

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
Programa de Pós-Graduação em História das Sociedades Ibéricas e Americanas**

NARA SIMONE ROEHE

**A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA E A POLÍTICA ECONÔMICA DO GOVERNO
GEISEL: tensão em uma parceria histórica (1974 - 1978).**

Porto Alegre

2011

NARA SIMONE ROEHE

**A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA E A POLÍTICA ECONÔMICA DO GOVERNO
GEISEL: tensão em uma parceria histórica (1974 - 1978).**

Tese apresentada como requisito para obtenção do grau de Doutor pelo Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.

ORIENTADOR: Dr.^a Cláudia Musa Fay

Porto Alegre

2011

**A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA E A POLÍTICA ECONÔMICA DO GOVERNO
GEISEL: conflito em uma parceria histórica (1974 - 1978).**

Tese apresentada como requisito para
obtenção do grau de Doutor pelo Programa de
Pós-Graduação da Faculdade de Filosofia e
Ciências Humanas da Pontifícia Universidade
Católica do Rio Grande do Sul.

Aprovada em: 31 de Março de 2011.

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. Leandro de Lemos - FACE - PUCRS

Prof. Dr.^a Janete Abrão - PUCRS

Prof. Dr.^a Eloisa Capovilla - UNISINOS

Dr.^a Cláudia Musa Fay - PUCRS

Prof. Dr.^a Maria José L. Barreras - FAMECOS/ PUCRS

Dedico esta tese a João Fernando e João Carlos que, desde a elaboração do projeto inicial, frente ao posterior ingresso no PPGH, aos fracassos e sucessos obtidos no decorrer do trabalho, às prolongadas viagens ao Rio de Janeiro em busca do material necessário, ao longo de exaustivos quatro anos e seis meses, conseguiram administrar minha ausência e as implicações ocasionadas pelo processo dessa falta.

AGRADECIMENTOS

Expresso aqui meus agradecimentos a algumas pessoas e instituições que contribuíram significativamente para a realização desta pesquisa; em primeiro lugar ao professor Dr. René Ernaini Gertz, ao colega Luis Carlos dos Passos Martins e ao professor Dr. Helder Gordin da Silveira que foram fundamentais para o processo de elaboração desta tese.

À Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS) que concedeu a oportunidade para o desenvolvimento do trabalho; à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) responsável pelo apoio financeiro e, à Fundação Getúlio Vargas (FGV) que disponibilizou o acesso ao seu acervo e ao arquivo do presidente Ernesto Geisel.

Aos amigos Antônio Carlos Mousquer , Analva Janaína Pinto, Jaime Valim Mansan, Celoi Rosane Pires de Melo, Valdanira Ramos, Juliana Alles de Camargo e, finalmente, aos secretários do Programa de Pós-Graduação em História (PPGH), Carla Carvalho e Adilson Mueller que, assim como os que estiveram mais próximos do trabalho, forneceram auxílio técnico e, por algumas vezes, emocional para que o estudo seguisse a diante.

A indústria de veículos automotores, onde quer que se implante, sempre ensejou um surto de prosperidade, por assim dizer, ilimitado. Indústria de integração por excelência, seus efeitos suplantam os de qualquer outro setor.

Juscelino Kubistchek

RESUMO

O estabelecimento da indústria automobilística multinacional deu-se na década de 1950, não somente através do esforço, mas também da disposição e da estratégia do Estado brasileiro. Seguindo o modelo desenvolvimentista, a criação do GEIA, em 1956, destacou-se como sendo a primeira legislação específica para o setor automotivo que estabeleceu as regras, assim como a concessão de estímulos e desestímulos para a instalação e atuação daquela indústria no país. No entanto, com as implicações políticas posteriormente ocorridas, o GEIA foi desmembrado e sua atuação, como instrumento legal, levada à inexpressividade. Por outro lado, após sua maturação no país hospedeiro, entre os anos de 1968 e 1973, a indústria automobilística se apresentou como um dos segmentos líderes e principais pilares da expansão econômica brasileira, contribuindo de forma significativa para o crescimento do PIB nacional, cuja variação percentual no período consagrou o milagre econômico. Mas, frente à exaustão do crescimento interno acelerado e à crise internacional do petróleo, a partir de 1974, o governo Geisel adotou medidas restritivas preconizando a busca do saneamento econômico. Estas diretrizes do Estado, ao serem aplicadas, promoveram divergências entre os interesses corporativos daquele setor da indústria e os interesses nacionais do Brasil. Nesse sentido, depois de um momento de grande expansão e desregulamentação, o ajustamento da indústria automobilística as novas políticas econômicas conflitaram o governo com aquele segmento que é considerado o motor da industrialização brasileira.

Palavras-Chave: Brasil, política econômica, desenvolvimentismo, Estado, indústria automobilística.

RÉSUMÉ

La mise en place de l'industrie automobile multinationale s'est produite dans les années 1950 non seulement grâce à l'effort, mais aussi la volonté et la stratégie de l'Etat brésilien. Après le modèle de développement pour créer le GEIA en 1956 s'est imposé comme la première loi spécifique sur le secteur de l'automobile qui établissent les règles, ainsi que l'octroi de mesures incitatives et dissuasives pour l'installation et le fonctionnement de l'industrie dans le pays. Cependant, les implications politiques pris par la suite, la GEIA a été démembré et son rôle en tant qu'instrument juridique, ont conduit à l'absurde. En outre, après sa maturation dans le pays hôte, entre les années 1968 et 1973, l'industrie automobile a été présentée comme un segment dirigeants et des principaux piliers de l'expansion économique au Brésil, contribuant de manière significative au taux de croissance du PIB national dont la variation période passée dans le miracle économique. Mais, face à l'échappement de la croissance interne accélérée et la crise pétrolière internationale, à partir de 1974, le gouvernement Geisel a adopté des mesures restrictives à préconiser la poursuite de la réorganisation économique. Ces lignes directrices, si elles étaient appliquées, les différences entre la promotion des intérêts des entreprises de ce secteur de l'industrie et les intérêts nationaux du Brésil. En conséquence, après un moment de grande expansion et la déréglementation, l'ajustement de l'industrie automobile les nouvelles politiques économiques qui entrainent en conflit avec le secteur public qui est considéré comme le moteur de l'industrialisation du Brésil.

Parole Clef: Brésil, politique économique, développementalisme, l'État, industrie automobile.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO-----	10
2. DOUTRINAS E PROCESSO ECONÔMICO NA INDUSTRIALIZAÇÃO BRASILEIRA-----	15
2.1. O Pensamento Econômico na Cepal-----	18
2.2. O Pensamento Econômico (Neo) Liberal-----	24
2.3. O Pensamento Econômico Desenvolvimentista -----	25
2.4. O Pensamento Econômico Desenvolvimentista Não Nacionalista -----	30
2.5. O Pensamento Econômico Desenvolvimentista Nacionalista -----	34
2.6. O Pensamento Econômico Socialista-----	40
3. O ESTABELECIMENTO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL-----	45
3.1. Os Automóveis na História -----	45
3.2. O Plano de Regulamentação para o Setor -----	50
3.3. JK e a Campanha Automobilística-----	54
3.4. A Atuação do Governo Kubitschek-----	59
3.5. Crise Política e os Preâmbulos do Golpe Militar -----	65
4. ERNESTO GEISEL NA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA -----	71
4.1. O Arquivo-----	71
4.2. O Governo -----	72
4.3. O Estabelecimento da Fabbrica Italiana Automobili Torino (FIAT) no Brasil -----	79
4.4. O Final do Milagre Econômico e o Choque Internacional do Petróleo -----	84
5. CONFLITO DE INTERESSES ENTRE A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA E AS DIRETRIZES ECONÔMICAS DO GOVERNO-----	98

5.1. A Crise no Setor Automotivo-----	98
5.2. O II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) e o Papel do Estado-----	110
5.3. O Enfraquecimento Legislativo Frente a Atuação das Empresas Multinacionais -----	122
5.4. Conseqüências da Supressão Energética-----	137
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS -----	150
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS -----	155

1. INTRODUÇÃO

O modelo primário-exportador, com base na divisão internacional do trabalho que caracterizou a economia brasileira desde a abertura dos portos, em 1808, arrefeceu suas forças graças ao impacto causado pela crise internacional do liberalismo econômico. Tal impacto proporcionou, a partir de 1930, o avanço do capital industrial sobre o capital mercantil.

A crise do capitalismo internacional, ao atingir a frágil economia brasileira, fez com que Vargas, já em seu primeiro governo, redirecionasse o padrão vigente e buscasse, na industrialização, uma forma de acesso ao desenvolvimento pleno. Dessa maneira, a transformação estrutural ocorrida na década de 1930 abriu caminho para as reivindicações das entidades representativas do empresariado industrial local que, visualizando um momento propício aos seus interesses e objetivando seu fortalecimento como entidade de classe, pôde, efetivamente, participar do processo de desenvolvimento no Brasil. Por conseguinte, em 1938, o empresariado privado, apoiado por Vargas, com a intenção de sistematizar os principais grupos industriais em um único órgão representativo, substituiu a Confederação Industrial do Brasil pela Confederação Nacional da Indústria (CNI).

A CNI, como representante do setor industrial, desempenhou um papel importante no início das discussões teóricas sobre o caminho que o país deveria seguir em busca de seu desenvolvimento econômico. Cabe lembrar que, pela primeira vez na história do Brasil, um órgão do setor privado nacional concebeu e divulgou uma estratégia de industrialização planejada. Esse foi o caso de Roberto Simonsen que, destacado empreendedor e pensador da época, por intermédio da CNI, observou, de forma pioneira, a necessidade da industrialização como uma via de acesso para superar o atraso no país. Frente à cronologia da evolução das ideias econômicas no Brasil, por contrariar os preceitos liberais, por defender o planejamento e, principalmente, por oferecer o apoio decisório do Estado à industrialização do país, Roberto Simonsen, mesmo inserido no setor privado, é considerado, por Bielschowsky (2000a, p. 79) como o patrono de todas as correntes desenvolvimentistas. As discussões no campo teórico, quanto ao padrão a ser adotado pelo Brasil na busca de seu desenvolvimento econômico, tomaram forma decisiva na década de 1950 e fizeram com que o desenvolvimentismo, mesmo com matizes diferenciados e interregnos no seu percurso, se tornasse o modelo dominante sendo, inclusive, posteriormente, adotado pelos governos do regime militar.

Por consequência, as décadas de 1930, 1940 e 1950 representam o período fundamental de sistematização e de implantação da industrialização no Brasil. E, no que se

refere à indústria automobilística, embora empresas como a Ford e a GM se encontrassem no mercado brasileiro desde a década de 1920, em galpões alugados em São Paulo, montando veículos prontos, importados em partes por suas matrizes, somente iniciou sua produção no país a partir da década de 1950, em meio à forte atuação do Estado.

O processo de industrialização do Brasil, impulsionado por Vargas, se configurou com JK que, por meio do Plano de Metas, estabeleceu políticas de estímulo tanto para a produção local de componentes como para a instalação da indústria automobilística no país. O Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), criado pelo decreto de Kubistchek, em 1956, desempenhou um papel importante na industrialização, pois, ao determinar índices de nacionalização na produção de veículos, concedendo benefícios fiscais e estímulos cambiais para a importação de máquinas pelas indústrias estrangeiras, nacionais e mistas, proporcionou os investimentos necessários para o crescimento do setor de autopeças no país.

O resultado da industrialização brasileira, entretanto, é verificado no crescimento do PIB que, posteriormente, entre os anos de 1968 e 1973, alcançou o maior percentual de crescimento da história do Brasil. Dentre os setores industriais, neste período, a participação da indústria automobilística na configuração do PIB nacional, transformou-a em um dos principais pilares da expansão durante o milagre econômico. No entanto, frente à desaceleração econômica, a partir de 1974, o governo Geisel tomou medidas que não se adequaram aos interesses daquele setor da indústria. Mesmo que as razões e a racionalidade do Estado, no período, sejam suficientemente analisadas pela historiografia por autores como Bresser Pereira (1994), Lessa (1988), Castro e Souza (2004), Velloso (1998), Aguirre e Saddi (1997), Malan e Borelli (1976), Carneiro (1990), Pires e Gremaud (1999) e Fonseca (2007), são escassos os estudos que focalizam setores específicos da indústria. Esse é o caso da indústria automobilística que, entre as suas análises clássicas, compreende, em sua maioria bibliográfica, os campos da ciência econômica e da engenharia. Na área da comunicação social, a análise de Barreras (2002) sobre os publicitários e os anúncios de automóveis no Brasil, dos anos de 1956 até 1973, também merece destaque. Já Silva (2003), ao analisar a política adotada por Geisel, discorda de parte da historiografia quando aponta que o empresariado industrial colaborou com as medidas adotadas pelo governo. No entanto, por um lado, mesmo utilizando como fontes principais a ANFAVEA e a CNI, a autora engloba a indústria como um todo sem relacionar um setor específico da indústria. Por outro, Mantega (2005, p. 32) salienta, enfaticamente, que não houve problemas com a indústria automobilística durante o governo Geisel. Mas, a afirmação desse autor, ao se basear em

entrevistas com João Paulo dos Reis Velloso, em sua maioria, Mário Henrique Simonsen e Antônio Delfim Neto, merece uma atenção especial. Primeiro, porque Mantega não fornece dados concretos, fundamentando-se em entrevista com Velloso, sua principal fonte, que foi Ministro do Planejamento e responsável pela elaboração do II Plano Nacional de Desenvolvimento. Em segundo lugar, porque Severo Gomes, responsável pela indústria, à frente do Ministério da Indústria e do Comércio, de 1974 até 1977, tinha problemas de relacionamento justamente (D'ARAÚJO, 1997, p. 284) com Velloso e Simonsen que, por sua vez, representava o Ministério da Fazenda. As divergências entre os três ministérios, inclusive, fizeram com que Geisel, pressionado por Simonsen e Velloso, exonerasse Severo Gomes antes mesmo de o governo terminar. Quanto a Delfim Neto, que esteve à frente da Pasta da Fazenda, entre os anos de 1967 até 1974, devido ao fato de exercer grande poder e influencia no país, por imposição do próprio Presidente da República, foi conduzido a ocupar a embaixada do Brasil na França onde, de 1975 até 1979, como é de domínio público, tornou-se crítico ferrenho do governo Geisel. Dessa maneira, visto que Gomes foi o responsável pela indústria durante o período de implantação das medidas do governo Geisel, se não tivesse falecido precocemente, seria importante que Mantega, em seu apontamento, também incluísse suas contribuições, pois além de ampliar e dinamizar o horizonte da discussão poderia esclarecer melhor os fatos ocorridos naquele período.

Portanto, é nesse quadro que o presente estudo se insere, com o objetivo de identificar documentalmente uma possível tensão entre a indústria automobilística multinacional e a política econômica adotada pelo governo Geisel compreendendo, como marco temporal específico, os anos de 1974 até 1978. A hipótese norteadora desta pesquisa é a de que, no período em foco, preconizando o saneamento econômico, os resultados das medidas adotadas pelo governo produziram antagonismos entre as diretrizes do Estado e os interesses corporativos daquele setor.

O arquivo do presidente Geisel foi doado por sua filha Amália Lucy, em 1998, ao Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (Cpdoc) da Fundação Getúlio Vargas que, a partir do segundo semestre de 2002, foi aberto para consulta pública na mesma instituição. Assim, por meio da abertura do arquivo, frente à possibilidade de acessar os documentos internos daquele governo, buscaram-se, primeiramente, os documentos dos ministérios que, de uma forma ou de outra, se relacionaram direta ou indiretamente com a indústria.

Partindo desses pressupostos, esta tese consiste na análise dos documentos oficiais do arquivo Geisel que, selecionados, compreendem, especificamente, as pastas do Ministério dos Transportes, do Trabalho, da Fazenda, de Minas e Energia e, principalmente, as do Ministério da Indústria e do Comércio. O corpo central da pesquisa se divide em dois eixos principais que foram distribuídos em quatro capítulos, compreendendo, na primeira parte, o debate historiográfico e, na última, a análise documental das fontes primárias selecionadas.

A partir da constatação de que a industrialização no Brasil foi desencadeada e sustentada por um decisivo apoio do Estado, buscou-se no pensamento econômico o suporte teórico necessário para demonstrar de que forma evoluíram as discussões para que a perspectiva desenvolvimentista se tornasse o modelo político econômico adotado pelos governos, o qual, mesmo com breves hiatos durante o governo Dutra (45-50) e o início de Castello (64-67), permaneceu até o governo Geisel. Deve-se esclarecer, entretanto, que este trabalho não compreende um estudo de economia ou de sua história no Brasil, mas uma pesquisa em História que se apoiou naquela área de conhecimento.

Após esta introdução, no primeiro capítulo, são apresentadas as principais correntes de pensamento, as quais, a partir de 1930, mediante perspectivas diferenciadas no campo das ideias, contribuíram significativamente para o estabelecimento do modelo a ser seguido pelo Brasil na condução de seu processo econômico e industrialização. Dessa maneira, com ênfase em alguns de seus representantes mais expressivos, a corrente de pensamento econômico na Cepal, o Neoliberal e o Desenvolvimentista, este subdivido em Nacionalista e Não Nacionalista, são sistematizados nesse tópico; também, dada a sua contribuição no debate relacionado ao desenvolvimento brasileiro, justamente na conturbada década de 1950, e por se constituir em uma peça chave para os desdobramentos políticos e ideológicos que, posteriormente, deram origem ao golpe militar, a corrente de pensamento econômico Socialista foi igualmente inserida nesse capítulo.

No segundo capítulo, intitulado O Estabelecimento da Indústria Automobilística no Brasil, os temas que esclarecem o assunto principal são subdivididos e distribuídos em tópicos. Dessa forma, os automóveis através da história, no mundo e no Brasil, o plano de regulamentação para o setor automobilístico, a campanha política de JK envolvendo aquela indústria, a atuação do governo Kubitschek, a crise política e considerações sobre o golpe militar, foram incluídos no sentido de nortear o processo inicial de industrialização, no Brasil, até a crise política que ocasionou a mudança de regime. Também as implicações políticas, a atuação do Estado, o esforço no sentido de cooptar as multinacionais, o estabelecimento da

primeira e única legislação para o setor automotivo (o Grupo Executivo da Indústria Automobilística – GEIA) e as disputas internas por montadoras no país são apontados na análise e relacionados ao texto. Além disso, uma breve abordagem sobre as políticas adotadas pelos governos que sucederam JK até o regime militar e a descontinuidade das normas aplicadas pelo GEIA também se incluem nesse capítulo.

No sentido de exemplificar o favorável panorama existente antes de 1974, assim como as motivações que levaram o recém-empossado governo a adotar medidas restritivas, o terceiro capítulo se concentra no governo do regime militar de Ernesto Geisel, que, subdividido em itens, compreende o arquivo, o governo, as controvérsias da instalação da Fiat, o final do milagre econômico e o choque internacional do petróleo. Os alicerces de sustentabilidade do milagre, as implicações internas e externas, o significado da crise do petróleo para a desaceleração econômica no Brasil e, além disso, as motivações que originaram o embargo energético mundial, suas consequências, a participação da indústria automobilística no crescimento do PIB nacional, durante os anos de expansão, com dados do IPEA, são também pontuados nesse recorte do texto.

Por fim, no capítulo cinco, após a contextualização teórica, segue a apreciação das fontes que, primeiramente selecionadas, foram analisadas e divididas em quatro temas principais. O primeiro bloco de documentos analisados tem centro na crise na indústria automobilística e o segundo, no II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) e na atuação do Estado; já os focos de análise finais se concentram, cronologicamente, no enfraquecimento das normas governamentais frente à atuação da indústria automotiva multinacional, instalada no Brasil, e nas consequências da supressão energética mundial, ação realizada com o objetivo de comprovar a hipótese que norteia este estudo.

2. DOCTRINAS E PROCESSO ECONÔMICO NA INDUSTRIALIZAÇÃO BRASILEIRA

A temática da industrialização e seu processo de instalação no Brasil foram abordados pela historiografia por meio de perspectivas distintas. Entretanto, para a periodização de uma industrialização efetiva no Brasil, buscou-se um limite temporal a partir do ano de 1930. Suzigan (1986), ao analisar as principais interpretações do desenvolvimento industrial brasileiro a partir de uma base agrícola exportadora, apresenta a *Teoria dos Choques Adversos* como um conceito caracterizado pelo efeito de problemas externos e que podem advir de guerras ou depressões econômicas. Dessa maneira, esses dois fatores, tendem a dificultar as exportações, compelindo os Estados Nacionais a um modelo de crescimento voltado para dentro, logo, determinado por fatores endógenos à economia nacional. Partindo desse posicionamento, pode-se sublinhar que a depressão de 1929 contribuiu definitivamente para o término do modelo político oligárquico predominante na economia brasileira.

Ianni (1996) ressalta que, naquele momento histórico, Getúlio Vargas representava um papel normatizador na economia brasileira, visto que, na ocasião da tomada do poder em 1930, recebeu apoio da burguesia urbana que se encontrava desprovida de força política. Dessa forma, dotou essa burguesia de competência para propor mudanças econômicas com base no planejamento e na urbanização. Ocorreu, assim, uma espécie de ruptura com o antigo modelo agroexportador e com os oligarcas cafeicultores que dominavam a economia brasileira, fato que propiciou a formação de uma aliança com o novo governo que priorizava a industrialização no Brasil. A *Teoria dos Choques Adversos* foi, de certa maneira, consagrada pela historiografia e, por essa razão, a ascensão de Getúlio Vargas, em 1930, constituiu-se como um reflexo ou como uma reação à crise oligárquica e ao colapso do liberalismo econômico gerado pelos Estados Unidos da América.

A tomada de poder por Vargas, em 1930, proporcionou, aos grupos agroexportadores, uma precedente supressão ao poder. A partir disso, produziu-se uma nova mentalidade no governo e se concretizou uma espécie de prólogo do que iria ocorrer a partir de 1956, com Juscelino Kubitschek à frente do Executivo (WEFFORT, 1978).

No que concerne ao pensamento cepalino, a industrialização em países de centro, como os Estados Unidos, havia sido efetuada espontaneamente, o que se deveu às suas condições históricas diferenciadas das encontradas nos países da periferia. Dessa maneira, as nações periféricas, como o Brasil, diferentemente das do centro, tiveram de planejar o seu

desenvolvimento, pois, desde a I Guerra Mundial, houvera uma mudança de direção no crescimento periférico¹, decisivamente impulsionado pela crise de 1929, conforme expressam as palavras de Bielschowsky (2000a, p. 17): “[...] *até então o crescimento havia sido para fora, dentro do padrão primário exportador*”

Diante dessas considerações, este capítulo se concentra nas principais concepções teóricas que nortearam o desenvolvimento no país, no sentido de demonstrar como os agentes históricos pensaram a industrialização brasileira. Mediante o emprego das interpretações de Bielschowsky (2000b), entende-se por desenvolvimentista o período que se inicia com o golpe de 1930, que permanece até 1945, ao ocorrer à deposição de Vargas. A partir de 1950, durante o segundo governo Vargas, o modelo desenvolvimentista se intensifica, mesmo após os problemas políticos ocorridos no período entre 1954 e 1956. Com a eleição de Juscelino Kubitschek para a Presidência da República, entretanto, o modelo desenvolvimentista vive a sua plenitude, seguindo algumas diretrizes. Entre estas, citam-se a ação do Estado e o planejamento para a industrialização, fundados em teses cepalinas norteadoras do Plano de Metas do governo JK. A partir do ano de 1961, o padrão desenvolvimentista entra em crise e, em 1964, com o golpe militar, passa a uma reestruturação situada mais à direita, com o Plano de Ação Econômica do Governo (PAEG), elaborado por Roberto Campos e Otávio Gouveia de Bulhões, teóricos que se caracterizam, segundo Bielschowsky (2000a, p. 428), respectivamente, como desenvolvimentista não nacionalista, e o segundo, como neoliberal. Como a industrialização no Brasil já se havia efetivado, os governos militares, no entanto, deixaram de lado o modelo de desenvolvimentismo nacionalista, mas mantiveram o planejamento verificado nos planos subsequentes, como o Plano de Ação Econômica do Governo (PAEG, de 1964 até 1967); o Plano Econômico de Desenvolvimento (PED, de 1967 até 1969); o Primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND, de 1969 até 1974); e o Segundo Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND, de 1975 até 1979).

Verifica-se, por meio de análise da literatura e dos documentos, que o conceito de desenvolvimentismo se estende, com algumas variações no Brasil, pelos governos militares, inclusive, no governo Ernesto Geisel, período em que se centraliza esta tese. Fonseca (2004, p. 225), ao abordar a temática, escreveu que, “*numa análise mais abrangente, demonstra-se que mesmo os militares, com o rompimento político havido em 1964, continuariam implantando políticas desenvolvimentistas*”.

¹ Centro/Periferia é um conceito-chave para os pensadores cepalinos, o que será abordado no corpo do texto desta pesquisa. Nota da Doutoranda (N.D).

Dada a importância do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), instituído pelo Decreto-Lei nº 39.412 (BRASIL, 1956), por ser a primeira e única legislação para o setor automobilístico, elaborada a partir do Plano de Metas de JK com embasamento nas análises efetuadas pela Cepal, é necessário uma contextualização mais específica de alguns dos conceitos cepalinos. As razões da escolha por uma delimitação temporal iniciada em 1930 (primeiro governo Vargas) e a ênfase no governo JK têm justificativa no fato de esses períodos históricos serem considerados como marco ou referência para a industrialização no Brasil. Portanto, inseridos no período, os anos de 1952,² durante o segundo governo Vargas, e o ano de 1956, quando Kubitschek assumiu a Presidência, se tornaram emblemáticos, pois o primeiro forneceu as bases e o segundo consolidou a industrialização, fornecendo uma legislação específica para a indústria automobilística no país. Dessa maneira, a definição do conceito de desenvolvimentismo, além de outras definições correlacionadas, como as de subdesenvolvimento, centro e periferia, e as discussões no campo ideológico relativas à base constituída para o crescimento econômico e a industrialização no Brasil, são focalizadas a seguir, segundo o pensamento propugnado por Bielschowsky na Cepal.

² As publicações sobre o setor automobilístico são mais frequentes nas áreas da engenharia e da economia. Na análise inicial desta pesquisa, observou-se que não existe consenso entre ambas as áreas, com relação ao nascimento da indústria automobilística no Brasil. Autores da engenharia situam-no em 1952, com a fundação do Sindicato Nacional da Indústria de Peças para veículos Automotores (SINDIPEÇAS) e a Subcomissão para Fabricação de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis, no segundo governo de Vargas. Já os economistas indicam a certidão de nascimento da indústria automobilística a partir de 1956, durante o governo JK. Ver: Shapiro (1997, p. 28), Latini (1961, p. 57). (N.D).

2.1. O Pensamento Econômico na Cepal

Com o final da II Guerra Mundial, frente aos desequilíbrios econômicos e sociais e também ao fracasso da antiga Liga das Nações, um novo órgão, a Organização das Nações Unidas (ONU), se estabeleceu, em 1945, no campo da arbitragem internacional ou em sua tentativa. Terminada a guerra, em Assembléia Geral no ano de 1948, a ONU, por intermédio do Conselho Econômico e Social das Nações Unidas, instituiu a Comissão Econômica para a América Latina e Caribe, conhecida pela sigla Cepal.

Os pensadores da Cepal se alicerçavam em uma visão favorável à autodeterminação das nações no campo da economia e afirmavam que a América Latina, no transcorrer de todo o século XIX, adotara os princípios liberais³, porém não alcançara uma solução para a estagnação econômica e social dessas sociedades. Dessa forma, segundo a Cepal, era necessária a intervenção do Estado para estimular a industrialização e proteger seus manufaturados da competição externa. No caso brasileiro, os pensadores da Cepal, também chamados de *estruturalistas* (BIELSCHOWSKY, 2000b, p. 360)⁴, buscaram na obra *Formação Econômica do Brasil*, de seu colaborador Celso Furtado (FURTADO, 2004), o expoente máximo na aplicabilidade e no amadurecimento dos conceitos estruturalistas para o país. É necessário abordar também que os estruturalistas representavam, no campo das ideias, a *burguesia nacional* (FURTADO, 1966; CARDOSO, FALETO, 1969; CARDOSO, 1971).

O economista argentino Raúl Prebisch⁵, um dos principais teóricos na Cepal, assinala que as teses estruturalistas (RODRIGUEZ, 2009) podem respaldar as deficiências relativas aos economistas, conferindo-lhes as condições necessárias para analisar, com acuidade, tanto os critérios originais, quanto os fenômenos e as problematizações específicos latino-americanos. Seguindo esse raciocínio, a corrente teórica predominante (leia-se liberalismo econômico) poderia não atender as necessidades e as realidades latino-americanas e, assim, não seria suficiente que os economistas estudassem em universidades de países

³ Entende-se por Liberalismo Econômico uma política ortodoxa e conservadora, voltada à não intervenção do Estado na economia, e por Liberalismo Político, por uma ideologia voltada às liberdades individuais, civis e a uma intervenção do Estado mínima. (N.D).

⁴ O estruturalismo, na análise da Cepal, é um enfoque orientado pela busca das relações e conjuntos dos fenômenos sociais e culturais que ocorreram e se desenvolveram pela História. Dessa maneira, as teses estruturalistas da Cepal formaram um corpo analítico específico, aplicável às condições históricas peculiares da América Latina que, em relação à corrente do *pensamento econômico da universalidade*, possibilita explicar historicamente condições específicas, regionais e particulares de cada nação. (N.D).

⁵ As teses para o desenvolvimento na América Latina estão contidas em três textos principais da teoria Prebisch/Cepal, publicados nos anos 1949, 1951, 1954 e 1959. Fonte: Cepal/Chile.

desenvolvidos, pois, “*uma das falhas mais sérias de que padece a teoria econômica geral contemplada da periferia, é seu falso sentido de universalidade*” (LATINI, 1957, p. 312).

Como se relatou, após a crise do liberalismo clássico, verificado na depressão dos anos 1930, a tentativa de uma reversão de capital das exportações para a indústria no Brasil passou por um grande entrave, configurado nas teorias de mercado importadas dos países desenvolvidos e estabelecidas desde o início da I Revolução Industrial em, praticamente, todo o mundo ocidental. O liberalismo econômico clássico ou ortodoxo, afora seu caráter conservador, tinha base principal na obra *Uma Investigação sobre a Natureza e as Causas da Riqueza das Nações*, de Adam Smith (SMITH, 1776)⁶. À época, já se tornara um clássico, que conquistava simpatizantes da burguesia, pois se consubstanciou em um *corpus* teórico legitimador do capital contra o combalido Mercantilismo, na economia, e contra o Absolutismo, na política. Prevalencia, no Brasil, uma política econômica liberal, preconizando a antiga e conservadora divisão internacional do trabalho que separava às nações, consoante as suas peculiaridades. Assim, apresentava, de um lado, os países industrializados e, de outro, os exportadores de matéria-prima, definindo esta como a caracterização brasileira. Com a aplicabilidade do liberalismo econômico, o mercado se transformou em regulamentador da economia. Enquanto isso, o papel do Estado se resumiu a alguns ajustes, quando necessários, porém sem intervenções mais incisivas no campo econômico. Embora o liberalismo clássico estivesse com suas forças arrefecidas, como consequência direta da quebra da bolsa, historicamente, os latifundiários exportadores no Brasil, encontravam-se, como *homens de seu tempo*, ligados aos preceitos do liberalismo clássico e ao conservadorismo econômico.

O estudo da Cepal, redigido originalmente por Prebisch, não se preocupou em criticar diretamente a teoria clássica do comércio internacional, mas em discordar do antigo sistema de divisão internacional do trabalho que, segundo esse autor, conduziu, historicamente, à concentração de renda em direção aos centros industrializados. Entretanto, a legitimidade daquele sistema alicerçava-se na tese de que os benefícios do processo tenderiam a repartir-se igualmente entre os países que participassem do intercâmbio, fato que a observação prática não comprovou. Os cepalinos ponderavam que, diferentemente da teoria, empiricamente, se observava que, nas relações de troca, os países não industrializados foram suprimidos dos

⁶ A obra é bastante extensa e se divide em cinco livros, a saber: o primeiro discute os problemas associados à divisão do trabalho e às trocas, ao valor, aos preços, ao dinheiro e aos rendimentos; o segundo discute a acumulação de capital; o terceiro aborda questões associadas ao desenvolvimento econômico; o quarto centraliza uma crítica às duas correntes de pensamento do século XVIII, configuradas no Mercantilismo e na Fisiocracia; por fim, no último livro, o autor apresenta as responsabilidades do Estado (N.D).

benefícios apregoados pelas teses liberais, acentuando, assim, o seu subdesenvolvimento. Com relação ao conceito de subdesenvolvimento na América Latina, sob a ótica da Cepal, Rodriguez (1981, p. 142) argumenta, em seu texto específico sobre a temática, que:

As economias latino-americanas teriam desenvolvido estruturas pouco diversificadas e pouco integradas com um setor primário-exportador dinâmico, mas incapaz de difundir progresso técnico para o resto da economia, de empregar produtivamente o conjunto da mão de obra e de permitir o crescimento sustentado dos salários reais. Ao contrário do que pregava a doutrina do livre-comércio, esses efeitos negativos se reproduziriam ao longo do tempo na ausência de uma indústria dinâmica, entendida por Prebisch como a principal responsável pela absorção de mão de obra e pela geração e difusão do progresso técnico, pelo menos desde a Revolução Industrial britânica.

Nesse sentido, tornou-se imperativa, para os países subdesenvolvidos, a industrialização como uma maneira de suplantare a pobreza e de alcançar o desenvolvimento, diminuindo as diferenças com relação aos países ricos. Por conseguinte, criaram-se condições para uma independência política por meio do crescimento econômico e social. As teses cepalinas surgiram, então, como uma forma teórica não convencional para a industrialização no Brasil, pois, além de contrapor a prática do livre comércio defendida pela doutrina dominante do liberalismo, davam respaldo às medidas governamentais relacionadas ao planejamento e ao protecionismo. Quanto à questão do subdesenvolvimento como uma condição da periferia, a Cepal elaborou um de seus conceitos fundamentais: a definição de centro-periferia.

Para Bielschowsky (2000a, p.16), o conceito centro-periferia foi empregado para descrever o procedimento de propagação do avanço técnico na economia mundial e para explicar a distribuição de sua rentabilidade. De acordo com esse conceito, a divisão internacional do trabalho fez gerar, desde os primeiros estágios do capitalismo industrial, efeitos diferenciados nas economias das duas regiões, fazendo com que ambas se distanciassem em relação aos seus respectivos estágios de desenvolvimento. Dessa maneira, no centro, situavam-se as economias em que as técnicas de produção capitalistas se desenvolveram inicialmente e se consolidaram; na periferia, se estabeleceram as economias retardatárias ao processo de desenvolvimento tecnológico e organizacional. Nesse conjunto de países, o progresso técnico ocorreu localizadamente nos setores de produção de alimentos e matérias-primas, destinados à exportação, ao que se pode inferir que os conceitos de centro e periferia se organizaram na História como uma consequência da maneira desigual como o processo tecnológico se distribuiu na economia mundial. Dessa forma, em razão de um

processo desigual de progresso técnico, a periferia estava condenada ao subdesenvolvimento, como argumentou o próprio Prebisch (1949 apud BIELSCHOWSKY, 2000a, p.17) em um estudo econômico para a América Latina, publicado em 1949:

Durante o longo período que transcorreu entre a Revolução Industrial e a I Guerra Mundial, os novos métodos de produção nos quais a técnica se expressou atingiram apenas pequena fração da população mundial. Os grandes centros industriais cresceram enquanto a vasta e heterogênea área da periferia partilhava apenas da fatia irrisória dos aumentos de produtividade. Nessas áreas periféricas, o progresso técnico afetou pequenos setores da vasta população, já que em geral, apenas penetrou onde foi necessário à produção de alimentos e matérias-primas de baixo custo para consumo dos grandes centros industriais.

A importância das teorias sobre o desenvolvimento elaboradas pela Cepal pode ser identificada como uma análise organizada das transformações ocorridas na América Latina, que diferenciam seu processo frente ao ocorrido nos países desenvolvidos. Tais transformações implicaram o surgimento dos problemas no contexto da periferia que obstruíram o crescimento econômico dos países latino-americanos. Para Bielschowsky (2000a, p. 24), “*o modelo estruturalista se tornaria um importante instrumento analítico na disputa contra as argumentações derivadas da abordagem tradicional, cujo principal órgão difusor na América Latina era o FMI*”.

Outras questões relacionadas ao desenvolvimento foram motivo de inquietação teórica aos economistas e técnicos da Cepal, entretanto, para não estender demasiadamente esta contextualização, limitam-se algumas considerações, adaptadas de seus autores, sobre a *Tese da Substituição de Importações, Planejamento e Protecionismo*. Como um procedimento específico da industrialização latino-americana, a *tese da substituição de importações*, consistia no ideário de que tal processo é resultante de um intercâmbio entre o desequilíbrio externo e as novas demandas de importações, consequentes da expansão industrial. Para os cepalinos, o processo teve início com a substituição de bens de consumo finais não duráveis, envolvendo tecnologias simples e reduzido capital. Com a incapacidade de produzir até um estágio superior de industrialização, as indústrias infantis necessitavam importar bens intermediários e de capital, imprescindíveis ao processo produtivo. A expansão nas importações era gerada, também e indiretamente, pelas novas indústrias, no momento em que estas se constituíam em uma espécie de motor do crescimento econômico, envolvendo, nesse sentido, uma elevação das indigências por bens importados. A elevação da dependência por bens estrangeiros, além de pressionar a capacidade de importação do país, estendeu, dessa forma, a substituição das importações aos setores de bens duráveis finais, bens intermediários

e de capital ⁷. Tavares (1964), ⁸, alicerçada nas análises da Cepal, compilou, posteriormente, um estudo elaborado sobre o dinamismo relacionado à substituição das importações.

O *planejamento*, na concepção da Cepal, se apresentava como uma condição necessária para combater os desequilíbrios estruturais verificados em uma industrialização espontânea da periferia e que se distinguiu dos países centrais tornando-se, assim, uma obsessão para os teóricos daquele órgão do pensamento econômico. Para se estabelecer um novo padrão de crescimento, tendo em vista as dificuldades verificadas na periferia, o desenvolvimento deveria ser planejado (FURTADO, 1953). Nesse sentido, ainda de acordo com políticas cepalinas, como os problemas estruturais na periferia haviam causado um desenvolvimento desigual em favorecimento do centro, as economias latino-americanas deveriam planejar suas respectivas ações voltadas ao crescimento econômico, tendo em vista a incapacidade de aquelas estabelecerem um processo espontâneo semelhante ao ocorrido nas nações primeiramente industrializadas (COMISSÃO ECONÔMICA PARA A AMÉRICA LATINA, 1955, p. 39). ⁹

No julgamento da Cepal, o conceito de *proteccionismo* se fundamenta em um modelo que compreende três setores básicos da economia, a saber: o da subsistência, o exportador e o industrial (BIELSCHOWSKY, 2000a, p. 29). Em relação ao excedente de mão de obra nos países latino-americanos e em consonância aos seus argumentos antiliberais, Prebisch analisou que, embora o custeio interno da atividade industrial seja mais elevado do que o da importação, o caminho da industrialização ainda é a melhor opção para a solução desse problema. Nesses termos, Prebisch (1954, p. 62) assim se posiciona, com relação ao proteccionismo:

Se o desenvolvimento espontâneo da indústria é impraticável e antieconômico, para contrabalançar as diferenças da produtividade só restaria a proteção, através de

⁷ Entende-se por “bem” tudo o que possui utilidade, com ou sem valor econômico; para exemplificar, o oxigênio é um bem livre; entretanto, o minério de ferro, que também é um produto natural, passa a ser um bem econômico, pois é escasso e necessita do trabalho humano para sua obtenção. Quanto aos bens econômicos, pode-se classificá-los em *bens de capital* ou *de produção*, pois são destinados à produção de outros bens, tais como máquinas, equipamentos, material de transporte e construção, entre outros. Os *bens de consumo* ou *bens finais* possuem a finalidade de serem consumidos e não geram outros bens; estes podem se dividir em bens de consumo duráveis (máquina de lavar roupa, imóvel – substituídos após períodos longos de utilização), e bens de consumo semiduráveis (automóveis, roupas), ou seja, os que precisam ser trocados periodicamente. Por *bens intermediários*, entendem-se aqueles que são absorvidos na produção de outros, como o açúcar, nas balas; os componentes, na televisão; a farinha de trigo, no pão; o aço, na produção de automóveis etc. ((N.D)).

⁸ As explicações da autora acerca das possibilidades de aprofundar o processo de substituição das exportações até um estado de investimento da indústria pesada combinam três fatores essenciais presentes na concepção da Cepal: diversificação na estrutura produtiva das economias periféricas, tamanho do mercado interno e capacidade de importar. (N.D).

⁹ Esse texto se apresenta como sendo uma referência na Cepal para o planejamento. (N.D).

tarifas alfandegárias ou de subsídios, já que as restrições à importação são em geral menos aconselháveis como medida de política industrial, a não ser que sejam só temporárias.

Com base em Bielschowsky (2000a, p. 77), pode-se conceber o desenvolvimentismo constituído por uma ideologia de transformação da sociedade brasileira, determinado por uma concepção de sustentação ao projeto de industrialização. Grosso modo, o autor sustenta que a industrialização integral é a maneira mais eficaz de combater a pobreza e o subdesenvolvimento no Brasil. Dessa forma, as forças do livre mercado, como se observou anteriormente, não se mostravam capazes de dar suporte à industrialização do país de forma racional e eficaz. Assim, tornou-se imperativo que o Estado estabelecesse um planejamento formal de seu processo de crescimento econômico, diferentemente do que ocorrera nas nações do centro. Tal programa delimitou as áreas ou os setores para promoção de desenvolvimento e expansão. Quanto à atuação do Estado, além de planejador, suas funções se restringiram a ordenar a efetivação da expansão mediante a captação e orientação dos recursos, promovendo investimento direto nos setores em que a iniciativa privada se mostrasse insuficiente (Ibid, p. 12).

No Brasil, mesmo durante as décadas de 1930, 1940 e 1950, consideradas como o momento da implantação do sistema industrial nacional, é possível dizer que o pensamento econômico se encontrava marcadamente cético com relação às teorias dominantes, representadas na ortodoxia e na heterodoxia econômicas importadas dos países desenvolvidos, conforme se apresentou neste texto. Nesse sentido, havia um campo profícuo para uma teorização que se adaptasse à realidade histórica do Brasil. Contudo, mesmo sublinhando o conceito de desenvolvimentismo como uma concepção de superação do subdesenvolvimento de uma sociedade por meio de sua industrialização integral, de forma planejada e com o aporte do Estado, sua adequação à realidade brasileira acalentou divergências teóricas referentes ao debate sobre a industrialização do Brasil. O conceito de desenvolvimentismo possibilita, segundo Bielschowsky (2000a, p. 38), três interpretações que são discutidas neste trabalho. Entretanto, duas delas – o pensamento neoliberal e o pensamento socialista – têm anotadas apenas considerações preliminares, em vista do escopo deste estudo. Cabe, desde já, situar o pensamento neoliberal à direita, e o pensamento socialista à esquerda do pensamento desenvolvimentista.

2.2. O Pensamento Econômico (Neo) Liberal

Desnecessário é expor que a corrente de pensamento liberal, predominante no Brasil desde o século XIX, perdeu sua base de sustentação após a crise de 1929, o que abriu espaço para uma nova realidade que se apresentava no campo da economia e da política àquela época. Pode-se dizer que à direita do desenvolvimentismo e como resultado do processo de enfraquecimento do liberalismo, durante os debates sobre a industrialização no Brasil, encontrava-se os neoliberais. As problematizações deflagradas em 24 de outubro de 1929 nos EUA fizeram com que os liberais, no Brasil, admitissem uma necessidade de atuação do Estado, mesmo que mínima, com o intuito de corrigir as imperfeições de mercado que afetavam, naquele momento, as economias em nível global. Em palavras simples, os liberais do período não propunham medidas ao projeto de industrialização do Brasil e, também, se mostravam favoráveis a uma redução na intervenção do Estado no que tange às questões econômicas. Segundo apresentou Bielschowsky (2000a, p. 38),

O principal núcleo de militância intelectual dos economistas neoliberais foi a FGV. Pouco depois de sua fundação, em 1944, os economistas Eugênio Gudin e Octávio Bulhões lograram formar uma sólida divisão de pesquisas econômicas que, em 1950, ganhou o nome de Instituto Brasileiro de Economia (IBRE).

O principal teórico da corrente (neo) liberal foi Eugênio Gudin¹⁰ que, na conferência de Bretton Woods, em 1944, representou o Brasil e, posteriormente, consagrou-se como pioneiro na elaboração das ciências econômicas como disciplina a ser ministrada em universidades brasileiras. Nas questões atreladas ao desenvolvimento e à industrialização do Brasil, Gudin se posicionou, em relação à primeira, favorável à livre movimentação de mercado. No que concerne à segunda questão, defendeu uma industrialização progressiva e futura, absorvendo a mão de obra excedente da agricultura, dada a evolução tecnológica. Pode-se observar que o pensamento de Gudin revelava preceitos assinalados por um mercado autorregulador, no entanto, para as questões relativas ao Estado e sua ação na economia, as palavras de Gudin (1951, p. 34) são esclarecedoras:

O seu princípio é de que o Estado deve, por todos os meios, evitar interferir no campo da economia privada. O Estado pode facilitar e estimular. Pode nas fases de depressão promover a realização de um programa de obras públicas destinado a

¹⁰ Uma descrição detalhada sobre o pensamento de Eugênio Gudin encontra-se em Bielschowsky (2000a, p. 40-76).

impulsionar a atividade econômica. Mas o Estado não deve fabricar, não deve plantar, não deve comercializar porque a economia privada dispõe para isso uma grande quantidade de elementos.

Constata-se, nas questões relacionadas ao Estado, que os neoliberais não aceitavam uma ação mais incisiva, por parte do governo, na economia. Esse fato, para os representantes dessa corrente, soava como uma ameaça, ao seguir, em sua consecução, os hediondos moldes do socialismo soviético. Para Eugênio Gudín, como (neo) liberal, a objeção era a excessiva intervenção que pudesse inibir a iniciativa privada, considerada uma propagadora mais eficaz do processo de acumulação capitalista. O planejamento, nesse sentido, não deveria ser uma prioridade, uma vez que a corrente de pensamento neoliberal acreditava em uma industrialização espontânea nos mesmos moldes concebidos pelos dos países desenvolvidos ou de centro.

2.3. O Pensamento Econômico Desenvolvimentista

O desenvolvimentismo, definido por Bielschowsky como um projeto de superação do subdesenvolvimento por meio da industrialização integral mediante planejamento e decidido apoio estatal, ao permitir uma abrangência maior quanto aos debates sobre o desenvolvimento no Brasil, torna-se um conceito importante que se estabelece ao longo deste trabalho (BIELSCHOWSKY, 2000a, p. 80)¹¹. Os pensadores desenvolvimentistas contribuíram de forma contundente para a sistematização e para o estabelecimento da industrialização no país, ao incluírem alguns de seus argumentos no Plano de Metas de Juscelino Kubitschek. Porém, embora partissem da mesma linha de pensamento, os desenvolvimentistas diferenciavam-se em algumas questões. Os debates travavam-se, principalmente, entre os pensadores da Confederação Nacional da Indústria (CNI)¹², e os do Departamento Administrativo do Serviço Público (DASP)¹³, ambos criados no ano de 1938, durante o Estado Novo. O DASP foi o primeiro órgão público a arregimentar funcionários qualificados e técnicos com o intuito de consolidar as leis e de promover a colaboração entre os estados e o governo federal, com o

¹¹ O autor considera Mário Henrique Simonsen, Ministro da Economia durante o governo Geisel, como um desenvolvimentista do setor privado. (N.D).

¹² A CNI foi criada em 1938, por meio da fusão de várias entidades que representavam os sindicatos patronais, dentre elas, a Sociedade Auxiliadora da Indústria e o Centro Industrial de Fiação e Tecelagem do Rio de Janeiro. Site <www.cni.org.br>, Acessado em: 22/03/2010. (N.D).

¹³ Importante trabalho sobre as instituições no Brasil de Vargas se encontram em D'Araújo (1999). (N.D).

objetivo do desenvolvimento do país ¹⁴. No entanto, para Bariani (2009) ¹⁵, o DASP fazia parte das reformas e do planejamento, de modo a inaugurar uma nova aparência dos órgãos estatais no Brasil, e garantia solo e seriedade aos organismos planejadores e fiscalizadores de caráter técnico-burocrático. Porém, a distinção se encontrava em seus posicionamentos, ou seja, o setor privado, evidentemente, defendia os interesses de suas empresas, diferentemente do que ocorria no setor público. Neste, havia duas posições desenvolvimentistas definidas, de acordo com Bielschowsky (2000a, p. 77), quanto à orientação do Estado: os economistas não nacionalistas, que defendiam soluções privadas com a inserção de capital estrangeiro ou nacional para o investimento na indústria e infraestrutura, aceitando uma ação do Estado, somente em casos extremos; e os nacionalistas, que recomendavam uma ação maior do governo em segmentos considerados estratégicos, como mineração, transportes, energia, serviços públicos e frações da indústria de base. O representante da iniciativa privada com maior destaque durante os anos 1930 e 1940 foi Roberto Simonsen (1889-1948), o qual se estabeleceu, segundo Bielschowsky (2000a, p. 79) “*como pensador individual, o patrono dos economistas de todas as correntes desenvolvimentistas*”.

Com a derrocada do café no mercado internacional evidenciada na crise de 1929, no Brasil, ampliava-se a ideia de amparar uma industrialização planejada, ou seja, planejada, além dos interesses do capital industrial privado nacional. Nesse sentido, as transformações políticas que se seguiram abriram espaço para um núcleo de empresários industriais reunidos em entidades representativas, consubstanciando uma alternativa a qual preconizava que o setor industrial poderia ter um papel central no futuro da economia brasileira. Cardoso (1963, p. 160-161), ao pesquisar a temática da industrialização no Brasil, reconheceu que as origens dos empresários industriais não tiveram início nas famílias ligadas à produção ou ao comércio de café, mas nasceram com os imigrantes e seus descendentes e nas camadas médias da população urbana por intermédio de famílias com tradição ¹⁶. Tais grupos familiares, desprovidos de posses, ligaram-se ao funcionalismo público. Dessa forma, pode-se dizer que havia um arranjo inserido no corporativismo do Estado Novo e essa observação se deve à expressiva participação de líderes empresariais nas diligências econômicas governamentais.

¹⁴ Maiores informações sobre o tema podem ser obtidas em Bielschowsky (2000a, p. 103-179).

¹⁵ O autor apresenta, em seu trabalho, um texto específico sobre o DASP. (N.D).

¹⁶ Caso de Roberto Simonsen (1889-1948) e Mário Henrique Simonsen (1935-1997) que, parentes distantes, descendiam dos antigos bandeirantes e que se instalariam, posteriormente, no governo. (N.D).

Para Roberto Simonsen, o desenvolvimento industrial brasileiro somente obteria efeitos, se levado a cabo pelo Estado, pois os mecanismos do livre mercado seriam insuficientes e até catastróficos na condução da política econômica, evidenciando, dessa maneira, uma grande diferença conceitual em relação ao pensamento de Eugênio Gudín. Lima (1975, p. 161-162), em sua obra *História do Pensamento Econômico no Brasil*, apresenta discurso de Roberto Simonsen, no ano de 1932, refletindo sua direção quanto à ação do Estado:

A adoção de doutrinas copiadas de terras estranhas e não aplicáveis às condições do Brasil só podem concorrer para o acentuamento da nossa depressão econômica. No atual estágio da civilização e da política internacional não se pode conceber a ideia de nação sem a do protecionismo. (...) O livre câmbio reduz a liberdade de escambo entre as nações, com o conseqüente predomínio das mais fortes, muitas vezes, em detrimento dos interesses e do padrão de vida das menos aparelhadas. O protecionismo cerceia de alguma forma e por algum tempo a permuta entre as nações, mas traduz uma grande liberdade de produção dentro das fronteiras do país que o adota.

E conclui:

[...] De fato, nos países que abraçam o protecionismo, qualquer cidadão pode montar a indústria que entender desde que repouse em sadio fundamento, certo de que está livre do esmagamento ou manobras de poderosos concorrentes estrangeiros (Ibid).

Observando-se outros textos de Roberto Simonsen, pode-se verificar a importância da atuação do Estado na programação e o amparo à industrialização do Brasil, o que remete aos principais episódios que marcaram definitivamente o desenvolvimento no país. A ação do governo fez com que, no ano de 1941, inseridos no projeto de nacionalização do Estado Novo Getulista, alguns fatores se tornassem determinantes para a industrialização: o financiamento junto ao Eximbank para a aquisição de máquinas e equipamentos necessários à Companhia Siderúrgica Nacional, em Volta Redonda no Rio de Janeiro e, também, a nacionalização, no ano de 1942, da Mineradora Vale do Rio Doce, responsável pela produção da matéria-prima a ser transformada pela primeira.

Outra ação de relevância do Estado no intuito da industrialização se encontra nos investimentos destinados a Fábrica Nacional de Motores ou FNM, em 1942 (PAIVA, 2004). Considerada como pioneira na fabricação de automóveis no Brasil, a FNM contribuiu para diminuir os custos de importações de veículos e estimulou a ampliação da indústria de autopeças. Desempenhou, dessa maneira, um papel importante na formação de mão de obra e da consciência nacional com relação à proteção da indústria brasileira.

No que concerne à presença do Estado na economia e às ações de Getúlio Vargas, o contraste entre as posições ideológicas tornaram-se claros e isso se pode verificar nas palavras do (neo) liberal Eugênio Gudín que, contrariando a ação decisiva do governo, argumentou:

A tendência para a socialização dos meios de produção em nosso país é um subproduto da Ditadura. Foi nesse regime político que se iniciou o movimento de socialização econômica, sem que o país fosse ouvido ou consultado (GUDÍN, 1947 apud BIELSCHOWSKY, 2000a, p. 60)

Ou ainda,

[...] Como assegurar o funcionamento das instituições democráticas, com o equilíbrio dos três poderes, num país em que o Executivo, através das empresas estatais, cada dia mais concentra em suas mãos o domínio sobre a economia nacional? (GUDÍN, 1965 apud BIELSCHOWSKY, 2000a, p. 61)

Roberto Simonsen, por seu turno, escreveu que:

As maiores verbas do planejamento seriam, sem dúvida, utilizadas na eletrificação do país, na mobilização de suas fontes de combustíveis e na organização de seus equipamentos de transporte. Seriam criadas indústrias-chave, metalúrgicas e químicas, capazes de garantir uma relativa autossuficiência ao nosso parque industrial e sua necessária sobrevivência na competição internacional (SIMONSEN, 1977 apud BIELSCHOWSKY, 2000a, p. 86).

Para isso, segundo Simonsen (1977, apud Bielschowsky, 2000a, p. 34), algumas medidas sob a égide do Estado deveriam ser adotadas, como, “*a montagem de novas escolas de engenharia, a vulgarização de institutos de pesquisas tecnológicas, industriais e agrícolas, além da intensificação do ensino profissional*”.

Com o término do primeiro governo Vargas, apresentou-se o princípio de uma nova abordagem política e econômica para o Brasil, segundo a qual o país teve, mesmo que durante um breve período (1946-1950), maior aproximação com os Estados Unidos da América, traduzida por uma maior influência destes sobre a política econômica do país.

Com o término do conflito mundial, em 1945, estabeleceu-se uma nova conjuntura com a democracia liberal, sagrando-se vencedora. Nas palavras de Ianni (1996, p. 85), tal fato significou que “*a vitória das nações aliadas sobre o nazi-fascismo alimentou ideologicamente a conversão do poder político ditatorial para uma ‘democracia representativa’*”. Igualmente, a partir de 1946 foi seguida, no Brasil, uma política alicerçada pelos preceitos liberais, o que ocasionou uma espécie de desmantelamento da estrutura do Estado em benefício do capital estrangeiro e a redução do investimento público que, respaldado pela Constituição Liberal de 1946, forneceu os substratos para as políticas econômicas adotadas pelo governo do general

Eurico Gaspar Dutra (1946 – 1950), sucessor de Vargas. O alinhamento aos EUA, assegurado anteriormente por meio do financiamento da construção da Companhia Siderúrgica Nacional, estimulou a ampliação das relações comerciais entre os dois países durante o governo de Gaspar Dutra. Do mesmo modo, as importações, além de estimuladas amplamente no período, foram intensificadas, resultando que as reservas cambiais acumuladas durante a guerra se exaurissem com as importações. Na concepção de Latini (2007, p. 52), que atuou no governo a partir de 1944 frente à consecução de políticas econômicas como responsável pela análise das importações brasileiras e seu grau de essencialidade para a economia nacional, verifica-se, tematicamente, o posicionamento a seguir anotado:

O mercado brasileiro foi inundado por uma grande variedade de manufaturas de matérias plásticas. Ficou a impressão de que havíamos esgotado as divisas acumuladas durante a guerra com o esbanjamento de importações supérfluas, de que os plásticos passaram a constituir um verdadeiro símbolo. Dizia-se que havíamos consumido as preciosas reservas com a importação de matéria plástica.¹⁷

Para Shapiro (1997, p. 25-26), os produtos tradicionalmente importados pelo Brasil eram petróleo e o trigo, entretanto, durante os anos de 1946 e 1948, um dos fatores da exaustão das reservas se encontrava, principalmente, na importação de automóveis e autopeças, que encabeçavam a lista das importações. Os expressivos números das importações de automóveis deviam-se, sobretudo, à impossibilidade de aquisições no exterior durante o período de guerra, o que fragilizou sobremaneira a frota interna no Brasil. É importante salientar, neste ponto, que os veículos de carga eram montados em território brasileiro pelas empresas Ford Motors, desde 1919, e pela General Motors, desde 1925, porém, automóveis de passeio praticamente inexistiam no país.

Roberto Simonsen, no entanto, não participou do período efetivamente profícuo dos debates sobre a industrialização no Brasil e nem das análises da Cepal, quanto ao desenvolvimento nos países subdesenvolvidos, pois faleceu precocemente em 1948, no mesmo ano em que foi estabelecida, por resolução do Conselho Econômico e Social da ONU, a Comissão Econômica para a América Latina, ou Cepal.¹⁸

¹⁷ Matéria Plástica era o termo utilizado à época para designar os plásticos que, durante a guerra, haviam sido aprimorados, recebendo novas funções que ainda não eram conhecidas no Brasil. Em referência a esse assunto, lembro-me de meu avô no início dos anos 70, dizendo que o Brasil não daria certo, pois tudo no país era de matéria plástica (referindo-se, principalmente, à embalagem do leite que passou a ser vendido não mais em vidro, mas em saquinhos plásticos contendo um litro). (N.D).

¹⁸ Em 1984, em resolução de 27 de julho do mesmo ano, esse órgão recebeu uma reformulação compreendendo estudos não só para a América Latina, mas também para o Caribe. Assim, a CEPAL foi renomeada para Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe. (N.D).

Portanto, diferentemente dos teóricos embrenhados, desde os anos 1930, no debate político e econômico sobre as vias de acesso à industrialização e ao desenvolvimento econômico no Brasil, foi somente na década de 1950 que os pensadores do modelo desenvolvimentista convergiram em torno de um projeto singular a ser efetivado no segundo governo Vargas, quando se criou a Comissão Mista Brasil - Estados Unidos e o BNDE ¹⁹.

2.4. O Pensamento Econômico Desenvolvimentista Não Nacionalista

No que concerne ao setor público, é essencial apontar as diferenças encontradas no modelo desenvolvimentista que se traduziam nos teóricos de base não nacionalista e nacionalista. Segundo Bielschowsky (2000a, p. 103) a corrente de pensamento que dominou, no setor público, foi a dos nacionalistas que não compactuavam com a inserção do capital estrangeiro no país e com a participação direta desse na produção industrial dos países subdesenvolvidos. Dessa forma, as divergências dos desenvolvimentistas do setor público não nacionalista, no que remete ao posicionamento nacionalista, se caracterizaram de modo diferenciado.

Os desenvolvimentistas não nacionalistas, mesmo não sendo totalmente contrários aos investimentos públicos, combatiam a supremacia estatal, argumentando que o Estado não deveria ocupar o lugar da iniciativa privada, a qual, segundo esses não nacionalistas, tende a atuar com maior eficácia se comparada à ação governamental. Ademais, relativamente à infraestrutura e à mineração, setores considerados críticos ao desenvolvimentismo, os não nacionalistas davam preferência à participação do capital estrangeiro, por desacreditar na capacidade da iniciativa privada nacional e na do Estado. Ainda consoante a crença desses teóricos, nem a iniciativa privada nem a estatal possuíam gravitação suficiente para dar sustentabilidade àqueles setores de extrema importância.

¹⁹ A fundação do BNDE, em 1952, foi precedida de um longo período de estudos sobre os problemas e as perspectivas da economia brasileira, a natureza das transformações estruturais que se deveriam introduzir no sistema produtivo e o papel a ser reservado à iniciativa estatal e ao capital privado (nacional e estrangeiro). Esse debate, que se estendeu da segunda metade da década de 1930 até o final da década de 1940, envolveu órgãos e instituições governamentais, notadamente os ministérios da Fazenda e das Relações Exteriores e o Conselho Federal de Comércio Exterior e também entidades privadas, como a Confederação Nacional da Indústria e a Fundação Getúlio Vargas. Disponível em < <http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/apresentacao>>. Acessado em 28/10/2009.

No conjunto dos pensadores do setor público desenvolvimentista não nacionalista ²⁰, que, mesmo em reduzido número, apoiava as possibilidades apontadas, encontrava-se Roberto Campos, que atuou nesse aspecto, por intermédio de suas contribuições para o campo da industrialização brasileira. Optou-se, neste trabalho, por elencar algumas questões organizadas por Roberto Campos quanto à industrialização no Brasil, dada a importância desse autor, considerado um dos idealizadores do BNDE, em 1952. Sua relevância se atesta pela elaboração e consecução do Plano de Metas que sistematizou, no governo JK, a entrada das montadoras estrangeiras no país por meio de um suporte governamental e também pela atuação que teve como Ministro do Planejamento, desde 1964, durante o primeiro governo dos militares.

O pensamento econômico do brasileiro Roberto Campos se destacou no auge das discussões acerca da industrialização no país, a saber, nos anos que compreendem a década de 1950, marcados pelo segundo governo de Getúlio Vargas. Sobre as concepções de Campos, relata Bielschowsky (2000a, p. 105):

Observado retrospectivamente, à luz do processo histórico efetivamente ocorrido no país, Campos destaca-se nos anos 50 como um pensador certeiro. Foi, sem dúvida, o economista da nova ordem do Brasil, que passava da velha estrutura agrário-exportadora à nova estrutura de economia industrial internacionalizada. Roberto Campos apostou na industrialização pela via da internacionalização de capitais e do apoio do Estado – e ganhou.

Os preceitos liberais em alinhamento com os EUA, apregoados no Brasil após a II Guerra Mundial, mais precisamente durante o governo do general Eurico Gaspar Dutra (1946-1950), ²¹ conforme já demonstrado, fizeram com que Campos não concordasse com as medidas adotadas para a economia no país. Roberto Campos também acreditava na ideia de que a industrialização era o caminho para o desenvolvimento econômico brasileiro, pois, para suprir o coeficiente de pressão demográfica, o país necessitava, inequivocamente, de uma expansão industrial e, assim, poderia absorver os excedentes de mão de obra da agricultura. Na questão do planejamento, o autor defendia que as características dos países subdesenvolvidos eram apropriadas para a implantação de uma planificação que precedia um desenvolvimento econômico efetivo. Por esse motivo, Campos (1953, p. 74) assinalava que “*o grande investidor tende cada vez mais a ser o governo, encurtando-se a esfera da ação do capitalista privado*”. Entretanto, o planejamento de Campos estava fundamentado em pontos

²⁰ Bielschowsky argumenta, em sua descrição das correntes ideológicas, que a nomenclatura não nacionalista se deve à inexistência de uma especificação mais elaborada. (N.D).

²¹ Durante o governo Dutra, em 1947, o presidente norte-americano, Harry Truman, visitou o Brasil. (N.D).

de germinação e estrangulamento da economia; isso significa planejar o desenvolvimento de determinados e fundamentais setores na geração do crescimento. Todavia, na defesa de um planejamento seccional, Campos (1952a, p. 25) argumentava que:

A vantagem do planejamento seccional é a sua mais fácil exequibilidade. O planejamento integral, ou universalizado, pressupõe a solução prévia de determinados problemas, tais como o da coordenação entre iniciativas públicas e privadas (...) o planejamento seccional teria a vantagem de circunscrever a área de intervenção governamental ao mínimo necessário para o desenvolvimento econômico, consideração esta que é de alguma importância quando a eficácia técnica dos órgãos públicos deixa a desejar.²²

Outra questão relevante em Campos (1952b, p. 30) encontra-se em sua formulação de um planejamento integral e a sua contundente negação, ao que o autor afirma:

Em um país vasto e complexo, com numerosas subdivisões políticas autônomas e uma gama diversíssima de graus de evolução econômica, a tarefa de planejamento integral é simplesmente de meter medo. O resultado de qualquer esforço demasiado ambicioso de planejamento seria gastarmos tanto tempo na confecção de um plano que, o mesmo, ao ser terminado, estaria obsoleto. Ou então, teríamos que instalar um governo socialista altamente centralizado e com violenta fúria dirigista; mas isso seria pagar um preço demasiadamente alto, em termos de liberdade humana (...).²³

Pode-se observar, na argumentação de Campos, no que remete ao alinhamento ideológico evidenciado, que o autor se distanciava da concepção desenvolvimentista nacionalista quanto à atuação do Estado, aproximando-se dos neoliberais. Porém, neste contexto, acredita-se que a argumentação conservadora de Campos, aqui resumida, foi, de fato, determinante na sua atuação futura como Ministro do Planejamento e na consecução do Plano de Ação Econômica do Governo (PAEG), elaborado no governo militar de Castello Branco, com vigência de 1964 até 1967. Entretanto, segundo Campos, o aporte governamental em setores críticos da economia ou o planejamento seccional representou, na execução do Plano de Metas, a partir de 1956, uma prioridade do Estado para os setores de energia, transportes e indústria de base. Conforme já se abordou, Bielschowsky (2000a, p. 103-104), em sua análise, caracterizou o pensamento de Roberto Campos como desenvolvimentista não nacionalista do setor público; no entanto, o próprio Roberto Campos, distanciando-se, nessa ordem, das outras correntes de pensamento, principalmente, dos neoliberais e dos estruturalistas (cepalinos), argumentou em sua defesa que, “*nessa controvérsia entre monetaristas e estruturalistas, respectivamente simbolizados pelo FMI e*

²² Grifos da doutoranda.

²³ Grifos da doutoranda.

pela Cepal, eu me posiciono em igual distância dos dois pólos, pois meu ponto de vista é bastante eclético". (Ibid, p. 117).

Na análise do posicionamento de Roberto Campos, observou-se que o autor manifestava-se contrariamente à intervenção estatal, comparando-a, inclusive, à "*falácia do socialismo intervencionista*" (Ibid, p. 125). Entretanto, as concepções desse autor não negavam uma ação mais coercitiva por parte do governo com relação aos serviços públicos, por exemplo, mas alertavam que tal atuação do Estado deve realizar-se mediante a associação com o capital privado. Um aspecto de relevância, quanto ao autor em questão, é seu posicionamento acerca da reforma agrária, cujo teor, segundo Bielschowsky (Ibid, p. 126), foi omitido. O que resulta disso é que Roberto Campos, como se oportuniza examinar em sua trajetória, desenvolveu seu pensamento no setor público e as contribuições que ofereceu para o desenvolvimento do Brasil ocorreram de forma compatível com as transformações na história política brasileira (Ibid, p. 127). Portanto, dizer que Roberto Campos se distanciava dos liberais, conforme o próprio autor argumentou, envolve um estudo específico sobre o tema, tendo em vista a atuação daquele à frente do Ministério do Planejamento (1964-1967). Nesse período, logo após o golpe militar e juntamente com Otávio Bulhões, praticou uma política próxima aos moldes da ortodoxia do Fundo Monetário Internacional.

2.5. O Pensamento Econômico Desenvolvimentista Nacionalista

As transformações econômicas no Brasil, desde os anos 1930, introduziram mudanças no quadro das instituições brasileiras que, centralizadas no Estado Novo de Getúlio Vargas, geraram um conjunto de diligências planificadoras, como o Departamento Administrativo do Serviço Público (DASP), o Conselho Federal do Comércio Exterior (CFCE),²⁴ o Conselho Nacional do Petróleo (CNP)²⁵ e o Conselho Nacional de Águas e Energia Elétrica (CNAEE)²⁶, dentre outros. Tais instituições intencionavam solucionar os problemas ocorridos no ambiente interno do país e, para tanto, equipes técnicas civis e militares atuavam nas questões do desenvolvimento e da industrialização no Brasil (D'ARAÚJO, 1999).

No entanto, a teoria do desenvolvimentismo nacionalista, originada durante o período de 1930 até 1945, conforme se examinou, sobreviveu ao liberalismo do governo Dutra durante os primeiros anos do pós-guerra, por intermédio de organismos de oposição que não compactuavam com a extinção das agências criadas, anteriormente, por Vargas. Concentrados no Banco do Brasil, pela Cexim (D'ARAÚJO, 1982, p. 181),²⁷ na Fundação Getúlio Vargas²⁸ e na Confederação Nacional da Indústria (CNI), os ideólogos do desenvolvimentismo

²⁴ Criado em 1934, possuía o caráter de centralizar a política de comércio exterior no Brasil de maneira a racionalizá-la e expandi-la; visava à centralização político-administrativa e a uma intervenção mais aguda do Estado na economia. Subordinado à Presidência da República, o CFCE cumpria funções de planejamento econômico e sua importância aumentou durante o Estado Novo, período em que sua organização e atribuições foram alteradas para ampliar sua ação. Como componentes desse órgão encontravam-se representantes dos ministérios das Relações Exteriores, da Fazenda, da Agricultura, do Trabalho, Indústria e Comércio, e da Viação e Obras Públicas, do Banco do Brasil e da Associação Comercial, todos designados por Vargas. Importantes iniciativas do governo na área econômica, como o Conselho Nacional do Petróleo foram inicialmente sugeridas pelo CFCE. Esse organismo governamental deixou de existir em 1949, sendo substituído pelo Conselho Nacional de Economia. (D'ARAÚJO, 1999).

²⁵ A criação do CNP, em 1938, representou a primeira iniciativa consistente do Estado brasileiro de regulação do setor petrolífero. Constituiu o ponto final de um processo iniciado com a promulgação da Lei de Minas de 1921, tornou-se mais tenso a partir de 1933, com o conflito entre empresários e grupos técnicos do Estado em torno da exploração do petróleo no país, e culminou com a vitória das posições nacionalistas, sustentadas, sobretudo por segmentos do Exército. Fonte: FGV.

²⁶ O CNAEE foi criado em 1939 com a finalidade de estudar o problema da exploração e utilização da energia elétrica no país, em especial a de origem hidráulica. A criação do CNAEE procurava colocar em prática as disposições contidas no Código de Águas de 1934. Sua finalidade principal era proporcionar uma atuação coordenada do Estado no âmbito da produção hidrelétrica, até então, entregue quase exclusivamente à iniciativa privada. Na década de 1960, após a criação da Eletrobrás e do Departamento Nacional de Águas e Energia, o CNAEE foi perdendo gradualmente suas funções e foi extinto em 1969. Fonte: FGV.

²⁷ CARTEIRA DE EXPORTAÇÃO E IMPORTAÇÃO DO BANCO DO BRASIL: órgão criado em 1941, que possuía a função de “estimular e amparar a exportação de produtos nacionais e assegurar condições favoráveis à importação de produtos estrangeiros”; foi substituído pela Carteira de Comércio Exterior (CACEX) do Banco do Brasil pela Lei n.º 2.145, de 29 de dezembro de 1953. (N.D).

²⁸ A Fundação Getúlio Vargas foi criada em 20 de dezembro de 1944, sendo seu objetivo inicial a qualificação de pessoal para atuarem na administração pública e privada do país. O veículo de expansão das ideias desenvolvimentistas se encontrava, até meados de 1952, na Revista Conjuntura Econômica. Fonte: <www.fgv.br>. Acessado em: 14/03/2010.

nacionalista continuaram a defender suas teses, ao que Bielschowsky (2000a, p. 129), com relação à CNI, argumentou:

Na revista Estudos Econômicos, publicada a partir de 1950, por esse departamento, é possível discernir, nos primeiros anos, uma orientação que representou uma tentativa de composição entre as idéias dos desenvolvimentistas nacionalistas e os interesses do empresariado industrial da CNI. Foi nesse departamento que os nacionalistas aguardaram seu ingresso na liderança de novas instituições públicas que viriam a se formar nos anos 50.

Em seu segundo governo eleito democraticamente, Getúlio Vargas, a partir de 1951, retomou a agenda da industrialização e, como medida para uma retomada no projeto de seu governo anterior, criou a Comissão do Desenvolvimento Industrial ou CDI, no mesmo ano. O CDI foi uma organização precursora na formulação de políticas industriais, subordinado ao Ministério da Fazenda e que desempenhava como missão precípua o estudo e a proposição de medidas econômicas, financeiras e administrativas ligadas à política industrial. A Comissão de Desenvolvimento Industrial compreendia a atuação de técnicos, empresários e militares, como o almirante Lúcio Meira ²⁹ que, futuramente, conduziu o processo de instalação da indústria automobilística no Brasil. A CDI compunha-se de várias subcomissões, das quais surgiram dois Grupos Executivos de grande importância para a instalação posterior das montadoras estrangeiras no país: a Comissão Executiva da Indústria de Material Automobilístico (Ceima) e a Comissão Executiva da Indústria de Material Elétrico (Ceime). Extinta em 1954, com o desaparecimento político de Vargas, o CDI renasceu no ano de 1956, porém, com a nomenclatura de Conselho do Desenvolvimento.³⁰

Com as diretrizes para a industrialização em estabelecimento, no ano de 1953, Getúlio Vargas solicitou ao diretor da Subcomissão para Veículos Automotores, Lúcio Martins Meira, a liderar uma delegação brasileira até a matriz da Ford Motors no estado do Michigan (EUA), a fim de tratar de assuntos relacionados à instalação de uma subsidiária

²⁹ Com a posse de Getúlio Vargas na presidência da República, em janeiro de 1951, Meira foi nomeado subchefe do Gabinete Militar. Posteriormente, foi designado para exercer as funções de representante da Marinha na Comissão de Desenvolvimento Industrial (CDI). Após a vitória de Kubitschek nas eleições de 1955, foi convidado para chefiar o Ministério da Viação e Obras Públicas; o GEIA, subordinado ao Conselho do Desenvolvimento, foi finalmente criado em junho de 1956 e presidido por Lúcio Meira. Também durante a gestão deste na presidência do BNDE, deu ênfase especial ao desenvolvimento da siderurgia e à produção de energia elétrica, assim como à indústria de bens de capital. Em 1961, Meira assumiu a presidência da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). Eleito presidente do Instituto Brasileiro de Siderurgia, em 1963, deixou a presidência da CSN, sendo transferido para a reserva no posto de almirante-de-esquadra. Na reserva, recebeu sua quinta estrela, sendo elevado ao posto de almirante.

Fonte: <http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/biografias/lucio_meira>. Acessado em 25/12/2007.

³⁰ O Estado desenvolvimentista, a industrialização, o nacionalismo, os direitos trabalhistas, dentre outros assuntos, são analisados em: D'Araújo (2004).

daquela empresa no Brasil. Todavia, não apenas para a montagem, como já estava sendo efetuada, mas com vistas à fabricação completa de automóveis em território brasileiro. Entretanto, os diretores da Ford rejeitaram a proposta, aludindo à insensatez de tal procedimento em um mercado tímido e de arrefecida infraestrutura (ROEHE, 2005, p. 79-80). Lúcio Meira, que exercia a função de Diretor da Subcomissão para Veículos Automotores durante o segundo governo Vargas (1951-1954) e, posteriormente, a de Ministro de Obras Públicas na gestão JK, assim se pronunciou, em relatório no ano de 1953, quanto à vinda das fábricas de automóveis estrangeiras ao Brasil:

Tivemos sempre a consideração de perguntar aos representantes das empresas quais eram seus planos, quais os estímulos de que careciam por parte do governo para lançar a indústria automobilística no Brasil. Fizemos questão de frisar que o objetivo do governo era instalar esta indústria ou lançá-la e perguntávamos qual a colaboração que podíamos esperar dessas empresas. As respostas têm sido as mesmas: nenhuma. Tenho a impressão de que nenhuma companhia de automóveis estrangeira tem interesse em produzir 100% e, somente o farão quando obrigados (FRANCO, 1997, p. 77).

No entanto, como tentativa em demover a negatividade das indústrias norte-americanas, Getúlio Vargas inaugurou a Primeira Exposição Brasileira de Peças e Acessórios para Automóveis na cidade do Rio de Janeiro (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTIVOS, 2006), no mesmo ano de 1953.

A corrente de pensamento predominante durante os anos de 1950, relacionada ao desenvolvimento brasileiro e inserida ainda no setor público foi, conforme Bielschowsky, a desenvolvimentista nacionalista. Essa linha de pensamento contemplava, em convergência com os demais desenvolvimentistas, a constituição de um capitalismo industrial moderno a ser aplicado no Brasil; entretanto, divergiam quanto ao modelo de atuação do Estado, que deveria aumentar sua intervenção na economia por meio de uma política de investimentos que apoiasse a industrialização do país. Os desenvolvimentistas nacionalistas objetivavam uma industrialização planejada como solução para o subdesenvolvimento e, nesse sentido, setores estratégicos não poderiam tornar-se reféns do capital estrangeiro, necessitando, dessa maneira, de um controle dos administradores capitalistas nacionais.

No início da década de 1950, segundo Leopoldi (1994), acaloraram-se tanto as discussões em torno da participação do capital estrangeiro na industrialização do Brasil, que, em seu entusiasmado discurso nacionalista proferido no ano de 1951 (BANDEIRA, 1994, p. 72), Getúlio Vargas denunciou a significativa remessa de lucros, dividendos e royalties pelas empresas estrangeiras aos seus países de origem, o que transformou o caso em uma questão

de soberania nacional (FURTADO, 1985, p. 145). Nesse sentido, a corrente nacionalista acreditava que a participação do capital externo era nociva à formação de uma estrutura industrial no Brasil. Todavia, no que tange aos domínios estratégicos como transporte, energia elétrica, mineração e petróleo. Sublinhe-se que os transportes, energia elétrica e mineração já se encontravam sob o domínio do capital internacional, os desenvolvimentistas nacionalistas se posicionavam veementemente a favor de um Estado controlador. E, com relação à indústria química e siderúrgica, os nacionalistas se dispunham da mesma forma enfática quanto à ampliação da ação estatal (BIELSCHOWSKY, 2000a). Defendiam uma necessária atuação do Estado na industrialização no Brasil, tendo em vista a insuficiência da poupança privada nacional. Tal circunstância, de acordo com essa concepção desenvolvimentista-nacionalista, inviabilizava uma solução alicerçada no capital privado. Em sua análise sobre o pensamento econômico brasileiro, Bielschowsky argumenta que os nacionalistas aceitavam a participação do capital estrangeiro nos demais setores industriais, no entanto, *esse “é um ponto nem sempre compreendido pelos estudiosos da industrialização brasileira” (Ibid, p. 128)*. Acerca da instalação de uma indústria automobilística no Brasil, Bielschowsky (2000a, p. 129) traz um argumento explicativo da atuação do desenvolvimentista nacionalista Lúcio Meira³¹ com relação à entrada das montadoras multinacionais no país:

A restrição que faziam, nesses casos, dizia respeito à necessidade de controles, sobretudo na questão das remessas de lucros que consideravam uma séria ameaça ao equilíbrio do balanço de pagamentos e, portanto, ao prosseguimento da industrialização. Em resumo, a preocupação dos desenvolvimentistas nacionalistas era garantir o processo de industrialização.

³¹ Com a posse de Getúlio Vargas, em janeiro de 1951, foi nomeado subchefe do Gabinete Militar. Logo em seguida foi designado para exercer as funções de representante da Marinha na Comissão de Desenvolvimento Industrial (CDI) da Presidência da República. Mantendo-se fiel ao seu projeto de incentivo à indústria automobilística, estreitou os laços de amizade pessoal com Juscelino Kubitschek. A indicação de Lúcio Meira para o Ministério da Viação e Obras Públicas, após a vitória de Kubitschek nas eleições; em maio de 1956, apresentou ao presidente da República um relatório sobre a indústria automobilística onde era proposta a criação de um grupo executivo com o objetivo de centralizar as decisões e estudos referentes à sua implantação. O relatório defendia a idéia de que as empresas do setor deveriam ser privadas e preferencialmente estrangeiras, em detrimento de organizações estatais ou de economia mista. O GEIA subordinado ao Conselho do Desenvolvimento, foi finalmente criado em junho de 1956 e, o novo órgão, presidido por Lúcio Meira. Além de promover os programas de implantação da indústria automobilística, de construção e pavimentação de rodovias e de reequipamento ferroviário, buscou incentivar a indústria de construção naval no país. Em 1959, assumiu o BNDE, em substituição a Roberto Campos. Em 1960, deixou o BNDE e, no início do governo Jânio Quadros, deixa a presidência. Durante sua gestão o BNDE, deu ênfase especial ao desenvolvimento da siderurgia e à produção de energia elétrica, assim como à indústria de bens de capital. Em 1961, assumiu a presidência da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). Eleito presidente do Instituto Brasileiro de Siderurgia, em 1963, deixou a presidência da CSN, sendo transferido para a reserva no posto de almirante-de-esquadra. Na reserva, receberia sua quinta estrela, sendo elevado ao posto de almirante. Morreu em 1991.

http://www.cpdoc.fgv.br/nav_jk/htm/biografias/LucioMeira.asp. Acessado em 25/12/2007.

Outro órgão de divulgação do pensamento desenvolvimentista nacionalista pode ser identificado no ISEB, Instituto Superior de Estudos Brasileiros (FURTADO, 1958). Institucionalizado durante o governo de Café Filho, em 1955, o Iseb constituía-se em um órgão vinculado ao Ministério da Educação (MEC) e atuou de forma expressiva até o ano de 1964, quando foi extinto pelos militares (DREIFUSS, 1981). Constituía-se em um grupo de intelectuais que visava ao estudo, ao ensino e à divulgação dos conhecimentos nas ciências sociais, especialmente em Sociologia, Economia, Política e História. O ISEB ³² se caracterizou pela aplicabilidade dos conhecimentos gerados a partir das ciências sociais na análise crítica da realidade brasileira, tendo em vista uma ação de cunho político expresso na intervenção e no direcionamento de uma nova mentalidade da sociedade, voltada para a superação da pobreza no país. No contexto dos anos 1950, o ISEB adotou uma espécie de compromisso com a superação do subdesenvolvimento, assumindo, desse modo, uma concepção teórica e prática do ideário desenvolvimentista nacionalista que, por intermédio de palestras, cursos e conferências, apresentou um arcabouço didático-pedagógico para o conceito desenvolvimentista nacionalista no Brasil (OLIVEIRA, 2006, p. 172). ³³

Como uma abordagem teórica mais elaborada da teoria desenvolvimentista ou dos pensadores ligados a essa concepção não são o mote principal desta pesquisa, visa-se apresentar alguns dos principais teóricos e suas linhas de pensamento cuja contribuição tenha sido significativa para a industrialização do Brasil, em especial, para a implantação da indústria automobilística no país. Partindo da menção desses pressupostos sobre o pensamento desenvolvimentista nacionalista, optou-se por tecer algumas considerações sobre o pensamento de Celso Furtado. Justifica-se essa ação pela importância deste autor que por meio do Grupo Misto Cepal – BNDE sistematizou um dos principais estudos produzidos pela Cepal, com aplicabilidade no Brasil como subsídio ao planejamento e que foi apresentado na Quinta Seção da Comissão Econômica para a América Latina, no ano de 1953 (FURTADO, 1958).

Durante os conturbados anos compreendidos entre o suicídio de Vargas e a posse de JK, Furtado ocupou a liderança do Grupo de Estudos Cepal – BNDE, no qual elaborou um trabalho de apoio ao programa de desenvolvimento para o período de 1955 até 1962. Celso Furtado, como teórico das teses estruturalistas, conseguiu adaptá-las ao caso específico brasileiro, apresentando sua importante contribuição aos técnicos e especialistas do governo

³² Especificamente sobre o Iseb, ver: Jaguaribe (1957, 1958a, 1958b).

³³ Essa autora aborda o conteúdo didático do ISEB na questão da propagação dos ideais desenvolvimentistas na década de 1950. (N.D).

ligados ao projeto de industrialização. Em seu compêndio *Formação Econômica do Brasil* (FURTADO, 2004), o autor defende os argumentos históricos para a aplicabilidade das teses estruturalistas no país, identificando as diferenciações com as nações do centro. Furtado (2004, p. 105-114), inclusive, dedica, em seu livro, um capítulo à diferenciação entre o centro e a periferia.

O planejamento integral ou global, aplicável a todos os segmentos da economia e apregoado pela Cepal e por Furtado, no entanto, contrastou com a metodologia adotada pelo governo JK na elaboração do Plano de Metas. Isso se deveu ao fato de que o Plano se utilizou da concepção de planejamento seccional de Roberto Campos, com base em setores prioritários, tais como energia, transporte e indústria de base. Cumpre lembrar que, concebidas anteriormente ao Plano de Metas, as análises da Cepal, sistematizadas também por Furtado, serviram como base de sustentação para a ação do Estado no Plano que viabilizou a entrada das montadoras no país. A visão dos desenvolvimentistas nacionalistas e de Furtado, no que concerne aos países subdesenvolvidos, era a de que cabia ao Estado se responsabilizar pelos investimentos na economia como um todo e, dessa forma, direcionar o país rumo ao desenvolvimento, mas que se processaria de maneira diferenciada ou parcimoniosa no Plano de Metas.

Quanto ao capital estrangeiro, que se constituía um problema no processo de industrialização, em vista da incompatibilidade entre seus interesses e os do país receptor, Furtado (1962, p. 112), lembrou que, *“a entrada de capitais externos significaria a criação de um fluxo permanente de renda de dentro para fora do país”*. O posicionamento do pensador, com relação à corrente de pensamento nacionalista do setor público, do qual era representante, pode ser sistematizado na seguinte citação:

O desenvolvimento industrial firmado no mercado interno tornou possível um grau crescente de autonomia no plano das decisões que comandam a vida econômica nacional. Essa autonomia poderia haver sido cortada, caso os setores básicos houvessem sido subordinados, desde o início, aos grupos concorrentes que dominam o mercado internacional. Entretanto, acertadas e oportunas decisões dotaram o país de autonomia em setores que, por sua posição estratégica, condicionam o processo do desenvolvimento econômico nacional, tais como a siderurgia e a indústria petrolífera (Ibid, p. 112).

Relativamente às questões das reformas tributária, administrativa e agrária – esta, configurada como um problema frente ao posicionamento conservador e aos arautos da propriedade privada, Furtado defendeu que a reforma nas instituições representava um caminho imprescindível para uma estabilidade política. Alertou que, se tais reformas não

fossem implantadas, o país poderia tornar-se refém de métodos revolucionários que “*desembocariam em formas políticas ditatoriais sob a égide de classes sociais, grupos ideológicos ou rígidas estruturas produtivas*” (FURTADO, 1962, p. 31). Observando-se o texto de Furtado, verifica-se que os acontecimentos arrolados na década de 1960, caracterizados como socializantes e ligados ao *bacilo comunista*, os quais terminaram com a cassação de Furtado, podem ter sido precipitados, uma vez que o autor apenas enfatizava a necessidade das reformas institucionais. Portanto, verifica-se que, em Furtado, se não efetivadas as reformas, o Brasil tenderia em se tornar suscetível e frágil às ambições dos mais variados matizes políticos e econômicos. Entretanto, as propostas resultantes do Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico e Social, elaborados por Furtado no governo Jango, caracterizavam uma espécie de *guinada para a esquerda* que, por meio das reformas de base propostas pelo Plano, conduziram a uma grave crise política. Em Bielschowsky (2000a, p. 131), observa-se um pensamento análogo:

No início dos anos 60, a conjuntura de crise comporia um cenário intelectual confuso, em que as mensagens da corrente desenvolvimentista nacionalista, para serem definidas com a incorporação da problemática social, necessitavam de tempo superior ao que foi dado pela história brasileira, que vedou participação política a esses economistas através do golpe militar de 1964.

2.6. O Pensamento Econômico Socialista

Na década, de 1950 a corrente socialista passou a contribuir de uma maneira mais atuante nos debates relacionados ao desenvolvimento econômico e industrialização do país. Portanto, devido ao fato de constituir-se em uma peça chave para os desdobramentos políticos e ideológicos que, posteriormente, levaram os militares a se apropriarem do Estado, o tópico a seguir tem por objetivo demonstrar algumas das concepções do pensamento econômico socialista.

Como se observou, as correntes de pensamento de concepção desenvolvimentista diferenciavam-se entre si por questões como o grau de intervenção do Estado, por uma maior ou menor inclinação reformista e pelo posicionamento frente ao capital externo, entre os principais temas. Possuíam como objetivo comum a construção de uma estrutura capitalista similar à dos países desenvolvidos. Havia, no entanto, uma corrente de pensamento, pode-se dizer à esquerda dos desenvolvimentistas, que defendia uma reflexão econômica alternativa, a

qual, segundo seus defensores, poderia se concretizar a partir da revolução brasileira e de sua transição ao socialismo (GORENDER, 1999).

Os socialistas, por sua vez, defendiam como os desenvolvimentistas nacionalistas, uma industrialização com ampla intervenção estatal e convergiam quanto aos investimentos estatais em setores básicos da economia, assim como quanto a um rígido controle do capital estrangeiro (BIELSCHOWSKY, 2000a, p. 182). Porém, distinguiram-se dos desenvolvimentistas nacionalistas, pelo fato de que toda sua reflexão se fazia com base na perspectiva revolucionária discutida e definida pelo Partido Comunista Brasileiro (PANDOLFI, 1995).

A preocupação com o capital estrangeiro e sua inserção no Brasil tornou-se motivo de discussões por uma significativa parcela dos pensadores desenvolvimentistas. Contudo, os socialistas, munidos da concepção do conceito de imperialismo,³⁴ contribuíram de alguma maneira para o debate político e econômico. Nesse sentido, embora as discussões sobre o tema tenham principiado antes, uma abordagem se torna necessária posto que, a Lei de Remessas e Lucros como parte integrante das reformas de base do governo Jango e sistematizadas pelo desenvolvimentista nacionalista Celso Furtado (BIELSCHOWSKY, 2000a, p. 199) foi uma das motivações para o golpe militar de 1964. A promulgação da Lei 4.131/62³⁵ de Três de Setembro de 1962, durante o governo de João Goulart visava regular e disciplinar a inserção do capital estrangeiro e a remessa de lucros ao exterior.

Os socialistas, no entanto, creditavam ao Estado a missão de árbitro incontestado e de gerenciador na batalha contra o imperialismo (LÖWY, 1999). Um dos teóricos de expressão, ligado ao pensamento socialista no Brasil, foi Caio Prado Júnior (2004, p. 280), que, ao abordar o imperialismo escreveu:

Em primeiro lugar o imperialismo atua como um poderoso fator de exploração da riqueza nacional; não é outro seu objetivo senão o proveito próprio da mais valia do trabalhador brasileiro ao seu alcance. O que o distingue é que tal exploração não se faz em benefício de uma classe brasileira, mas de classes e interesses completamente estranhos ao país. Isso é muito importante, porque neste processo não é apenas a classe trabalhadora que se desfalca, mas o país em conjunto que vê escoar para fora a melhor parcela de suas riquezas.

Em outro momento de sua argumentação, Prado Jr. mantém seu posicionamento com relação a uma maior participação ou presença do capital estrangeiro na viabilização da industrialização brasileira:

³⁴ Sobre o conceito de Imperialismo ver também Anderson (1998), Brunschwig (1974), Fontes (2007), Hobsbawm (1996, 1988, 1983), Lênin (1985) e Luxemburgo (1985).

³⁵ Fonte: Cpdoc/ FGV.

O imperialismo tem se representado no sentido de manter a economia brasileira na função primária, que vem de seu passado colonial, de fornecedora de gêneros tropicais ao comércio internacional. Aos fatores que já hoje se mostram favoráveis a uma ruptura definitiva com esse passado, opõe-se nitidamente, em aspectos fundamentais, a ação do imperialismo (Ibid, p. 281).

Mesmo que notadamente Caio Prado repelisse o capital estrangeiro, idéia evidenciada em sua concepção de imperialismo, que significava o controle das instituições brasileiras sob a égide das empresas multinacionais, o autor apontou, no mesmo texto, algumas considerações favoráveis ao capital externo:

Mas ao par desses aspectos negativos do imperialismo, encontramos nele um lastro positivo. Ele representou, sem dúvida, um grande estímulo para a vida econômica do país. Entrosando-a num sistema internacional altamente desenvolvido como é o do capitalismo contemporâneo, realizou necessariamente nela muitos de seus progressos. O aparelhamento moderno de base com que contaria a economia brasileira até as vésperas da grande guerra, foi quase todo ele fruto do capital financeiro internacional. Sua contribuição se daria no sentido de dotar o país de estradas de ferro, portos modernos, serviços urbanos além de grandes empresas industriais que, sem ele, não teria sido possível concretizar (Ibid, p. 283).

O autor segue sua abordagem afirmando que, “*o ritmo da vida econômica e social brasileira, que está, qualitativamente, pelo menos, no nível do mundo moderno, é em grande parte reflexo da ação imperialista*” (IBID, p. 284). Mesmo com algumas alegações favoráveis ao capital externo, Prado Junior denunciou a ação maledicente e as aspirações imperialistas à dominação completa dos países hospedeiros, como o Brasil.

De modo geral, os socialistas condenavam todo e qualquer investimento estrangeiro direto (HYMER, 1978), sob o argumento de que esse era sempre nocivo ao desenvolvimento nacional. Alertavam que a base da industrialização brasileira só se poderia realizar, plenamente, por meio do capital nacional. Na questão da efetivação da industrialização no Brasil, os socialistas apoiavam o caráter desenvolvimentista do governo Kubitschek, entretanto criticavam seu posicionamento no tocante ao capital estrangeiro, rotulando-o, como se sabe, de *entreguista*. Tais críticas se encontravam relacionadas diretamente frente à opção de JK pelo desenvolvimento econômico oriundo de recurso ao capital estrangeiro.

Para além do imperialismo, a estrutura agrária (PRADO JUNIOR, 1979) foi outro ponto de destaque nas análises socialistas. Na concepção cepalina de Bielschowsky (2000a, p. 202), os intelectuais marxistas buscavam seus referenciais no passado para um entendimento do presente, desse modo o Brasil se diferenciava porque sofreu os históricos efeitos nocivos do colonialismo. O próprio Karl Marx (2000, p. 17) salientou o peso do passado e sua

representatividade, seus personagens e instituições que tendem a exercer uma forte influência sobre as civilizações futuras, como se percebe em:

Os homens fazem a sua própria História, mas não a fazem segundo a sua livre vontade; não a fazem sob circunstâncias de sua escolha, mas sob aquelas circunstâncias com que se defrontam diretamente, legadas e transmitidas pelo passado. [...] nessas épocas de crise os homens conjuram ansiosamente em seu auxílio os espíritos do passado, tomando-lhes emprestado seus nomes, os gritos de guerra e as roupagens, a fim de apresentar nessa linguagem emprestada, a nova cena da história universal.

Na concepção socialista predominante, o plantador, camponês ou lavrador oprimido pelo regime de trabalho servil e pelo imperialismo, reivindicava medidas de reforma agrária sistematizada mediante a partilha das terras. Caio Prado Júnior,³⁶ entretanto, na questão agrária, discordava do corpo teórico socialista dominante, argumentando que as principais questões e lutas agrárias no Brasil, em nada se comparavam à história feudal européia. E sobre as questões soviéticas que serviram de inspiração para grande parte dos socialistas e para o PCB, Prado Júnior afirmava que a generalização das teses aplicadas na Rússia não eram apropriadas aos países dependentes (PRADO JÚNIOR, 2000). Aliás, quanto à aplicabilidade das teorias importadas de países centrais pelo Brasil, seu posicionamento pode ser, em parte, comparado aos desenvolvimentistas da Cepal.

Mesmo que os textos de Prado Júnior tenham sido utilizados para as radicalizações nos anos de 1960, período em que as esquerdas se subdividiram em várias facções,³⁷ autores socialistas como Michael Löwy (1960) também abordaram a questão agrária, mas diferentemente das teorias consubstanciadas pela maioria do Partido Socialista. Para Löwy,

A revolução agrária deverá ser no Brasil, parte integrante de um vasto processo de revolução ininterrupta, no qual as massas exploradas das cidades e dos campos destruirão, simultaneamente, seus três grandes opressores: o imperialismo, o capitalismo e o latifundiário. As finalidades da revolução agrária no Brasil poderão ser basicamente, as seguintes: expropriação sem indenização dos grandes latifúndios e empresas agrícolas capitalistas; formação, nas grandes propriedades, de comunas agrárias democraticamente administradas e controladas pelos seus trabalhadores; incentivo à formação de cooperativas entre os pequenos proprietários que não tenham aderido ainda às comunas (Ibid, p. 69).

Com a frase de Löwy se observa que, embora não convergindo diretamente com as teses mais radicais, os socialistas partiam de um projeto político, pelo qual deveria passar o Brasil, vinculado diretamente ao processo revolucionário, posteriormente, mas foi

³⁶ Sobre questão agrária ver Prado Junior (1962, 1964).

³⁷ Sobre o assunto ver também Gorender (1999), Oliveira (1976), Löwy (1999).

inviabilizado pelo golpe militar que terminou por anular as aspirações ideológicas das esquerdas como um todo.

Para finalizar acrescenta-se que as discussões, apresentadas ao longo desse primeiro capítulo, foram necessárias a fim de esclarecer as reflexões havidas e que formularam as bases do modelo político econômico a ser adotado pelo país; não se tratou, portanto, de uma abrangente história econômica ou política, mas de resumo explicitador do pensamento da época e sua aplicabilidade nas políticas governamentais que como no Plano de Metas, a partir de 1956, coordenou a instalação da indústria automobilística no Brasil e é fundamento essencial para este trabalho.

3. O ESTABELECIMENTO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL

3.1. Os Automóveis na História

O início da Primeira Revolução Industrial, convencionalmente compreendido pela historiografia entre os anos de 1750 até 1860, proporcionou um cenário que favoreceu inúmeros experimentos, originando assim, novas e importantes invenções. A partir da segunda metade do século XVIII até o final do século XIX, foram registradas e regularizadas centenas de novas patentes, não apenas para motores a vapor e a combustão interna, mas também para diversos outros inventos que contribuíram para o desenvolvimento tecnológico nos países de centro. Frente à necessidade de aprimoramento e ampliação do capitalismo, o conjunto de transformações ocorridas no período oportunizou a dinamização nos meios de transporte. Dessa forma, foi entre o final do *Ancien Régime* e o despertar da Idade Contemporânea, que o ancestral mais próximo dos atuais automóveis passou a fazer parte da História. O primeiro veículo autopropulsionado foi viabilizado pelo Estado francês como recurso para solucionar os problemas logísticos relacionados ao transporte de armas do exército, no final do governo do rei Luís XV, às vésperas da Revolução Francesa. Construído pelo inventor e engenheiro militar francês *Nicolas Joseph Cugnot*, que viveu entre 1725 e 1804, o primeiro veículo autopropulsionado caracterizava-se pela simplicidade, possuindo apenas uma plataforma em madeira montada sobre três rodas. Em 1765, com os conhecimentos obtidos por meio de seus ensaios com motores a vapor, Cugnot desenvolveu um projeto de uma máquina de transporte para o exército, denominado de *fardier*. Após quatro anos, em 1769, o *fardier*, também conhecido como *locomotiva Cugnot*,³⁸ foi a primeira versão funcional de um automóvel a se movimentar, mesmo que precariamente, pela periferia de Paris, limitado, sobretudo, pelo peso da caldeira acoplada à máquina. Entretanto, o elevado nível de investimentos necessários para o aperfeiçoamento dos motores e demais componentes utilizados em veículos mecanizados e a implantação efetiva de uma indústria automobilística, associado à escassez de capital que se tornaria ainda mais intensa com o

³⁸ CENTRE NATIONAL DE RÉCEPTION DES VÉHICULES. Le fardier de Cugnot (source S.I.A. - Société des Ingénieurs de l'Automobile - Avril 1989). Disponível em: <<http://www.ile-de-france.driv.gouv.fr/vehicules/homolo/cnr/histoire.htm#haut>>. Acessado em: 12 out. 2006.

agravamento da crise política às portas da Revolução Francesa, resultou no término das experiências do exército real, relacionados a projetos de veículos motorizados na França.³⁹

A análise da bibliografia disponível⁴⁰ demonstra a existência de uma controvérsia quanto à origem do automóvel. Contudo, polêmicas à parte, observa-se, também, que durante os anos iniciais de suas respectivas histórias, tanto esses, quanto os veículos sobre trilhos, eram propulsionados por motores alimentados a vapor ou a gás. Dessa forma, portanto, quando relacionado ao primeiro exemplar o que se verifica é a permanência do conceito original, presente nos primeiros inventos e, como resultado desta continuidade, alcançou-se novas tecnologias que viabilizaram, finalmente, a fabricação do primeiro automotor. Ressalte-se que o exame das fontes primárias, tais como periódicos, por exemplo, atribui o pioneirismo na fabricação de automóveis a dois personagens, respectivamente, *Gottlieb Wilhelm Daimler*⁴¹ e *Karl Benz*,⁴² cujas respectivas ações convergiam no sentido de aprimorar o desempenho dos motores, sendo assim, conhecidos oficialmente como seus inventores. Criado em 1886, na Alemanha, o triciclo de Karl Benz foi convencionalmente considerado o primeiro automóvel da História, tornando-se, para alguns, um exemplar da engenharia no final do século XIX.

O primeiro automóvel que circulou no Brasil foi ainda ao final do século XIX, entretanto, não existe um consenso sobre o ano e o nome de seu proprietário. Na consecução desta pesquisa, observou-se a utilização de memórias seletivas e do *senso comum* na construção e descrição daquele fato. Maria José Lanziotti Barreras (2002), em sua pesquisa, também abordou as dificuldades encontradas em conseguir dados precisos ou documentações verossímeis que sinalizassem o nome, a marca do carro e a energia utilizada na locomoção do primeiro automóvel importado no Brasil. Vergniaud Calanzas Gonçalves (1989), por exemplo, mencionou a propriedade do primeiro automóvel, no Brasil, como sendo do tio de Santos Dumont, Henrique Dumont; quanto ao automóvel, consta que foi um Deíner a vapor e esse fato é datado no ano de 1893. Já a revista Quatro Rodas (2006)⁴³, em sua edição

³⁹ Devido aos serviços prestados ao exército do rei, Nicolas-Joseph Cugnot recebeu de Luis XV uma pensão vitalícia. Entretanto, com a eclosão da Revolução Francesa, seu benefício real foi retirado. Assim, exilado na Bélgica, Cugnot somente retornou ao seu país e a convite de Napoleão, para morrer em 1804. (N.D).

⁴⁰ Jornais, revistas especializadas, ANFAVEA, Sindipeças, fontes eletrônica entre outras fontes que trabalham com o setor automobilístico. Sobre o tema da certidão de nascimento do primeiro automóvel, Disponível em: <<http://www.dw-world.de/dw/article/0,420668,00.htm>>. Acessado em 05/05/2009.

⁴¹ Gottlieb Wilhelm Daimler nasceu na Alemanha em 1834 e morreu no ano de 1900. Disponível em: <<http://www.uh.edu/engines/>>. Acessado em 19/01/2007.

⁴² O também alemão Karl Benz nasceu em 1844 e morreu em 1929, portanto, pôde assistir à evolução dos automóveis, diferentemente de Daimler que faleceu antes; em outubro de 1883, fundou a Benz & Co. Rheinische Gasmotoren-Fabrik. Com grande ajuda de sua esposa, a empresa expandiu-se rapidamente e obteve licença para a construção de motores a gasolina que podiam ser vendida (quem, a licença?). Sobre Benz, ver: <<http://www.daimlerchrysler.com.br/historia/biografia/karl/cenbiografiakarl.htm>>. Acessado em 25/01/2007.

⁴³ Disponível em: www.quatrorodas.com.br.

comemorativa, relacionada aos cinquenta anos da instalação da indústria automobilística no Brasil, no ano de 2006, evidentemente sinalizou a chegada do primeiro automóvel no país. Esse periódico cita que o primeiro automóvel em terras brasileiras teria chegado a bordo do navio Portugal, que partira da Europa e atracara no Porto de Santos, no ano de 1891 e, quanto ao seu proprietário, a revista indica Alberto Santos Dumont. Todavia, segundo as fontes do Centro de Documentação da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Cedoc - ANFAVEA) e da Federação Nacional de Distribuidores de Veículos Automotivos (FENABRAVE),⁴⁴ o primeiro automóvel a rodar pelo Brasil, foi um modelo francês Peugeot, com motor Daimler alemão movido a gasolina no ano de 1893, e seu proprietário seria o engenheiro brasileiro Henrique, pai de Alberto Santos Dumont. Outro veículo de pesquisa⁴⁵, especializado na temática automobilística, afirma que o primeiro automóvel a chegar ao Brasil foi um modelo francês da marca Peugeot, equipado de um motor Daimler a gasolina, comprado no ano de 1891, em Paris, por Alberto Santos Dumont. Consta nessa fonte que o automóvel teria sido adquirido para que Alberto⁴⁶ pesquisasse seu motor e viabilizasse a consecução dos motores de aviões posteriormente. Segundo tal fonte, ainda, sua primeira aparição foi em São Paulo e, quem o dirigia era Henrique Dumont, não o pai, falecido um ano antes, nem o tio, mas o irmão do aviador que também se chamava Henrique.

Debates à parte, a pré-história propriamente dita da fabricação de automóveis no Brasil começou com os irmãos Luiz e Fortunato Grassi⁴⁷ que haviam imigrado da Itália e que, a partir de 1904, na cidade de São Paulo, iniciaram a manufatura, ainda que de forma artesanal, de carruagens, tálburis, coches, troles, vitórias, landaus e outras viaturas. Em meados de 1908, a família Grassi passou a concentrar seus esforços na fabricação de carrocerias; assim, em 1910, fabricaram para a hospedaria dos imigrantes, em São Paulo, um

⁴⁴A ANFAVEA foi fundada em 15 de maio de 1956 e possui duas sedes; uma de cunho político, em Brasília (DF) e outra, de caráter econômico, na cidade de São Paulo; a segunda possui um centro de documentação da indústria automobilística – Cdoc/Anfavea – que é referência na temática dos automóveis; já a FENABRAVE antiga ABRAVE apresenta sua fundação em 1965, entretanto, foi regulamentada pelo Congresso Nacional em 1977, através da Lei Renato Ferrari, com o intuito de constituir uma relação direta entre revendedores e fabricantes. Mas o general Ernesto Geisel, no ano de 1978, terminaria por vetar a lei. Em 1979, fabricantes e distribuidores reaperentariam um texto ao governo fazendo com que a Lei Ferrari fosse sancionada pelo, então, presidente Figueiredo, passando a denominar-se, no ano de 1989, *FENABRAVE* (Federação Nacional de Distribuição de Veículos Automotores). (N.D).

⁴⁵ http://www.carroantigo.com/portugues/conteudo/curio_automovel_no_brasil.htm - essa associação foi consultada por várias vezes devido ao seu conteúdo possuir referências que, em muito ajudaram. (N.D).

⁴⁶ Com o intuito de conseguir algum documento ou dado, verifiquei as importações a partir da década de 1890, pesquisei nos sites do IPEA, do Arquivo Nacional, do Banco do Brasil, da Prefeitura de São Paulo, do IBGE (Base de Dados Sidra); também na Secretaria do Comércio Exterior (SECEX – pertencente ao Ministério da Indústria e Comércio). Entretanto, nenhuma relação à importação de automóvel naquele período foi encontrada. (N.D).

⁴⁷ Documentação fornecida pelo Cdoc – ANFAVEA/ SP. (N.D).

protótipo montado sobre uma plataforma de fabricação francesa, que, segundo a pesquisa, foi o primeiro ônibus a trafegar no Brasil (SEVCENKO, 2003). A empresa Grassi permaneceu com sua produção por quase um século, quando encerrou definitivamente suas atividades no ano de 1970.

A partir de 1919, a Ford Motors iniciou a montagem de automóveis e caminhões no Brasil, sendo, assim, a primeira montadora a se estabelecer no país; no entanto, é importante salientar que a produção automotiva doméstica, naquele momento histórico, não se apresentava favorável no Brasil, pois, mesmo com o apoio do governo brasileiro, dependia de uma espécie de maturidade industrial que não havia no período. Assim sendo, os veículos eram importados em módulo ou kits completos, conhecidos na engenharia como CKD ⁴⁸ ou desmontados, SKD, que eram, assim, remontados no Brasil pelas corporações estrangeiras, caso da Ford, ou por empresas nacionais licenciadas (SHAPIRO, 1988). Dessa maneira, a modalidade CKD não atendia plenamente os interesses nacionais, dado o fato da inexistência de transferência de tecnologia, primordial para a industrialização dos países em desenvolvimento.

No ano de 1925, foi a vez da General Motors implantar uma incipiente linha de montagem, localizada em galpões alugados no bairro do Ipiranga, São Paulo, onde preparava seus próprios veículos que eram, também, montados por intermédio de importação de sua matriz nos Estados Unidos (ALMEIDA, 1972; GATTÁS, 1981). Um pouco mais tarde, durante a Segunda Guerra Mundial, mais precisamente no ano de 1942, iniciaram as atividades da Fábrica Nacional de Motores, mais conhecida pela nacionalização de sua sigla Fenemê (PAIVA, 2004). Em um primeiro momento de sua história, a FNM encontrava-se incumbida da produção de motores para aviões com tecnologia licenciada pela empresa norte-americana Curtiss-Wright, especializada no setor, tendo produzido esses até o início da década de 1950 ⁴⁹. Terminada a II Guerra Mundial, a Fábrica Nacional de Motores ⁵⁰

⁴⁸ Completely Knock-Down - conjunto de partes de automóveis fabricados pelos centros de produção para exportação e sua posterior montagem nos países receptores; Semi Knock-Down - versão do CKD pré-montadas em subconjuntos pelo centro irradiador exigindo um menor investimento. Exemplos dessa modalidade podem ser encontrados em carrocerias, que, ao invés de ser montada no seu destinatário, pode ser exportada pelo originário montado (ANFAVEA, 2006).

⁴⁹ Maiores informações em Expedito Carlos Stephani Bastos, que pesquisa sobre assuntos militares na Universidade Federal de Juiz de Fora (MG), disponível no site <www.defesa.ufjf.br>; acessado em 12/12/2008.

⁵⁰ No ano de 1947, a FNM se transformou em uma Sociedade Anônima de capital misto, com parte das ações em aberto e o restante firmado pelo governo federal; mais tarde, contactou outra fábrica, a italiana Isotta Fraschini, para a produção da primeira série de caminhões brasileiros. No final de 1949, a FNM apresentou seus cinquenta primeiros caminhões, porém com um índice minimizado de nacionalização que retrocedeu ainda mais, dada a sua associação com os italianos, passando, assim, para trinta por cento. A Isotta Fraschini, por não ter sido financiada pelo Plano Marshall, decretou falência, fato que levou a FNM a acertar com novos empreendedores. Após a falência da Fraschini, a FNM fez um novo contrato com outra fábrica italiana, a Alfa

diversificou sua atuação no mercado, dando início à produção de tratores, de geladeiras, de automóveis, além de seus famosos caminhões, por meio dos quais seu logotipo se tornou mais conhecido: o robusto FENEMÊ. Em dezembro de 1947, a FNM se transformou em uma sociedade anônima de capital misto, com parte das ações pertencentes ao capital privado e o restante firmado pelo Governo Federal. Posteriormente, efetivou um contrato com outra fábrica, a italiana Isotta Fraschini, para a produção da primeira série de caminhões brasileiros. No final de 1949, a Fábrica Nacional de Motores apresentou seus cinquenta primeiros caminhões, porém com um índice minimizado de nacionalização que retrocederia ainda mais devido sua associação com os italianos, passando assim para trinta por cento.

Mesmo que, no Brasil, já existissem montadoras multinacionais de veículos desde a década de 1920, foi somente a partir de 1956 que, mediante políticas do Estado, a indústria automobilística passou a produzir integralmente no país, abandonando o antigo sistema de montagem, importação de partes e importação completa. Dessa maneira, a partir da segunda metade da década de 1950, o amadurecimento alcançado nas discussões efetuadas em anos anteriores permitiu que, naquele momento histórico, o modelo desenvolvimentista passasse a nortear as ações oficiais do governo. Portanto, o projeto de industrialização planejada, como se pode observar, se tornou plenamente difundido na literatura econômica brasileira (BIELSCHOWSKY, 2000a, p. 401).

Romeo, para o desenvolvimento de um novo caminhão com motor e cabine criados no Brasil; entretanto, a Alfa Romeo foi incorporada pela Fiat e, em 1985, encerrou as atividades da Fábrica Nacional de Motores no Brasil. (N.D).

3.2. O Plano de Regulamentação para o Setor

Uma das promessas de campanha do então futuro presidente Juscelino Kubitschek foi, em seu governo, acompanhar a elaboração do Plano de Metas e, a partir deste, dar origem ao único instrumento de planejamento e regulamentação da história brasileira específico para a indústria automobilística. O Plano de Metas de Juscelino Kubitschek, anunciado para vigorar a partir do ano de 1956, com se sabe, previa a realização de um crescimento de *cinquenta anos em cinco*, concentrando-se em projetos nas áreas da industrialização e rearranjos dos pontos críticos da economia, principalmente nos setores de energia e transportes. Tinham fundamento, ainda, nos estudos realizados durante o segundo governo de Getúlio Vargas que, dados os desdobramentos, não haviam sido concluídos; assim sendo, as bases para a instalação da indústria automobilística no Brasil já haviam sido lançadas no governo de Getúlio Vargas, mas foram aprimoradas e implantadas na gestão JK.

No que concerne à política interna, o Brasil enfrentou uma sucessão de crises desde a deposição de Vargas, em 1945, passando por seu retorno democraticamente eleito em 1951 e seu suicídio, em 1954, até a posse de Juscelino Kubitschek (IANNI, 1996, p. 151), no ano de 1956. Após a efetivação da posse, contudo, Juscelino Kubitschek convocou uma reunião para estabelecer as diretrizes para o desenvolvimento do país instituindo, assim, o Conselho do Desenvolvimento que propunha a execução do Plano de Metas. Nesse sentido, as propostas de governo recomendadas por Kubitschek tinham alicerce em documentos organizados a partir de dados e informações elaboradas por Lucas Lopes (1991)⁵¹ e pelo desenvolvimentista não nacionalista, Roberto Campos (BIELSCHOWSKY, 2000a, p. 103-104). Essas informações são conhecidas como as *Diretrizes Gerais do Plano Nacional de Desenvolvimento* (FARO; DA SILVA, 2002).

O governo Kubitschek (GOMES, 1991) recomendava a promoção de um desenvolvimento econômico cujo objetivo era centralizado, também, na melhoria das condições relativas à infraestrutura para o desenvolvimento da indústria automobilística no país. Mesmo com a subordinação ideológica de seu governo, em um contexto de Guerra Fria, aos Estados Unidos, Kubitschek já conhecia a posição dos norte-americanos segundo a qual o desenvolvimento de uma indústria automotiva nacional não se apresentava como uma alternativa viável ao investimento estrangeiro (VIZENTINI, 1994, p. 24-36). As

⁵¹ Lucas Lopes foi Ministro dos Transportes durante o período de crise política que sucedeu a morte de Getúlio Vargas. (N.D).

multinacionais ainda consideravam que, no Brasil, o setor privado era demasiadamente rudimentar para atender as necessidades do capital investido, conhecida a inexistência de condições tecnológicas que caracterizam a produção de automóveis. Urgia, assim, frente às atribuições internas e externas, medidas que deveriam ser promovidas pelo governo, comprometidas, essencialmente, com a captação de recursos estrangeiros e ligadas a uma política cambial para atração de investimentos privados. Assim, sentindo-se desprovido de um poder de ação frente às montadoras transnacionais, JK efetivou, junto ao Conselho de Desenvolvimento (CD), substituto do antigo CDI de Vargas (D'ARAUJO, 2004), as diretrizes de seu programa de governo anunciadas por intermédio de decretos presidenciais.

Para Benevides (1976), a estrutura do Conselho de Desenvolvimento deveria ser informal, organizando-se por meio de grupos de estudos, cada um com seu coordenador que, em alguns casos, quando definidos os programas, eram automaticamente extintos. Em outros casos, porém, havia necessidade de executar funções normativas, como o grupo da indústria automobilística, que se transformou em Grupo Executivo. Os Grupos Executivos foram formatados a partir de decretos governamentais; desse modo, sem a participação, intervenção ou colaboração do Congresso Nacional e, além disso, desenhados como uma tentativa de coordenar o processo decisório mediante a cooperação dos setores público e privado. Dentre os Grupos Executivos que mais se destacaram, segundo as fontes desta pesquisa ⁵², encontra-se o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), encarregado da meta de número vinte e sete (27), implantação da indústria automobilística no Brasil; o GEICON ⁵³, responsável pela fundação da indústria de construção naval, meta de número vinte e oito (28); e o GEIMAPE ⁵⁴, incumbido da aprovação e de aconselhamento de projetos e incentivos para a indústria de bens de capital e maquinaria pesada, meta de número vinte e nove (29). Dentre os Grupos destacados, todos foram presididos pelo almirante Lúcio Martins Meira, que se tornou uma das figuras centrais na instalação da indústria automobilística no Brasil. Em 16 de junho de 1956, o Decreto N.º 39.412 (BRASIL, 1956), ⁵⁵ determinou a criação e as respectivas diretrizes para o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA) no Brasil. Em seu artigo de número quinze (15), esse Decreto nomeia os membros centrais responsáveis

⁵² Neste caso, Cdoc/ANFAVEA - São Paulo. (N.D).

⁵³ Grupo Executivo de Indústria da Construção Naval. Para maiores informações ver Araujo (2008). A autora trabalha as questões da história naval do Brasil desde os seus primórdios, passando pelo primeiro grande estaleiro privado de propriedade do Barão de Mauá. (N.D).

⁵⁴ Grupo Executivo da Indústria Mecânica Pesada. Sobre o tema ver Leopoldi (1991).

⁵⁵ DECRETO Nº 39.412, de 16 de junho de 1956 – Estabelece normas diretoras para a criação da Indústria Automobilística Brasileira e institui o Grupo Executivo para aplicação dessas normas. P. 03, Art. 16. Documento em anexo. (N.D).

pelo grupo e que haviam sido definidos diretamente pelo Presidente da República. Portanto, os componentes do GEIA eram: o Ministro da Viação e Obras Públicas; o Diretor Executivo da Superintendência da Moeda e do Crédito (SUMOC); o Diretor Superintendente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE); o Diretor da carteira de Comércio Exterior (CACEX) e o Diretor da Carteira de Câmbio.

Segundo Shapiro (1997, p. 32), a centralização no poder Executivo significava, em teoria, que as decisões do GEIA permaneceriam distantes de possíveis debates políticos propostos pelo Congresso Nacional. Para essa autora, o GEIA representou a primeira experiência, na história brasileira, de uma aplicação legislativa específica para as montadoras de automóveis, concebida pelo Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), originada no Plano de Metas de Juscelino Kubitschek de Oliveira.

Estabelecidas as normas do GEIA, o Artigo de número dezesseis do mencionado Decreto especificou as finalidades desse órgão (BRASIL, 1956):

1. Elaborar e submeter à aprovação do Presidente da República, Planos Nacionais Automobilísticos para as diversas linhas de fabricação de autoveículos e adaptá-los às contingências da situação econômica nacional;
2. Examinar, negociar e aprovar, privativamente, os projetos singulares referentes à indústria automobilística para o Brasil, e encaminhá-los, quando aprovados, aos órgãos encerrados do controle de comércio e de câmbio, para as providências executivas que aos mesmos competirem;
3. Supervisionar, por iniciativa própria, ou em colaboração com outros órgãos de governo, a execução das diretrizes e projetos relativos à indústria de material automobilístico;
4. Recomendar, quando for o caso, às entidades oficiais especificamente incumbidas de prover créditos para empreendimentos, de desenvolvimento econômico, os projetos automobilísticos submetidos a seu exame e devidamente aprovados;
5. Promover e coordenar estudos sobre nomenclatura, revisão de tarifas aduaneiras, classificação de mercadorias por categoria de importação, normalização de materiais, seleção de tipos, preparo de mão de obra especializada e de técnicos, suprimentos de matérias-primas e de bens de produção, estatísticas, censo industrial, medidas tributárias e legislativas, mercados, custos de produção, mostras e exposições e outros aspectos de interesse para a indústria de material automobilístico.

Dentre as atribuições do GEIA, encontrava-se a função de cooptar empresas estrangeiras e o fornecimento das devidas prerrogativas, como os incentivos fiscais para aquelas indústrias que se instalassem no Brasil. A partir do se examinou, o GEIA incumbia-se, principalmente, de estimular a fabricação local de automóveis e não somente a montagem dos veículos no Brasil com peças vindas do exterior, substituindo, assim, as importações. Quanto à instalação e às prerrogativas para a inserção das indústrias de automóvel no Brasil, o decreto presidencial, em seu Artigo de número 12, definia, que:

Art. 12. Os incentivos reservados à indústria automobilística serão preferentemente dirigidos aos projetos de iniciativa privada, abstendo-se o Governo de estimular a instituição de novas entidades estatais, dedicadas a atividades similares (BRASIL, 1956, p. 2).

Na opinião de Shapiro, Juscelino Kubitschek, naquele momento e por meio do GEIA, inovou no sentido de promover um programa de industrialização patrocinado pelo Estado. Nesse programa, para a autora, “*o setor automobilístico possuía uma posição destacada*” (Ibid, p. 33). Todavia, mesmo sendo a implantação da indústria automobilística no Brasil pioneira na América Latina, não se pode afirmar que JK tenha sido um visionário, tendo em vista as discussões sobre as políticas econômicas a serem adotadas, principalmente após a Segunda Guerra Mundial, como se constatou anteriormente neste trabalho.

A política econômica liberal que, como se sabe, predominava nas economias de centro, baseadas (SMITH, 2003, p. 26-27), principalmente, no livre mercado, não mais vigorou após o colapso na Bolsa de Nova Iorque, em 24 de outubro de 1929. Os governos, a partir desse momento, adotaram medidas de regulamentação, buscando encontrar, pela via dos debates de ideias e estudos econômicos, soluções para o subdesenvolvimento principalmente nos países latino-americanos. Nesse intuito, o Estado passou a ser um agente vigoroso na condução da política econômica, como atestam as medidas que adotou orientado para a minimização dos efeitos da crise mundial do liberalismo que, também, afetou o Brasil.

No ano de 1944, antes de terminada a II Guerra Mundial, realizou-se, na pequena cidade norte-americana de Bretton Woods, a Conferência Monetária Internacional que, entre outras decisões como a criação do Fundo Monetário Internacional (FMI) e do Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento (BIRD), vinculou as moedas internacionais ao dólar norte-americano, encerrando o padrão-ouro até então vigente. O Tratado de Bretton Woods, como ficou conhecido na História, impôs às nações capitalistas as regras estabelecidas por aquela convenção internacional, como uma espécie de panacéia para

a autonomia nacional, mas sob a égide das normas internacionais (TAVARES, 1981). Durante o período do pós-guerra, a regulamentação de Bretton Woods apregoava, pelo menos em tese, uma conformidade entre a autonomia nacional e a subordinação às regras do mercado externo. Dessa maneira, ao permitir aos estados nacionais uma atuação mais significativa na economia de seus países, possibilitava-lhes uma maior ingerência quanto ao planejamento, ao desenvolvimento, às políticas voltadas à geração de empregos, ao controle ou à administração das taxas de juros e a um maior controle sobre os mercados de câmbio, mas, sublinha-se, seguindo as regras internacionais. Com o mercado interno dos países industrializados próximos da saturação, as fábricas de automóveis passaram, na primeira metade do século XX, a substituir as exportações (SILVA, 2004), produzindo seus artigos em outros países industrializados e exportando para as nações periféricas a partir desses locais. Esse foi o caso das empresas norte-americanas Ford Motors e da General Motors, que produziram seus automóveis com base em suas subsidiárias europeias, localizadas, principalmente, na Alemanha e Inglaterra, no lugar de produzi-los diretamente em suas matrizes na cidade de Detroit.

Tal contextualização, no que concerne às nuances do capital, pode remeter às antigas e clássicas análises de Luxemburgo (1985, p. 253-254), quando se refere à natureza do capitalismo, a suas transmutações e, principalmente, a sua vital necessidade de expandir-se, pois, mesmo que o diagnóstico dessa autora compreenda o século XIX, acredita-se que alguns de seus posicionamentos continuam bastante atuais.

3.3. JK e a Campanha Automobilística

Diante das turbulências para assumir ao governo, incluindo o contragolpe de Estado levado a cabo pelo General Henrique Teixeira Lott com o intuito de assegurar a Constituição de 1946 e investir o presidente eleito de plenos poderes, JK se mobilizou na defesa de seus interesses relativos à captação de recursos no exterior. Com uma necessidade em legitimar-se no Mundo Ocidental como presidente eleito do Brasil, JK investiu nas relações internacionais. Embora o Superior Tribunal Eleitoral, em janeiro de 1956, não o houvesse declarado formalmente Presidente da República, no final de 1955, o futuro chefe do executivo iniciou uma viagem pelos Estados Unidos e pela Europa, inclinado, sobretudo, a despertar um ambiente político propício à atração de capitais externos para a concretização de seu plano de

governo. Acompanhado de futuros integrantes do quadro de governo, Kubitschek (COUTO, 2002) contactou, em suas viagens, governantes e empresários locais, com a intenção de recrutar parcerias para a concretização do Plano de Metas.

Nos Estados Unidos (BANDEIRA, 1978), em audiência com o presidente norte-americano Dwight David Eisenhower, JK empenhou-se em demonstrar um distanciamento de seu futuro governo com o socialismo e com os nacionalismos dos países do Terceiro Mundo, representados, naquele momento de Guerra Fria, também pelo nasserismo egípcio (VIZENTINI, 2002). Kubitschek procurou identificar o Brasil com o Mundo Ocidental, em suas relações econômicas e culturais e enfatizou a necessidade de um atrelamento ainda maior ao Ocidente, tornando explícito o fato de seu país fazer parte do mundo livre e, em vista disso, sofrer constante assédio do bloco socialista.

Consequentemente, para assegurar a confiança dos norte-americanos no seu atrelamento ideológico e no combate ao comunismo, JK, com a intenção de estreitar os laços econômicos com aquela nação, aceitou a solicitação de colaboração para com o Conselho de Segurança Nacional, órgão das Nações Unidas, no envio de contingente militar quando ocorreu o conflito no Canal de Suez.⁵⁶ O apontamento de João Carlos Muniz, que atuou na embaixada brasileira em Washington de 1953 até 1956, argumentando sobre a atuação de Juscelino Kubitschek no combate ao comunismo, pode ilustrar o atrelamento direto do Brasil aos Estados Unidos com o objetivo de obter garantias, pois, segundo o autor, “*ao fazer associação e afirmar confiança no Mundo Ocidental, o governo de Juscelino empenhava a política externa na tentativa de barganha do apoio político-ideológico pelo auxílio econômico*” (MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES. 1989).

Dentre os países da Europa, Juscelino Kubitschek visitou Portugal, a República Federal da Alemanha (RFA) e a França. Em Portugal, o futuro presidente brasileiro foi recebido, mesmo ainda não sendo Chefe de Estado de fato, com honrarias; assegurou ao governo português um alinhamento de seu futuro governo com a antiga metrópole, além de demonstrar total distanciamento do pensamento anticolonialista, temido pelos portugueses e apregoado por Getúlio Vargas, anteriormente. Ainda se mostrou favorável à causa de Portugal no tocante ao confronto de interesses relacionados à questão ultramarina, que opunha essa nação à União Indiana, no que tange às detenções de Portugal na Índia (CERVO, 2000, p. 280-310). Ainda na Europa, visitou a República Federal da Alemanha (RFA), país em que

⁵⁶ Gamal Abdel Nasser, líder egípcio proeminente no mundo árabe, por meio de um anti-imperialismo, principalmente inglês e francês, nacionalizou o Canal do Suez, deflagrando, em outubro de 1956, a Crise do Suez. O episódio é apresentado em detalhes em Yergin (1992, p. 503-508). (N.D).

também reiterou o desejo de estreitar relações entre os dois Estados, com o intuito de captar investidores para o Brasil; para tanto, visitou várias fábricas de automóveis alemãs (BANDEIRA, 1994).

Apresentando com clareza os propósitos de seu governo em oferecer estímulos às empresas que se dispusessem a fabricar automóveis em seu país, Kubitschek sugeriu aos franceses que instalassem uma subsidiária da Simca no Brasil, mais precisamente no seu estado natal, Minas Gerais. Quanto às motivações que levaram Juscelino Kubitschek a um relacionamento mais estreito e informal com a empresa francesa Simca, acredita-se que tenha sido determinante a relação de parentesco entre aquela montadora e o general Edmundo de Macedo Soares, na época presidente da Companhia Siderúrgica Nacional e participante da comitiva de JK na Europa (SHAPIRO, 1997, p. 47).

Outorgada a eleição de Juscelino Kubitschek de Oliveira, o presidente assumiu o Executivo empenhado publicamente com as práticas desenvolvimentistas de sua campanha e, logo após sua posse, discursou aos seus conterrâneos em Minas Gerais, explicitando as intenções de instalar uma grande fábrica de automóveis nesse estado. A perspectiva em ter uma indústria de porte empolgou os governantes e a população mineira. Dessa maneira, logo após a oficialização de posse, em janeiro de 1956, JK discursou em Belo Horizonte, e anunciou, mesmo que antecipadamente, os resultados de seus contatos no exterior, principalmente na França. Explicitou o propósito da Simca em se instalar em território mineiro, o que tornaria aquele estado pioneiro na fabricação de automóveis no Brasil. Mesmo que informal e prematuramente, por meio de seu pronunciamento, Kubitschek oficializou um acordo com sua terra natal. Dessa forma, aquilo que ainda não estava formalmente acordado, constituiu-se um compromisso para com Minas Gerais e tal prerrogativa serviu até mesmo para compensar as antigas reivindicações de transformar aquele estado, rico em minérios, em um parque industrial. Em relação a esse comprometimento, observou Latini (2007, p. 200): *“A partir de então, Minas Gerais não ficaria apenas com os buracos resultantes da extração de seu minério de ferro enviado para outros estados e para o exterior”*.

Dando continuidade ao encontro iniciado antes na Europa e com JK oficialmente à frente do Executivo, a Simca enviou uma carta de intenções ao Presidente da República para a instalação de uma montadora no país. As pretensões daquela empresa foram endereçadas a Eros Orosco⁵⁷ que trabalhava com Lúcio Meira, já mencionado neste texto, desde os tempos

⁵⁷ Eros Orosco é um dos personagens de destaque dos primórdios da implantação da indústria automobilística no Brasil. Contribuiu para essa implantação com seu conhecimento do setor de autopeças, com o qual mantinha contato desde o final da Segunda Guerra Mundial, trabalhando como assessor técnico da antiga Cexim e,

de Getúlio Vargas. Como técnico da Carteira de Exportação e Importação do Banco do Brasil (Cexim) e, posteriormente, da Carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil (CACEX), Orosco participara, desde o início, da Subcomissão de Jipes, Caminhões, Tratores e Automóveis, construindo, com seu conhecimento no setor de autopeças e como assessor técnico das Carteiras do Banco do Brasil, uma atuação de extrema importância nas análises do setor automotivo e na estruturação dos Planos Nacionais Automobilísticos, além de contribuir para a constituição do GEIA, desde seu início até o ano de 1956. Vale lembrar que a carta de intenções da Simca precedia as normas e a atuação do GEIA que somente foram aprovadas em junho de 1956.

Entre o discurso de JK em Belo Horizonte e a divulgação dos planos que constituiriam a Meta 27, Implantação da Indústria Automobilística no Brasil, passaram alguns meses que fomentaram as expectativas de Minas Gerais acerca da instalação de uma fábrica naquele estado. Adotando uma política de benefícios, a Câmara de Vereadores de Belo Horizonte prontificou-se a doar o terreno para a instalação da futura fábrica, além de conceder vantagens fiscais municipais.

O estado do Rio de Janeiro, por sua vez, pressionava Orosco, que já desempenhava a função de Primeiro Secretário Executivo do GEIA, para que autorizasse os incentivos fiscais e cambiais para importação de equipamentos e autopeças previstos às empresas que cumprissem os requisitos de nacionalização progressiva dos veículos, nos prazos estabelecidos e de acordo com projeto determinado por um roteiro, aprovado por decreto e não apenas mediante manifestação de interesses. Eros Orosco, cauteloso, insistiu na elaboração de projetos propostos pelas empresas automobilísticas que quisessem se instalar no Brasil, mas o general Edmundo de Macedo Soares, presidente da Companhia Siderúrgica Nacional e representante dos interesses da Simca no Brasil, recusava-se a cumprir tais exigências, argumentando que o estabelecimento daquela empresa representava um compromisso do Presidente da República para com os franceses e para com o estado de Minas Gerais. Por conseguinte, por terem sido efetuadas anteriormente ao GEIA, as intenções da Simca, em tese, não estavam sujeitas às normas regulamentárias daquele órgão. Orosco argumentava, então, que cabia ao Presidente aprovar as pretensões da Simca, uma vez que o

posteriormente, da CACEX. Entre suas principais funções estavam o licenciamento de [exportações](#) e [importações](#), o financiamento do [comércio exterior](#) brasileiro e a construção das estatísticas oficiais sobre exportações e importações. Orosco também foi o responsável pela elaboração e coordenação de vários documentos e análises do setor automobilístico que serviram de base para importantes decisões na formulação de políticas em relação ao setor. Forneceu importante contribuição para a estruturação dos Planos Nacionais Automobilísticos e para a própria constituição do GEIA, do início de 1956 até 1957 (CAMPOS, 1994, p. 322).

GEIA não possuía poderes de contrariar as normas regulamentadas mediante decreto presidencial. Os intentos da Simca, no entanto, não satisfaziam às solicitações do governo, pois aquela empresa almejava apenas importar automóveis desmontados (SKD ou CKD), utilizando uma quantidade de peças nacionais inferior às exigidas pelo GEIA, porém, beneficiando-se dos incentivos.

Não conseguindo negociar diplomaticamente as questões concernentes aos objetivos do general Macedo Soares e também as dos demais interessados no projeto Simca dentre eles o deputado Magalhães Pinto, da União Democrática Nacional (UDN), que defendia os interesses de Minas Gerais em oposição a Kubitschek, Eros Orosco se desgastou e terminou por abandonar o governo.⁵⁸ Entretanto, o impasse continuou com o substituto de Orosco, o economista Sidney Latini, que tentou apaziguar os ânimos e até a impopularidade de Juscelino Kubitschek em Minas Gerais, pois a questão Simca abalou sensivelmente a imagem do presidente frente aos seus conterrâneos e, evidentemente, seus opositores políticos. Para contemporizar a situação, Kubitschek, em festividade comemorativa ao aniversário da cidade de Belo Horizonte, anunciou, enfim, a resolução que aprovaria o projeto da Simca. Contudo, a resolução do GEIA (BRASIL, 1957) serviu apenas como um paliativo para que o governo ganhasse mais tempo e, segundo Juscelino Kubitschek, não ferisse as diretrizes de instalação do programa automobilístico.

Quando, finalmente, o projeto da Simca foi aprovado, já havia expirado o prazo para a realização da primeira etapa, primeiro de julho de 1957, período no qual, de acordo com o respectivo decreto, a produção nacional de carros para passageiros deveria atingir 50% em peso de peças fabricadas no Brasil. Já na segunda etapa, realizada a partir de primeiro de julho de 1958, as montadoras deveriam atingir 65% de nacionalização dos veículos e, na terceira fase, iniciada em Primeiro de Julho de 1959, as diretrizes do GEIA estabeleciam que 85% de cada carro fabricado deveriam obter peças fabricadas no Brasil.

A Simca, paradoxalmente, alimentava e inviabilizava as expectativas de Minas Gerais, com suas objeções frente aos índices de nacionalização propostos pelo GEIA. Porém, quando se tornou iminente o cancelamento do projeto, os franceses agiram diplomaticamente, enviando a segunda maior autoridade da empresa ao Brasil na tentativa de não perder aquele mercado. Outras medidas emergenciais foram adotadas adiante da inflexibilidade do governo brasileiro em manter a lisura do GEIA, não abrindo exceções, mesmo com as pressões políticas. Por conseguinte, a Simca, vislumbrando a inviabilidade de seu projeto nos moldes

⁵⁸ Por meio de comparação bibliográfica, observou-se uma discussão quanto aos motivos da saída de Orosco do governo JK; a abordagem de Lucas Lopes, por exemplo, foi bastante criticada. Ver Lopes (1991, p. 194). (N.D).

governamentais, alugou as antigas instalações da Studebaker em São Bernardo do Campo, e instalou uma linha de montagem em caráter provisório até que a futura fábrica de Minas Gerais fosse construída. Em São Paulo, contrataram com a Ford Motors do Brasil o fornecimento do motor (nos moldes do GEIA), lançando assim o famoso Simca Chambord, automóvel que obteve boa aceitação no mercado nacional. Dessa maneira, os índices de nacionalização foram atingidos, mas os mineiros ficaram inconformados com mais um beneficiamento para São Paulo, em detrimento dos interesses de Minas Gerais, fato que implicou negativamente a política de JK; tal inferência é atribuída ao fato de o estado de Minas Gerais, representar o segundo maior Colégio Eleitoral do país. Nesse sentido, somados a outros fatores, o desgaste político se refletiu nas eleições de três de outubro de 1960, as quais elegeram Jânio Quadros para Presidente da República.

A empresa Simca atuou por um breve período no Brasil, pois sua matriz, na França, foi absorvida pela norte-americana Chrysler, o que ocasionou uma interrupção no processo de fabricação da unidade brasileira.

Pode-se observar que o estado de Minas Gerais havia sido um dos primeiros a pleitear a disputa por uma fábrica de automóveis em seu território, todavia, perdera, mais uma vez, para São Paulo, mesmo verificado o *lobby* efetuado pela direção da Companhia Siderúrgica Nacional e a influência política do também banqueiro Magalhães Pinto, da UDN. No entanto, Minas Gerais continuou com seus esforços para levar uma montadora, mesmo que tardiamente, ao seu estado. Em 1976, então, foi oficialmente inaugurada, com a presença do Presidente da República, a fábrica da Fiat em Minas Gerais que, a partir desse ano, passou a produzir automóveis no Brasil.. Quanto ao processo de instalação daquela montadora italiana e a atuação do Estado em seu estabelecimento, esses serão apresentados no próximo capítulo desta tese que compreende o governo Geisel.

3.4. A Atuação do Governo Kubitschek

Sistematizada a partir de 1948, pelo Conselho Econômico e Social das Nações Unidas (ECOSOC), a Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL), segundo Bielschowsky (2000b), alicerçava-se em uma visão favorável à autodeterminação das nações no campo da economia. Os teóricos do Conselho e da Comissão citados, como se observou,

defendiam que a América Latina, no transcorrer de todo o século XIX, adotara princípios liberais, porém não conseguira avançar para além da estagnação e da pobreza. Fazia-se necessária, por isso, uma intervenção do Estado no sentido de estimular a industrialização e proteger os manufaturados nacionais da competição externa. Cabe salientar que, frente ao sucesso alcançado pela política interna da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) como potência mundial, os estruturalistas ou cepalinos adotaram, na América Latina, como alternativa ao liberalismo econômico, alguns dos preceitos soviéticos com relação à atuação do Estado, recebendo, por esse fato, o apoio das esquerdas latino-americanas. Dessa maneira, a partir de 1956, o Estado brasileiro passou a atuar na aceleração de uma política de substituição das importações (TAVARES, 1974), atraindo as montadoras de automóveis e promovendo, simultaneamente, a presença do capital estrangeiro e o crescimento da indústria nacional (CARDOSO; FALETTO, 1969). Portanto, a política adotada por Juscelino Kubitschek, por meio do Plano de Metas, mesmo seguindo parcialmente os preceitos cepalinos, foi a que mais se aproximou das teses cepalinas. Mas, na sistematização do Plano de Metas, faz-se necessário observar que Roberto Campos não assinalava a tese da Cepal que relacionava o planejamento integral. Roberto Campos convergia para a implantação de um planejamento seccional, por meio do qual, o governo deveria possuir maior ingerência, ou seja, deveria auxiliar os segmentos essenciais da economia, no caso, a industrialização.

Um dos procedimentos básicos da administração de JK para o estabelecimento da indústria automobilística no país foi, efetivamente, fechar o mercado para as importações por meio da fixação de taxas de câmbio, além da restrição cambial para produtos automotivos (FARO; DA SILVA, 2002). A política de substituição das exportações praticada pelos países industrializados estabeleceu o traslado de empresas multinacionais com modernas técnicas produtivas em direção a economias consideradas periféricas, como o Brasil e, conseqüentemente, produzindo localmente o que, anteriormente, era suprido pelas importações dessas nações. As montadoras de automóveis já estabelecidas no Brasil ou que viessem a se instalar no país e cumprissem as exigências do governo como, por exemplo, os percentuais de nacionalização, receberiam os devidos incentivos financeiros previstos pela regulamentação do GEIA. No entanto, para viabilizar a fabricação nacional de automóveis, o governo JK necessitava de um novo marco regulatório para a economia nacional, criando, por meio deste, um ambiente institucional propício à atração, implantação e operação de empresas transnacionais no país. Deve-se recordar que, naquele momento histórico, antes da fundação do Banco Central, em 1964, o controle das políticas e dos aspectos macroeconômicos da

economia brasileira era da competência do Banco do Brasil e seus respectivos órgãos, como a Superintendência da Moeda e do Crédito (SUMOC). Ademais, ressalte-se que a ciência econômica e seus estudos eram disciplinas recentes no Brasil, pois foi apenas em 1944, que o (neo) liberal Eugênio Gudim, institucionalizou o curso de economia no país. Embora esse autor possuísse formação em engenharia, tornou-se o precursor das aulas de economia em universidades, cujo *corpus* teórico era, anteriormente, ministrado nos cursos de Direito e Engenharia.

Com relação à captação das empresas de automóveis, a ação do Estado se efetivou por meio de prerrogativas econômicas concedidas com o apoio da Superintendência da Moeda e do Crédito (SUMOC). Para as empresas inscritas e aprovadas pelo GEIA (LATINI, 2007, p. 114), o governo, com o objetivo de incentivá-las a aumentar seus níveis de nacionalização na produção, concedia vantagens cambiais, situando, nesse aspecto as empresas não inscritas no Plano, em desvantagem frente às participantes deste.

Em vista das discussões sobre o teor de nacionalização dos automóveis fabricados no Brasil, várias medidas foram implantadas pelo Estado com a intenção de favorecer a entrada do capital externo. A Instrução Cento e Treze (CAPUTO, 2007) da SUMOC, aprovada em Janeiro de 1955 e elaborada, também, por Gudim à época de sua gestão como ministro do governo Café Filho, facilitava a captação dos recursos, além de fornecer instrumentalização legal para a entrada de divisas no país, sem a cláusula de cobertura cambial (CAMPOS, 1994, p. 254). No governo JK, a Instrução 113 foi ampliada e passou a autorizar a importação de bens de capital por empresas estrangeiras, sem cobertura cambial, definindo a concessão de taxas favoráveis às importações financiadas mediante recursos externos. Cabe lembrar que a Instrução 113 da SUMOC foi amplamente estudada por pesquisadores da área econômica, que evidenciaram, por vezes, posicionamentos controversos em suas análises quanto à eficácia da mesma (CAPUTO; MELO, 2009). Nesse sentido, a medida foi criticada por parte dos teóricos que defendiam o capital nacional, uma vez que a legislação aplicável ao capital internacional, naquele momento, era acentuadamente liberal e, dessa forma, a Instrução 113 deveria ser aplicada exclusivamente em setores primordiais, como mineração e petróleo (BIELSCHOWSKY, 2000a, p. 392).

Entretanto, alguns autores favoráveis à Instrução 113 (GRAEFF, 1981) consideram-na relevante no quadro institucional da economia brasileira, pois, aquela respaldou uma atmosfera judicial e política adequadas à entrada do capital estrangeiro, sendo reconhecida, por isso, como relevante no processo de industrialização no Brasil. De um lado, tal

reconhecimento é marcante, sobretudo, quando se fala da instalação da indústria automobilística no país em um momento de aumento do grau de abertura e internacionalização da economia brasileira (TAVARES, 1981; LEOPOLDI, 2000). De outro, autores como Shapiro (1997), consideram a Instrução 113 de ínfima significância econômica, se comparada à representatividade política que atingiu no período. Mas, ao abordar aquela medida, Latini (2007, p. 115) se posiciona de maneira diferenciada, ao creditar uma importância menos política do que econômica à Instrução 113, pois, segundo suas palavras, “entre 1956 e 1960, a indústria automobilística receberia em torno de 45% na totalização dos investimentos efetuados via Instrução 113”.

Bresser Pereira (1987a, p. 110), no entanto, salienta que a iniciativa de utilização da Instrução 113 havia oferecido à empresa nacional condições desfavoráveis em relação às estrangeiras, no que se refere à entrada de equipamentos industriais no país.

O Plano de Metas havia sido projetado com embasamento nos estudos econômicos efetuados durante o segundo governo de Vargas, porém fora sistematizado consoante orientação e fundamentação nas análises da CEPAL e do BNDE sobre a economia brasileira. A aplicabilidade do Plano de Metas recomendava, por intermédio do GEIA, que a maior parcela para o financiamento da meta de número 27 – instalação da indústria automobilística no Brasil – deveria advir do orçamento da União e de recursos próprios de empresas privadas. No entanto, caberia a outros setores, dentre eles, o orçamento dos Estados e de instituições públicas, como o Banco do Brasil, uma parcela de contribuição menor. A complementação dos investimentos aplicados seria obtida no exterior e neste quesito residia a importância da Instrução 113 da SUMOC na captação de recursos externos (LAFER, 2002). Do mesmo modo, como se mencionou, a Instrução 113 respondeu por uma grande parcela de contribuição para o alcance das metas propostas, já que passou a ser o dispositivo legal que permitia a entrada de máquinas e equipamentos, por meio de contratos de importação sem cobertura cambial na configuração do investimento estrangeiro direto. De acordo com o Plano de Metas, a instalação da indústria automobilística no Brasil deveria ser efetuada pela iniciativa privada e todas as empresas que investissem no programa seriam beneficiadas, e, na eventualidade de a Instrução 113 não dar cobertura satisfatória às necessidades dos empreendedores, seria garantida uma taxa de câmbio preferencial, com o prazo de pagamento dos débitos prolongado para cinco anos. Além disso, dentre os estímulos oferecidos aos fabricantes de autopeças e automóveis, incluíam-se a isenção ou a redução de impostos de

importação para equipamentos de produção e artefatos necessários ao processo de fabricação e produzidos no exterior.

No tocante à nacionalização dos veículos produzidos no Brasil, foi estabelecido pelo GEIA, um índice inicial em 1956, de 60%, com uma previsão de aumento no indicador, em cinco anos, para 95%. Essas medidas, então propostas por aquele órgão legislador, deram à camionete DKV-Vemag, com duas portas e espaço para cinco passageiros, o título de primeiro automóvel a ser fabricado no Brasil com 60% de nacionalização em termos de peso, índice que, posteriormente, passou a ser considerado em função do valor em peças genuinamente nacionais. A *Das Kleine Wunder* (DKV), ou *pequena maravilha* foi fabricada em 19 de Novembro de 1956, em São Paulo, o que a transformou, segundo o Cedoc/ANFAVEA, historicamente, em o primeiro veículo convencional fabricado no Brasil.

O fato de as empresas norte-americanas Ford Motors e General Motors se encontrarem à frente das outras montadoras no mercado brasileiro motivaram a resistência daquelas em se adequar às imposições do GEIA no que trata da nacionalização de peças e acessórios dos veículos.

Comparadas as multinacionais recém-estabelecidas, observa-se que tanto a Ford quanto a General Motors, respectivamente, a partir de 1919 e 1925, já haviam iniciado a montagem de automóveis e caminhões no Brasil, o que conferiu a ambas um caráter de antiguidade no mercado brasileiro. Essas duas grandes montadoras norte-americanas, instaladas em São Paulo, produziam na modalidade *Completely Knock-Down (CKD)*, que, basicamente, é o conjunto de partes de automóveis fabricados pelos centros de produção para exportação e sua posterior montagem nos países receptores. Tais montadoras operavam, também, em *Semi Knock-Down (SKD)*, que é uma versão da técnica anterior, na qual várias partes são pré-montadas em subconjuntos pelo centro irradiador, exigindo, assim, um menor investimento nas unidades fabris localizadas na periferia (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES, 2006). Essa modalidade se exemplifica com as carrocerias, que, em vez de serem montadas no local de destino, podem ser exportadas prontas pela matriz para serem acopladas ao veículo correspondente na ponta final – destinatária – do processo, simplificando o trabalho. No entanto os países receptores, neste caso específico o Brasil, não mais se interessavam por tais modalidades, pois não ofereciam transferência de tecnologia em um momento no qual o desenvolvimentismo se tornara o fio condutor da política econômica nacional (SHAPIRO, 1997, p. 23-87). Devido ao prestígio de suas marcas, Shapiro (Ibid, p. 57) argumenta que, em função dos confortáveis números das

vendas, em um primeiro momento, as duas grandes norte-americanas somente aderiram ao plano de instalação da indústria automobilística e nele investiram no final do governo Juscelino Kubitschek, motivadas, principalmente, pela concorrência da alemã Volkswagen no mercado interno brasileiro.

Desde as primeiras negociações com Vargas, os diretores da Ford argumentavam, dentre outros impeditivos, que o Brasil não possuía mercado interno com demanda de automóveis suficiente às necessidades do capital. Entretanto, em vista das leis restritivas às importações e a crescente competição naquele mercado, com outras empresas do setor, a empresa passou a produzir automóveis com peças fabricadas no Brasil. Tal procedimento provocou manifestação do Consulado Geral da República Federal da Alemanha (RFA), em São Paulo, no ano de 1957, observando que *“foram as empresas alemãs que compeliram as americanas a começarem, no Brasil, suas fabricações se os mercados não quisessem perder”* (BANDEIRA, 1994, p. 125). A alemã Volkswagen, a partir de 1957, deu início à produção das caminhonetes Kombi. Este foi, efetivamente, o primeiro automóvel fabricado com cinquenta por cento de peças e componentes produzidos no Brasil. Todavia, somente a partir do ano de 1961, a Volkswagen no Brasil conseguiu cumprir a meta proposta pelo GEIA, de noventa e cinco por cento em índice de nacionalização (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES, 2006).⁵⁹

Juscelino Kubitschek (COUTO, 2002), em convergência com a teoria desenvolvimentista, cooptou as indústrias de automóvel, mobilizando-as para fazer uma caravana com veículos. O presidente desenvolvimentista, escolheu um dos carros que o levaria para a entrada triunfal na nova capital do país, ação que promoveu seu governo. Por seu turno, as montadoras, também movidas por seus interesses de visibilidade, desejavam o ilustre passageiro. Juscelino, porém, escolheu um Romi-Isetta para chegar ao Palácio do Planalto acenando para a população. Como curiosidade histórica relacionada ao Isetta, cabe lembrar que sua fabricação havia sido um fracasso no seu país de origem, a Itália. Assim, o maquinário desse carro foi enviado ao Brasil, onde terminou por encerrar sua produção no ano de 1959.⁶⁰

A partir do momento da instalação da indústria automobilística, o governo federal incumbiu-se do planejamento e da provisão de capital necessário à criação de uma infraestrutura que justificasse a vinda das montadoras para o país. Isso tem motivo no significado mais amplo da produção de automóveis no Brasil: a criação de um parque

⁵⁹ Fonte adicional: <www.volkswagen.com.br>. Acessado em 14/12/2006.

⁶⁰ Para maiores informações, consultar Cdoc/ANFAVEA e Cpdoc/FGV. (N.D).

industrial formado não somente pelas respectivas unidades produtivas, mas também por uma rede de fornecedores de autopeças e serviços periféricos de infraestrutura para o segmento, além de estradas de rodagem. Firmava-se, nesse momento, um compromisso do governo brasileiro com as indústrias estrangeiras e, com isso, a construção de rodovias foi uma das metas a serem cumpridas, não só pelo desenvolvimentismo de Juscelino, mas também pelos governos que o sucederam, inclusive os governos militares, que atrelaram a indústria automobilística diretamente ao Estado.⁶¹

Fatores como o aumento detectado no custo de vida, refletido nos índices de inflação e, principalmente, a significativa dívida externa contraída no período (BENEVIDES, 1976), com vencimentos programados para 1961 e 1963, além das acusações de corrupção e uma forte oposição dos adversários políticos, causaram um grande desgaste ao governo JK. Tais fatos, somados à questão de Minas Gerais, já abordada neste texto, fizeram com que o candidato apoiado por Kubitschek, general Enrique Teixeira Lott, perdesse as eleições de 1960 para o *neófito* Jânio Quadros. Embora o novo presidente eleito tenha adotado uma linha absolutamente crítica quanto às ações do governo que o antecederam no Executivo, optou por manter o GEIA e suas propostas aprovadas durante a gestão anterior. Adicionalmente, o novo governo assegurou que, além das estratégias constantes no plano, seus respectivos membros⁶² deveriam ser mantidos em suas funções pelo Presidente Jânio Quadros.

3.5. Crise Política e os Preâmbulos do Golpe Militar

Jânio Quadros permaneceu por menos de sete meses no governo, renunciando ao cargo de Presidente da República em agosto de 1961. Seu sucessor, o vice-presidente João Goulart, por sua vez, subordinou o GEIA ao Ministério da Indústria e Comércio. Pode-se dizer que, sob a nova administração, os Grupos Executivos não estavam mais vinculados diretamente à Presidência da República e sim aos ministérios, significando, assim, uma perda

⁶¹ Durante o milagre econômico, no governo dos militares, posteriormente e para além da construção de Brasília, a Meta Síntese de JK, grandes obras continuaram a ser construídas para o tráfego de veículos, principalmente durante os anos de 1968 até 1973. Tais obras que viriam a legitimar os militares na presidência. Grandes construções como a Via Elevada Costa e Silva em São Paulo, o *minhocão* (maior da América Latina) entregue em 1971; a Ponte Rio - Niterói, inaugurada em 1974, considerada, por Mário Andreazza, Ministro dos Transportes de Médici, como um monumento à *revolução* dos militares; a ponte ligando a Ilha de Florianópolis ao Continente, substituindo a antiga, Hercílio Luz, e a Rodovia dos Imigrantes, ligando a cidade de São Paulo ao litoral, são alguns exemplos de obras concebidas durante os governos dos militares e em benefício da indústria automobilística no Brasil. (N.D)

⁶² Lúcio Meira continuou à frente da presidência do GEIA, por nomeação de Jânio Quadros. (N.D).

de importância e de poder daquele órgão. A crise que afastou João Goulart da presidência minimizou ainda mais a atuação do GEIA, levando-o à inexpressividade frente às montadoras. Ao renunciar à Presidência da República, Jânio Quadros legou uma grande e grave crise política para seus sucessores administrarem.⁶³ O vice-presidente João Goulart, no entanto, encontrava-se, quando da renúncia de Jânio Quadros (BANDEIRA, 2001), em visita à China comunista. Por essa razão, com a renúncia do titular e a ausência do vice-presidente, a chefia do poder Executivo foi entregue interinamente ao Presidente da Câmara, Ranieri Mazzilli.

Alguns setores da sociedade, dentre eles os militares (DREIFFUS, 1981), em plena área de influência norte-americana durante a Guerra Fria, não apoiaram a posse do vice-presidente João Goulart, previsto como sucessor direto à presidência pela Constituição de 1946. Jango, como se sabe, era do Partido Trabalhista Brasileiro (PTB) e herdeiro da política de Vargas considerada protecionista e de *nuances esquerdistas*.⁶⁴ Havia-se estabelecido, portanto, um impasse que culminaria na adoção, pelo Brasil, de um sistema de governo parlamentarista, mediante *Ato Adicional à Constituição* de 1946. Nessas condições, Jango foi declarado chefe de Estado, mas não de governo. João Goulart, o Jango, assumiu a Presidência da República, em Sete de Setembro de 1961, porém, na dependência do Poder Legislativo. Mas, em vista das divergências internas e das instabilidades verificadas na troca constante de primeiros ministros, foi realizado, em janeiro de 1963, um plebiscito, por meio do qual a maioria dos eleitores manifestou-se contra o parlamentarismo adotado. Com os poderes restaurados e tomando por base a Constituição de 1946, João Goulart adotou um planejamento fundamentado em reformas que causaram instabilidades em seu governo, agravando as tensões com segmentos importantes da sociedade, motivadas pelo marcante teor nacionalista. O controle de remessas de lucro ao exterior e a criação do décimo terceiro salário para todos os trabalhadores (DREIFFUS, 1981) notabilizaram uma face esquerdista da gestão Goulart, subtraindo-lhe, assim, o necessário apoio à condução do governo.

Seguindo a linha desenvolvimentista nacionalista, foi elaborado um planejamento, preparado por Celso Furtado, que contrastava com o antigo Plano de Metas. Este, chamado de

⁶³ À luz da historiografia, verificam-se várias maneiras de compreender o período entre 1964 e 1985, identificando-se, assim, uma multiplicidade de interpretações que discutem os acontecimentos, as concepções teórico-metodológicas, as comparações das temáticas apontadas, as diferenciações nas formas de interpretações, os focos de abordagem, além de alguns dos conceitos mais importantes para a análise da Ciência Histórica. O texto elaborado acima tem base nos seguintes autores: Bresser Pereira (1982), Cardoso F. (1982), Cardoso, M. (1978), Coelho (1982), Couto (1999), D'Araujo (2002), Dreiffus (1981), Fico (1997), Gões, E. (2000), Gões, W. (1986), Stepan (1975, 1988), Tavares (1974), Viana Filho (1975).

⁶⁴ Durante o governo democrático de Getúlio Vargas (1951-1954), João Goulart, como seu Ministro do Trabalho, autorizou, em 1954, um aumento dos salários em cem por cento, o que consolidou sua caracterização de estimulador da classe trabalhadora. Os militares passaram a enxergá-lo como esquerdista demais para um país alinhado diretamente aos EUA e não aos soviéticos. (N.D).

Plano Trienal de Desenvolvimento Econômico e Social se caracterizou pela condução da economia mediante o controle da inflação e o gerenciamento do crescimento até o ano de 1965. No entanto, o Plano Trienal, também previa as *reformas de base* rechaçadas pela sociedade conservadora durante o governo João Goulart. Essa situação conflitante terminou por levar, o Brasil, a uma das maiores crises políticas de sua História (LAFER, 1987). Durante o conhecido comício no Rio de Janeiro, no qual o Presidente João Goulart, em 13 de março de 1964,⁶⁵ apresentou as *reformas de base* de seu governo inseridas no Plano Trienal, evidentemente, essas foram mal recebidas pelos setores mais conservadores do país. Entre outras decisões, nacionalizava as refinarias de petróleo, desapropriava propriedades com mais de cem hectares localizadas em uma faixa de dez quilômetros ao longo das rodovias e ferrovias federais, sistematizando, dessa maneira, uma reforma agrária. As represálias não tardaram (STEPAN. 1975)⁶⁶ e, em 19 de março de 1964, concretizou-se a denominada *Marcha da Família com Deus pela Liberdade*, que levou às ruas da cidade de São Paulo, aproximadamente, quinhentos mil cidadãos contrários às reformas de Jango.⁶⁷ Estava formado o cenário para que João Goulart, mesmo com motivações diferenciadas de seu antecessor, Jânio Quadros, abandonasse a Presidência da República e se exilasse no Uruguai. Dessa forma, conduziu naturalmente o Presidente da Câmara Ranieri Mazzilli a assumir o seu lugar no Executivo.

Em linhas gerais, as discussões entabuladas sobre o caminho pelo qual o Brasil deveria seguir na condução de seu desenvolvimento, como se demonstrou, nas décadas de 1930, 1940 e 1950, podem evidenciar com clareza a influência de suas elaborações teóricas na condução da política nacional. Esses fatores culminaram, embora não intencionalmente, a partir de

⁶⁵ A FGV possui a documentação completa com filmagens e fotos. (N.D).

⁶⁶ Este autor analisa os processos políticos ocorridos no Brasil e identifica que, de 1961 até 1964, havia uma crescente atmosfera de crise econômica e política que arrefeceria os sustentáculos do padrão moderador nas relações entre civis e militares. Para o autor, com a manifestação declarada da crise, surgiram componentes para uma nova, ou reformulada padronização dessas relações entre civis e militares, o que despertou novas atitudes dentro das Forças armadas quanto ao seu papel na sociedade. As reformas de base do governo Jango alertavam a ala conservadora que se articulava frente aos acontecimentos. Assim, alguns dias após o comício do Presidente, a Associação dos Marinheiros e Fuzileiros Navais do Brasil organizou uma assembleia no Sindicato dos Metalúrgicos do Rio de Janeiro em que foi exibido um filme não muito convencional para um período de Guerra Fria e de crise que havia se instaurado desde a saída de Jânio Quadros. O filme em questão era *O Encouraçado Potemkin* (película soviética que representava a greve dos marinheiros russos, em 1905, contra o governo do Czar); obviamente, a ação dos *mariners*, foi interpretada como sendo uma afronta à hierarquia militar e uma possível infiltração *soviète* nas Forças Armadas. (N.D).

⁶⁷ As insatisfações populares geravam reivindicações por parte de setores menos privilegiados da sociedade civil e militar, como estudantes, sindicalistas, partidários (por exemplo, o PCB e suas facções diversas), que atuavam por meio de suas organizações como a UNE, PCB, PC do B, Associações de Marinheiros e Fuzileiros Navais, entre outros. O movimento sindical intensificava-se e a reação de setores mais conservadores denunciava a subversão total no governo Jango. Participaram da marcha contra o governo: *Frente Patriótica Civil-Militar*, *Instituto de Pesquisas e Estudos Sociais* (Ipês), *Sociedade Brasileira para Defesa da Tradição, Família e Propriedade* (TFP) a *Igreja Católica* e o *Instituto Brasileiro de Ação Democrática* (Ibad). (N.D).

1964, com o término das instituições democráticas no Brasil, marcando o início de um dos períodos mais conturbados da História recente do Brasil: *o governo dos militares*.⁶⁸

O poder de fato, evidenciado logo após o golpe, passou a ser exercido por uma *Junta Militar*⁶⁹, autodenominada de *Comando Supremo da Revolução*. Com a criação dessa Junta, iniciou-se, no Brasil, uma série de governos militares que duraram por vinte anos. Sucederam-se, portanto, na Presidência da República, o *Marechal Humberto de Alencar Castello Branco* (1964-1967), o *General Arthur da Costa e Silva* (1967-1969), o *General Emílio Garrastazu Médici* (1969-1974), o *General Ernesto Geisel* (1974-1979) e o *General João Batista Figueiredo* (1979-1984). Para Octavio Ianni, o golpe ocorrido em 1964 surgiu como uma alternativa de defesa de interesses norte-americanos e da burguesia industrial brasileira que, insatisfeitos com as reformas de base por parte do governo, agiam em defesa de seus interesses e pela antiga manutenção do liberalismo econômico vigente até aquele momento histórico (IANNI, 1996).⁷⁰ Contrariamente, Luiz Carlos Bresser Pereira (1987b) argumenta que, no ano de 1964, não houve um golpe de Estado, como se consagrou na historiografia, mas uma revolução conservadora. Segundo esse autor, não se tratou apenas de um golpe porque o movimento de 1964 não significou uma simples mudança de governantes nos quadros de um pacto político imutável. Para Bresser Pereira, os fatos de 1964 são caracterizados como uma revolução burguesa que consolidou o sistema capitalista modernizante instalado no país desde 1930 por Getúlio Vargas. E acrescenta:

Antes de 1964, a burguesia, ainda que dividida e marcada por contradições, era a única classe dominante. Depois, a tecnoburocracia pública e privada, civil e militar, que vinha ocupando postos estratégicos no Estado desde os anos trinta, alcança suficiente massa crítica, capacidade de organização e de formulação de uma ideologia autoritária e eficientista para não só ganhar condições de classe, mas, além disso, de participar diretamente e em seu próprio nome do poder político nacional (Ibid, p. 113-114).

Com a ascensão dos militares, uma nova diretriz econômica é adotada pelo Executivo, mas o planejamento permanece em um novo Plano, o Programa de Ação Econômica do

⁶⁸ Os irmãos Sader produziram trabalhos relacionados ao tema, que podem ser analisados, principalmente, pela experiência de ambos naquele período. Ver Sader, Elder (1982) Sader, Emir (1987). Consultar também, Gorender (1999), Oliveira (1976), Rattner (1978), Ridenti (1993), Reis, Ridenti, Motta (2004), Serra (1979), Singer (1977), Skidmore (1988). (N.D).

⁶⁹ A Junta Militar que assumiu o controle do país, logo após o golpe em 1.º de abril de 1964, compunha-se pelo general Artur da Costa e Silva (Exército), almirante Augusto Rademaker (Marinha) e brigadeiro Francisco Correia de Melo (Aeronáutica). (N.D).

⁷⁰ Essa obra é fundamental para entender-se a questão político-econômica do Brasil durante o período que se estende de 1930 até 1964. (N.D).

Governo, o PAEG.⁷¹ A direção da política econômica do novo governo é, então, confiada a Roberto de Oliveira Campos,⁷² um desenvolvimentista não nacionalista, como já mencionado, que passa a responder pelo planejamento e pela execução do Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG), com o intuito de conter a inflação e conduzir o processo de desenvolvimento do Brasil. Por conseguinte, o principal objetivo do PAEG consiste em criar condições para a retomada do desenvolvimento econômico, conforme está claramente definido em seu conjunto de finalidades. O Plano tem alicerce, sobretudo, na eliminação gradual no atraso do setor agrícola e no retorno das elevadas taxas de crescimento da indústria, registradas até 1961, iniciadas por JK. Com a intenção de atingir as metas, foi instituído um conjunto de reformas que visavam reforçar a taxa de investimentos.

No que concerne a uma maior abertura ao capital externo, as principais medidas adotadas pelo PAEG foram a simplificação e unificação do sistema cambial, a modernização das agências do setor público voltadas ao comércio internacional, à ampliação da integração com o sistema financeiro internacional, a renegociação da dívida externa, a maior flexibilidade na Lei de Remessas de Lucros (nesse caso, bastante diferenciada do governo anterior), a isenção de impostos sobre as exportações de produtos industrializados, incentivando o ingresso de capitais estrangeiros no país e as exportações nacionais. Para Conceição Tavares (1972, p. 177-178), no entanto, o PAEG impingia às indústrias medidas consideradas recessivas no início de sua implantação, pois preconizava instrumentos antigos e conhecidos da sociedade para uma possível estabilização econômica como, por exemplo, o arrocho salarial – omitido em sua proposta inicial – a supressão dos gastos públicos, a ampliação da carga tributária e a contenção de crédito.

No que concerne ao GEIA, no início da gestão dos militares, foi instituída, no Ministério da Indústria e Comércio, a Comissão de Desenvolvimento Industrial (CDI), pelo decreto 53.975⁷³ de 19 de junho de 1964. Os militares também constituíram o Grupo Executivo das Indústrias Mecânicas sob a sigla GEIMEC⁷⁴, absorvendo, dessa forma, os

⁷¹ A elaboração, neste trabalho, do texto sobre os planos econômicos tem base nas leituras das referências seguintes: Moura (2007). Bresser Pereira (1987c, 1987d). (N.D).

⁷² Roberto de Oliveira Campos foi diplomata, Presidente do BNDE (1958-1959), Embaixador do Brasil nos EUA (1961-1964), Ministro do Planejamento (1964-1967), embaixador do Brasil na Inglaterra (1974-1982), Senador pelo Mato Grosso (1983-1991), Deputado Federal pelo Rio de Janeiro (1991-1999). Diferentemente de sua atuação no governo JK, Roberto Campos foi elevado a ministro de primeira grandeza na gestão de Castello Branco. Fonte: FGV -< <http://www.cpdoc.fgv.br/dhbb/HTM>>. Acessado em 13/04/2009. (N.D).

⁷³ O documento assinado por Castello Branco pode ser consultado em:

< www.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=195686>; Acessado em 05/03/2009.

⁷⁴ Sobre o Decreto 53.975 (19/06/1964), Henrique Couto Ferreira Mello, ex-militar, escreveu um texto, ainda na ESG, versando sobre o tema; reforçou que tal decreto deu forma e estruturou a Comissão de Desenvolvimento Industrial, que passou a cuidar, articuladamente, da cadeia produtiva. O autor também argumenta sobre a criação

antigos grupos executivos da indústria automobilística (GEIA), da indústria mecânica pesada (GEIMAPE) e o da indústria de máquinas agrícolas e rodoviárias (GEIMAR). Portanto, como se verifica, a primeira e única legislação específica para a indústria automobilística no sentido de regulamentar e coibir a ação, principalmente, das multinacionais, foi extinta e Lúcio Meira saiu de cena.⁷⁵ Mas, como o centro desta pesquisa direciona-se para os possíveis problemas ocorridos entre o governo e a indústria automobilística, a partir dos anos de 1974, algumas considerações referentes à administração de Ernesto Geisel são apresentadas no capítulo seguinte.

do Banco Nacional de Habitação – BNH; a extinção da SUMOC e a criação do Banco Central; a criação do Conselho Nacional do Comércio Exterior (CONCEX) em 10/06/1966; a criação da Agência Especial de Financiamento Industrial (FINAME) com Decreto n.º 59.1709 de 02/09/1966 e a criação do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS. O texto aborda questões bastante interessantes sobre o governo dos militares escrito por um participante do regime. Ferreira Mello trabalha como engenheiro na Eletrobrás e seus textos estão disponíveis em: <www.eletronbras.gov.br/ELB/services/eletrobras/>. (N.D).

⁷⁵ http://www.cpdoc.fgv.br/nav_jk/htm/biografias/Lucio_Meira.asp. Acessado em 15/09/2006.

4. ERNESTO GEISEL NA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

4.1. O Arquivo

Pela importância relacionada à história recente do Brasil, este trabalho analisa, em parte, o amplo acervo documental do Presidente Ernesto Geisel. O arquivo pessoal do Presidente foi doado, no ano de 1998, ao Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil (CPDOC) da Fundação Getúlio Vargas, por Amália Lucy Geisel, filha do ex-presidente. O arquivo foi organizado sob a coordenação de Celso Castro e Maria Celina D'Araujo da FGV e possui, aproximadamente, quatro mil e quinhentos documentos textuais. No entanto, ao se contabilizarem os manuscritos, os livros, os periódicos, os artigos, os áudios, as fotos e os vídeos, o acervo em foco totaliza dezesseis mil documentos.

Atualmente, o arquivo do governo Ernesto Geisel se encontra digitalizado e disponível para consulta eletrônica, porém, no início desta pesquisa, o acesso ao material ainda deveria ser *in loco*, na sede da FGV, no Rio de Janeiro. Previamente ordenada e não digitalizada à época, nos rolos da documentação se encontravam, com frequência, materiais não pertencentes às devidas pastas ou aos ministérios originais. Entretanto, como o *Arquivo Geisel* dispunha de inúmeros documentos e, como era impossível analisá-los na íntegra, a investigação foi feita por assunto e mediante a associação do tema com os devidos ministérios. Desse modo, na primeira visita à FGV, examinaram-se as pastas do *Ministério dos Transportes, das Minas e Energia, da Fazenda e das Relações Exteriores*. Após a primeira pesquisa na FGV, realizada em 2007, e frente à necessidade de maiores informações quanto à indústria automobilística, no ano de 2008, retornou-se para uma nova investigação, porém com mais critérios e objetivando, pela relevância que assumem neste estudo, especialmente a Pasta do Ministério da Indústria e Comércio (MIC), do Ministério do Trabalho (MT) e do Ministério dos Transportes. Os documentos do MIC se estendem do início ao final do governo, mesmo com a mudança de seu titular, o empresário Severo Fagundes Gomes⁷⁶ que assumiu em 1974, sendo sucedido, em 1977, pelo banqueiro Ângelo Calmon de Sá, o qual seguiu até o fim da gestão Geisel. Enquanto isso, o Ministério do

⁷⁶ Conforme o próprio Geisel, a animosidade de Severo Fagundes Gomes no MIC se daria inicialmente em virtude do seu ultranacionalismo, característica que gerou problemas com a área econômica, Fazenda e Planejamento. A situação se tornaria crítica quando, em uma reunião, Gomes abordou pejorativamente a figura do general Médici; por conseguinte, a permanência de Severo Gomes no governo se tornou insustentável, causando a sua queda e a ascensão de Ângelo Calmon de Sá (D'ARAÚJO; CASTRO, 1997. p. 285).

Trabalho, que permanece com seu titular Arnaldo da Costa Prieto até o final do governo e o Ministério dos Transportes, cuja liderança de Dirceu Araújo Nogueira também permaneceu durante todo o governo, apresentam uma documentação textual descontinuada e, por muitas vezes, sem os devidos anexos, o que, para o historiador, é lastimável. Convergindo sempre para o objetivo geral desta tese, a documentação utilizada se compõe principalmente dos despachos ministeriais para a Presidência e, para que se identifiquem e se compreendam esses registros, cabe explicitar que EG significa Ernesto Geisel e pr (em minúsculo), Presidência da República.⁷⁷

4.2. O Governo

Ainda no ano de 1973, o Presidente Emílio Garrastazu Médici anunciou oficialmente o nome do general Ernesto Geisel para sucedê-lo frente ao Executivo. Homologado pela Arena, foi eleito por votação indireta pelo Congresso Nacional para assumir a Presidência da República, tendo como Vice-Presidente o general Adalberto Pereira dos Santos.

Ernesto Geisel foi o quarto Presidente do regime militar e o vigésimo nono a administrar o Brasil. Assumiu em 15 de Março de 1974 e governou até 15 de Março de 1979, quando entregou a faixa presidencial ao último dos militares, o general João Batista Figueiredo. Geisel foi beneficiado pela Emenda na Constituição de 1967, que, elaborada pela Junta Militar em 17 de Outubro de 1969, após a doença que acometeu o general Costa e Silva, ampliou o mandato presidencial para cinco anos.

Ernesto Beckmann Geisel nasceu na cidade de Bento Gonçalves, no Rio Grande do Sul, em três de Agosto de 1907; estudou no Colégio Militar, em Porto Alegre, de 1921 até 1924, e continuou seus estudos na Escola Militar do Rio de Janeiro para, em seguida, obter o regulamento eliminatório ao oficialato, e alcançar o primeiro lugar em sua turma. Pelo fato de ser descendente de imigrantes alemães estabelecidos no Sul do Brasil, Ernesto Geisel foi o único Presidente de confissão luterana a governar o país e que, dadas as suas origens, passou a ser conhecido como o *Presidente Alemão*.

Em 1930, apoiou a tomada de poder por Getúlio Vargas, participando, posteriormente, da campanha contra os constitucionalistas no ano de 1932, em São Paulo. Em 1934, ocupou,

⁷⁷ São os arquivos: EG/pr 1974.03.30, e compreendem o período de 31.03.1974 até 15.03.1979 – microfilmagem: rolo 4 fot. 1248 a 1858 e rolo 5 fot. 0001 até 1773; Pasta I até pasta III e pasta IV até XII; 1974.03.31/1 rolo 12 e 13 fot. 1299 a 2106. E, EG/pr 1974.03.26/1, rolo 5, fot. 0001 a 1773. (N.D).

por pouco tempo, a Secretaria de Finanças e Obras Públicas da Paraíba e, no ano de 1945, frequentou o *Army Command and General Staff College* em *Fort Leavenworth*, escola norte-americana em que estudaram os *castelistas* (VIANA FILHO, 1975).⁷⁸

Em sua trajetória, é possível afirmar que Geisel foi um militar de destaque dentro do Exército brasileiro e que toda sua formação se realizou no seio das Forças Armadas; entretanto, mesmo compondo o corpo permanente da Escola Superior de Guerra (ESG), não foi convocado, assim como seus irmãos Henrique e Orlando, para participar da Força Expedicionária Brasileira (FEB), quando da entrada do Brasil na II Guerra Mundial. A esse fato, Geisel, atribui como causa um comportamento “*preconceituoso por ser de família de origem alemã*” (D’ARAÚJO; CASTRO, 1997. p. 467).

Em 1961, quando Jânio Quadros renunciou, encontrando-se o vice-presidente João Goulart em visita à República Popular da China, Geisel foi nomeado Chefe da Casa Civil pelo presidente da Câmara dos Deputados que assumiu o Executivo interinamente, em virtude da renúncia do Presidente e da ausência do substituto legal. A partir do golpe militar de 1964 que destituiu João Goulart, os castelistas obtiveram ampla inserção. Assim, Geisel atuou mediante pressão militar sobre o Congresso Nacional, no intuito de empossar Humberto Castello Branco como o novo Presidente da República. Durante o governo Castello Branco, Geisel ocupou o Gabinete Militar e, em 1969, foi nomeado Presidente da Petrobras, empresa que, na opinião de Barros (1976, p. 36),⁷⁹ “*exerceria influência sobre o futuro chefe do Executivo.*”

Desde o início de sua gestão, o governo Geisel destacou-se, no plano político, por um projeto definido por uma abertura “*lenta, gradual e segura*” (D’ARAÚJO; CASTRO, 1997. p. 08). Todavia, no seguimento do processo histórico, o governo de Geisel combinou medidas autoritárias e liberalizantes, o que acarretou conflitos, principalmente, em dois campos específicos. Por um lado, a relação conflituosa do governo se desenvolveu frente à oposição política representada pelo MDB e pela esquerda (Ibid, p. 09), ainda proscriba, que desejava a efetiva democratização do país; por outro, originou-se na *linha dura* militar que se opunha às medidas liberalizantes e defendia a continuidade do regime autoritário. Os militares componentes da linha dura, no período, possuíam uma orientação conservadora e eram

⁷⁸ Os castelistas eram um grupo de militares considerados moderados ligados à Escola Superior de Guerra (ESG), também conhecido como grupo da Sorbonne, instituição patrocinada pelos militares que proporcionava cursos em instituições militares no exterior para professores, estagiários e civis da ESG. Como oficiais castelistas, destacaram-se: Golbery do Couto e Silva, Cordeiro de Faria, Ernesto Geisel e Jurandir Bizarria Mamede entre outros. (N.D).

⁷⁹ É interessante observar a narrativa desse autor que retrata Geisel como uma espécie de herói nacional. (N.D).

favoráveis a uma ação coercitiva, a qual, descrita nas palavras de Skidmore (1988, p. 319-321), significa que, “*muitos daqueles militares estavam diretamente envolvidos na rede de tortura que funcionava sob o comando direto do Exército*”.

Cabe observar que, dentre os presidentes militares, Geisel foi o único a explicitar os conflitos diretos com o Exército, que, além de deter grande poder, era a pasta mais temida do regime. As divergências se tornaram claras, primeiro, quando Geisel decidiu exonerar o Comandante do II Exército, Ednardo D’Ávila Melo, em 1976, depois da morte do operário Manoel Fiel Filho, em decorrência das torturas a que foi submetido no DOI - CODI de São Paulo, e, segundo, quando efetivou a demissão do Ministro do Exército, Silvio Frota, em 1977 (FROTA, 2006; GASPARI, 2004). Mas, mesmo proporcionando inquietações políticas e militares, as atitudes de Geisel foram administradas no sentido de esvaziar as reações provenientes do Exército e também de enquadrar aquele ministério à autoridade da Presidência. Dessa forma, distinguido por uma atuação política pontuada por avanços e retrocessos autoritários, Ernesto Geisel direcionou a transição democrática controlando ou reprimindo a oposição conforme a conveniência de seu governo.

Os discursos de Geisel, nos dois primeiros anos de governo, arrolam, com frequência, aos conceitos de *ordem, progresso e desenvolvimento*. Entretanto, na manutenção da ordem, as ambições da guerrilha ou, segundo o Presidente, as *veleidades subversivas* (GEISEL, 1978), vão sendo suprimidas, sendo abordadas apenas nos discursos iniciais. Isso pode demonstrar, igualmente, uma atitude de continuidade à repressão por parte de seu governo. No entanto, uma explicação possível para a temática *ordem* ser suprimida gradativamente dos discursos presidenciais se relaciona ao fato de que a ação da guerrilha armada, no período, era quase inexistente, dada a coerção efetivada pelos militares que antecederam Geisel na Presidência. Além disso, no tocante ao assunto, o próprio Presidente revelou que a situação era confortável e que o problema agora se encontrava na centralização da ação do governo para desenvolver economicamente o país. Com o objetivo de impulsionar o *progresso e o desenvolvimento*, Geisel estabeleceu a função importante do Estado no direcionamento econômico do Brasil:

A segurança para mim já estava em grande parte assegurada. Mas se o Brasil quer ser uma nação moderna tem que se desenvolver e para isso, o principal instrumento, a grande força impulsora é o Governo Federal. A nação não se desenvolve espontaneamente. É preciso haver alguém que a oriente e a impulsiona, e esse papel cabe ao Estado (D’ARAÚJO; CASTRO, 1997. p. 287).

À medida que o mercado brasileiro passou a sentir os efeitos da desaceleração econômica mundial, o governo percebeu as dificuldades com as quais se confrontaria. Avaliando as infaustas previsões, no Discurso da Primeira Reunião Ministerial, em 19 de Março do ano de sua posse, Geisel (1975, p. 25) já observava que, “*a grande expansão e diversificação de nosso setor externo realizada nesses dez anos levaram o comércio exterior do Brasil ao valor de doze bilhões de dólares em 1973, o que possibilitaria ao país enfrentar confiantemente os desafios mais sérios do futuro*”.

Nos discursos do Presidente, é possível verificar uma insistência na manutenção do progresso e do desenvolvimento, em razão de suas preocupações iniciais terem sido dessa ordem, graças à realidade diferenciada dos anos anteriores, a qual necessitava estabelecer prioridades em meio à crise econômica que afligia o governo. Com a intenção de manter os altos índices de crescimento antes verificados, propugnados durante o milagre econômico, Ernesto Geisel lançou o II Plano Nacional de Desenvolvimento, que passou à prática no segundo ano de sua gestão governamental.

No plano externo, o governo se caracterizou por uma linha de ação qualificada pelo próprio Geisel, em suas várias reuniões com o Ministro das Relações Exteriores, Antônio Francisco Azeredo da Silveira (o Silveirinha), como “*pragmatismo responsável*” (D’ARAÚJO; CASTRO, 2002. p. 9). O que não se pode omitir é que, em um contexto de Guerra Fria, esse pragmatismo de Geisel, em alguns momentos, proporcionou divergências com os interesses dos norte-americanos. Ao mencionar a atuação de Geisel, Souto Maior (1996, p. 341) comentou que, “*o pragmatismo diplomático de Geisel teria de ser responsável da mesma forma que a sua abertura democrática teria de ser lenta gradual e segura*”.

Outra característica do governo Geisel foi a aplicação de uma política semelhante à antiga Política Externa Independente (PEI), que havia sido desprezada desde o início do regime militar, em decorrência dos tratados de cooperação mútua com os norte-americanos e em resultado da ação coercitiva desses sobre os países alinhados e de economias periféricas em um contexto internacional bipolar (DANTAS, 1962; CRUZ, 1989; CERVO; BUENO, 2002). Consequentemente, diante de necessidades econômicas nacionais, as relações exteriores não estavam mais condicionadas aos posicionamentos ideológicos como no início do regime militar, mas profundamente ligadas aos interesses internos do Brasil, que, com a intenção de captar divisas para o seu desenvolvimento, passou a se relacionar com outras nações. A política externa assumida pelo governo Geisel proporcionou uma aproximação

mais estreita, principalmente com a República Federal da Alemanha (RFA).⁸⁰ Posteriormente, essa política se materializou por intermédio de tratados que abriram caminho para uma possível transferência tecnológica de enriquecimento do urânio, fonte alternativa que surgiu naquele momento de crise internacional de energia.

Com relação ao relacionamento entre Brasil e Estados Unidos, Geisel afirmou que, desde a instalação dos militares na Presidência, a política exterior havia sido muito ligada aos norte-americanos, porém enfatizou:

Já no governo Médici e no começo do meu, o embaixador Crimmins era contra nós. Enviava notícias desfavoráveis para os Estados Unidos, notícias tendenciosas. [...] criava divergências e desentendimentos (D'ARAÚJO; CASTRO, 1997. p. 336).

O afastamento entre o Brasil e os Estados Unidos se intensificou, em um primeiro momento, em consequência do não cumprimento, por parte dos norte-americanos, das leis estabelecidas pelo Acordo Geral sobre Tarifas de Comércio (GATT) (BANDEIRA, 1978; SOUTO MAIOR, 1996, p. 353). Descumprindo o acordo, os norte-americanos continuaram a tributar algumas das importações brasileiras, como o açúcar, o café solúvel, os produtos têxteis, os calçados, entre outros. Posteriormente, contudo, outras implicações surgiram em relação à potência do Norte, como os verificados na questão dos Direitos Humanos e do Acordo Nuclear com a Alemanha (BANDEIRA, 1999).

Em suas memórias, Geisel recordou seu empenho para o desenvolvimento interno do Brasil, relatando que, para concretizar esta meta, procurou manter outras relações externas, além das entabuladas com os Estados Unidos da América, com países do Norte, como Inglaterra, França, Alemanha e, também, o Japão. O Presidente assinalou que as relações que se estabeleceram foram extremamente importantes, em razão de potencializarem a economia brasileira, e expressou acreditar que, “*o problema do nosso desenvolvimento tende a passar pelo Hemisfério Norte*” (D'ARAÚJO; CASTRO, 1997. p. 337).

Ainda com relação aos Estados Unidos da América (SCHOULTZ, 2000), Geisel afirmou que um estreitamento nas relações entre os dois países não foi possível no início do seu governo e, sobre a questão, o Presidente alega:⁸¹

Por causa de exigências que foram surgindo e que me pareciam descabidas. Eles taxavam a importação de certos produtos brasileiros, embora fizessem a apologia do livre comércio. Uma vez Kissinger esteve no Brasil e, conversando comigo,

⁸⁰ Para maiores informações, consultar Bandeira (1994), Lessa (1996). (N.D).

⁸¹ Ernesto Geisel, durante seu governo, não visitou os Estados Unidos da América. (N.D).

convidou-me a visitar os Estados Unidos. Respondi-lhe que poderia ir, mas só no dia em que o governo americano acabasse com essas taxações (Ibid, p. 337).

Com a entrada efetiva das problematizações configuradas pelo final do milagre econômico no cenário nacional, agravadas pela crise internacional do petróleo, a serem abordadas logo a seguir, os discursos de Geisel passam a se concentrar nos assuntos econômicos. Consequentemente, o maior problema do início da administração não se encontrava no combate à inflação, mas se concentrava essencialmente na proteção do crescimento econômico e na autonomia científica e tecnológica do país, seguindo as diretrizes do Plano Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (PNDCT). Sobre o assunto, D'Araújo e Castro (2002, p. 68) salientam que, *“sua preocupação era com a manutenção do êmbolo desenvolvimentista, mesmo que, para isso, fosse necessário contrariar o equilíbrio do orçamento ou comprometer-se com o gerenciamento de um crescente endividamento externo”*.

Ainda se pode apontar que a política do governo Geisel foi caracterizada por um processo de decisão centralizador e, no plano econômico, foi pontuado pelo estabelecimento de um Estado provedor e atuante, representado pela aplicação do II Plano Nacional de Desenvolvimento (BRASIL, 1974a) ⁸². Nesse sentido, convém trazer a abordagem de D'Araújo e Castro (2002, p. 9):

Seu governo foi ainda marcado por um processo decisório altamente centralizado e pelo II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), que, à margem da crise internacional e do petróleo, buscou dar continuidade ao desenvolvimentismo, valorizando, assim, a ação do Estado como planejador e empreendedor econômico.

Visualizando, dessa forma, a ação do Estado como planejador e empreendedor, o governo Geisel propunha metas a serem atingidas até o final de sua gestão. Assim, sua atuação centralizou-se na manutenção das altas taxas de crescimento econômico observadas nos anos do *milagre*, as quais, naquele momento apresentavam sinais de exaustão e necessitavam, por esse motivo, de medidas emergências por parte do governo.

No que concerne ao papel e à atuação do Estado, apresentados nas discussões teóricas no início deste trabalho para um modelo a ser seguido pelo Brasil, Geisel se pronunciou posteriormente, afirmando que:

O Brasil deve sempre empenhar-se efetiva e prioritariamente no seu desenvolvimento. Existem ricos, mas estão pouco dispostos a enfrentar esses

⁸² II PND; Lei número 6.151 anunciado em 04 de dezembro de 1974 e projetado para a gestão de 1975 até 1979. Sua publicação no Diário Oficial data de 06 de dezembro de 1974. (N.D).

problemas, assim há pouco dinheiro para promover o desenvolvimento. Cabe então ao próprio Estado, com os meios de que pode dispor inclusive o crédito externo, assumir a tarefa. Mas, passamos então a ser acusados, pelos teóricos que nada produzem de estatizantes! (D'ARAÚJO; CASTRO, 1997. p. 290).

Com relação aos debates relacionados à *infame estatização* da economia brasileira, durante a administração Geisel, e que podem estar associados aos conflitos entre o governo e a indústria automobilística, Bresser Pereira ressalta que as contestações surgiram em finais do ano de 1974, orquestradas pela burguesia nacional. Relata que, após dez anos de total apoio aos governantes, o empresariado adotou uma atitude crítica perante os mesmos. Seguindo essa premissa, Bresser Pereira (1994, p. 114) confirma que:

Este fato representou uma fissura no modelo político implantado no Brasil a partir de 1964, com base em uma sólida associação dos tecnoburocratas civis e militares que constituíam a elite governamental com o capital local e as empresas multinacionais. Na verdade, não se tratava de um debate, mas de um processo de acusação em que o réu era o Estado brasileiro, ou mais precisamente, os tecnoburocratas que o dirigiam; os acusadores seriam a burguesia local, em seu próprio nome e em nome das empresas multinacionais.

Todavia, a partir do ano de 1974, em razão das mudanças ocorridas no mercado internacional, associadas ao aumento no preço do barril de petróleo, o Brasil, que, na época, dependia totalmente daquele produto, alcançou um déficit na balança comercial na ordem de cinco bilhões de dólares (SINGER, 1977, p. 165). Configurou-se, dessa maneira, um quadro bastante diferenciado, para não dizer crítico, quando confrontado com os anos anteriores. Portanto, a conjuntura encontrada por Geisel na presidência se mostrava bastante adversa em relação àquela vivenciada por seu antecessor Médici, dado que o Brasil, naquele momento, se encontrava suscetível às oscilações externas do mercado. Estas, deflagradas, levaram o governo a se apropriar da difícil tarefa de solucionar os problemas decorrentes na balança comercial e da crise estabelecida.

4.3. O Estabelecimento da Fabbrica Italiana Automobili Torino (FIAT) no Brasil

Como se apresentou no terceiro capítulo deste trabalho, os anos haviam se passado e Minas Gerais ainda pleiteava a instalação de uma montadora. Assim, coube ao governador Rondon Pacheco, que governou aquele estado de 1971 a 1975, a atuação frente ao projeto da Fiat. Antes mesmo de assumir ao governo mineiro, Pacheco visitou o presidente da Fiat, em Turim, na Itália, iniciando as negociações que, finalmente, culminaram com a assinatura, no ano de 1973, de um acordo em comunhão de interesses para a implantação de uma indústria automobilística na cidade de Betim, no estado de Minas Gerais. Quanto à localização da fábrica, obviamente o primeiro impulso seria implantá-la na região do ABC paulista (Santo André, São Bernardo e São Caetano) que, naquele momento, centralizava a indústria automobilística brasileira, abrigando em torno de 90% do setor de autopeças, além de se encontrar próxima ao Porto de Santos, fundamental para a escoagem da produção. Entretanto, São Paulo oferecia apenas incentivos fiscais e não aceitava uma proposta de sociedade. Quanto à Betim, na época, revelava-se como uma cidade de população majoritariamente rural que seria, então, estrategicamente enquadrada na política de descentralização econômica viabilizada pelo governo federal. Essa política, inclusive, foi um dos argumentos do governo Geisel apresentados no II Plano Nacional de Desenvolvimento (BRASIL, 1974a) como estratégia de Estado, no sentido de evitar uma continuidade na tendência de concentração da atividade industrial em uma única área metropolitana. Sobre o II Plano Nacional de Desenvolvimento, que, segundo a fonte, havia sido planejado em 1974, para entrar em vigor a partir de 1975 e cuja previsão o estendia até o final de 1979, se lê na página trinta e sete do capítulo III, o seguinte:

Tornar-se-ão mais relevantes, por outro lado, a política de descentralização industrial, visando ao fortalecimento de novos pólos, e de defesa do consumidor, com a observância de normas técnicas de segurança, constante melhoria da qualidade do produto e redução de custos (Ibid, p. 37).

Porém, o estabelecimento de uma montadora após a instalação efetiva da indústria automobilística no Brasil, ocasionou conflitos de interesses com as indústrias já estabelecidas no país. As três grandes, por exemplo, como são denominadas na literatura do setor as empresas General Motors, Ford Motors e Chrysler, se reuniram em Detroit, nos Estados Unidos, para uma reunião fechada com a direção da Fiat, na tentativa de inviabilizar seu projeto no Brasil. No entanto, estas multinacionais alegavam como argumento antigo, que o

mercado brasileiro se encontrava saturado e que não havia demanda suficiente para a atuação de mais uma indústria. Além disso, acusavam a Fiat de oportunista no momento em que toda a estrutura já se encontrava pronta, o que parecia beneficiar a concorrente, em detrimento das demais empresas instaladas no período anterior. Ao mesmo tempo, o Sindipeças fazia *lobby*, associado, entre outros, a alguns jornalistas, contra a instalação da empresa em Minas Gerais.

Adolfo Neves Martins da Costa, que foi presidente da Fiat no Brasil, de 1973 até 1979, alegou posteriormente que:⁸³

O Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipeças), por reserva de mercado, era contra a instalação da Fiat em Minas Gerais e argumentavam que ela não sobreviveria fora de São Paulo (QUATRO RODAS, 2006, p. 190).

A literatura e os periódicos do setor automobilístico apontam que o governo de Minas Gerais havia viabilizado os contatos com a empresa, ficando acordado que, a partir de 1973, além dos benefícios necessários para suas instalações, o estado se tornaria sócio do empreendimento com uma média de 40% de participação acionária. Também, com base na Lei Estadual 5.621 de incentivos fiscais, o governo de Minas Gerais garantiria a isenção de ICMS por dez anos e a prefeitura de Betim doaria um terreno de dois milhões de metros quadrados.

Segundo as fontes analisadas, o governo de Minas Gerais realizou investimentos de mais de US\$ 350 milhões, à época⁸⁴ oriundos de empréstimos no exterior, junto ao governo federal e também retirados dos cofres públicos municipais e estaduais em benefícios à fábrica da Fiat (FIAT, 1999). O governo mineiro, por sua vez, também forneceu a infraestrutura, mediante a construção de estradas, de acessos às rodovias, da oferta de energia elétrica, de água e de telefonia. Dessa maneira, a Fiat assegurou o primeiro projeto de fabricação de automóveis a instalar-se no Brasil, fora de São Paulo, após a extinção do GEIA e não sujeito às normas deste. Aquela empresa se beneficiou de todos os incentivos oferecidos às fábricas pioneiras, inclusive a participação acionária do governo de Minas Gerais.

⁸³ Entrevista concedida à Revista Quatro Rodas. (N.D).

⁸⁴ A documentação arrolada para esta pesquisa não se encontra digitalizada e está disponível em rolos microfilmados no Cpdoc/FGV para pesquisa *in loco*, conforme o efetuado. Identificação: *Classificação*: GC m 1970.11.20 /Série: m – Senado Federal/Data de produção: 20/11/1970 a 31/08/1977 (Data certa). Quantidade de documentos: 80 (262 folhas)/ Microfilmagem: rolo 118 fot. 1 a 217/ Arquivo: Gustavo Capanema (GC). Os documentos versam sobre economia e finanças, destacando-se aqueles referentes a empréstimos externos contraídos pelo governo de Minas para implantação da indústria automobilística Fiat, projetos de consolidação do montante da dívida pública de Minas Gerais, e de execução do Programa de Desenvolvimento Rodoviário (PRODER). (N.D).

Mediante uma análise, no *I Atlas das Potencialidades Brasileiras – Brasil Grande e Forte* publicado em 1974, pelo FENAME,⁸⁵ se podem observar as propostas de um modelo oficial oferecido pelo governo às escolas que, por meio de seu conteúdo didático, apresentava, com entusiasmo, um país de grandes possibilidades e uma grandiosa nação. O livro demonstra, o que é bastante natural, ainda mais em período de ditadura militar, uma abordagem panfletária, propagandística, inclusive com nomes de algumas empresas arroladas aos setores específicos. E, com relação à indústria automobilística, Grande (1974, p. 9) ressalta que:

A produção nacional automobilística, em 1973, apresentou crescimento de 19,7% em relação ao ano de 1972, isto é, de 608.985 unidades (1972) passou a 729.135 unidades (1973). Foram importados 20.626 veículos sob regime CKD (desmontados). Na indústria automobilística é de se observar que a fabricação de ônibus e caminhões é a que tem apresentado maior índice de crescimento. No mercado de carros de passeio são constantemente lançados novos modelos, destacando-se entre os mais recentes o Maverick (Ford), o Dodge 1800 (Chrysler), o Brasília (Volkswagen) e o Chevette (General Motors).

Entretanto, referindo-se ao tema das instalações da Fiat no Brasil, o mesmo documento aborda a questão da seguinte maneira:

A Fiat implantou uma fábrica em Minas Gerais, com um investimento de 230 milhões de dólares, devendo começar a produzir carros nacionais no primeiro semestre de 1976. (Ibid, p. 105).

Em nota confidencial ao Presidente Geisel, do Ministro da Indústria e Comércio (MIC), Severo Fagundes Gomes (função que desempenhou de 1974 até 1977), observa-se um posicionamento menos efusivo, se comparado aos apontados nas fontes oficiais para distribuição pública (BRASIL, 1974i, p. 0946)⁸⁶. No documento do Instituto Nacional da Propriedade Industrial (INPI), órgão sob jurisdição do MIC, sobre a análise de contratos da Fiat, envolvendo *serviços de engenharia, cessão de marca e assistência técnica*, percebe-se certa apreensão do ministro Severo Gomes, em não causar prejuízos às outras indústrias envolvidas, pelos pagamentos indevidos, ou injustos, a aquela empresa. Ao mesmo tempo, o ministro citado coloca em evidência o contrato da Fiat à disposição do presidente Geisel, para avaliação mais profunda, no intuito de verificar a viabilidade na manutenção desses encargos

⁸⁵ Pelo Decreto n.º 77.107, de 04/02/76, o governo comprometeu-se a comprar livros para distribuí-los a parte das escolas e das unidades federadas. Com a extinção do Instituto Nacional do Livro, a Fundação Nacional de Material Escolar (FENAME) se tornou responsável pela execução do programa do livro didático. (N.D).

⁸⁶ Documentação ainda não digitalizada e com data de 13 de Setembro de 1974, com o número 1609 do Arquivo Ernesto Geisel - rolo 10 pasta I à V; rolo 11 pasta V até pasta XIII. Folhas número 900 até 2.106. (N.D).

para a economia nacional. Frente a essa recomendação, o presidente sinalizou sua concordância a punho, assim, no parágrafo primeiro e segundo, lê-se:

Os contratos mencionados de serviço de engenharia e cessão de marca são indispensáveis para a construção e operação da fábrica como planejada e o retardamento de sua averbação poderá causar embaraços administrativos e financeiros às empresas envolvidas (Ibid, p. 0946).

Mas no segundo parágrafo observa-se uma atenção especial ao contrato de assistência técnica que, diferentemente dos contratos de engenharia e cessão de marca, se encontra sublinhado e entre aspas, o que pode proporcionar margens a interpretações no que se refere à verdadeira origem daquele serviço prestado. Nesse sentido, pode-se presumir uma preocupação, por parte do governo, em viabilizar tais contratos e benefícios, pois:

Quanto ao contrato de “assistência técnica”, cobrado como uma porcentagem do faturamento da fábrica, uma decisão pode aguardar uma avaliação mais profunda de interesse da Presidência para a economia nacional, ou seja, uma decisão sobre se deve ou não continuar pagando esses encargos para a produção de automóveis no Brasil (Ibid, p. 0946) .

Entretanto, é importante salientar que o *contrato de assistência técnica* foi uma maneira encontrada pelas multinacionais para burlar as restrições e as normas impostas pelo governo em relação às remessas de lucros ao exterior pelas indústrias multinacionais instaladas no Brasil. No entanto, o contrato de assistência técnica, ao deixar margem para várias interpretações e não ser bem identificado pelo governo terminou por gerar mais atenção nos despachos, principalmente do Ministério da Indústria e do Comércio. Assim, o contrato de assistência técnica das multinacionais, quando fornecia o pagamento às suas matrizes em moeda estrangeira além de enviar dividendos para fora e não investir os lucros no país hospedeiro, também descapitalizava as reservas do Estado.

Por conseguinte, observa-se, nesse documento do início do governo Geisel, que a dinâmica no fornecimento de auxílios para a indústria automobilística dos governos anteriores esboçava questionamentos em prol do desenvolvimento econômico nacional, naquele momento histórico.

As fontes consultadas junto ao Cedoc/ANFAVEA, FGV e Sindipeças demonstram que a Fiat na América Latina, historicamente, esteve sempre associada aos governos locais e é possível constatar também que, com exceção do caso brasileiro, nunca foi bem-sucedida. Na Argentina, sendo a primeira experiência multinacional daquela indústria, ainda durante o

governo Perón, a empresa não prosperou, servindo, segundo fontes divulgadas na imprensa (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES, 2006, p. 8-16), exclusivamente para fins políticos. No Chile, instalou uma fábrica em um grandiloquente galpão, associada com o governo do país, mas o empreendimento não seguiu adiante. Inclusive, no México, a empresa italiana obteve o título de responsável pelos anos de atraso na implantação efetiva da indústria automobilística naquele país.

No entanto, em harmonia com a política de descentralização econômica adotada pelo governo brasileiro durante aqueles anos, e em convergência com a continuidade do desenvolvimentismo, quando concretizada a inauguração da fábrica da Fiat, em 09 de Julho de 1976, o presidente Ernesto Geisel compareceu com sua comitiva, mas não sem antes conferir a lista de convidados em que cortaria vários nomes de seus desafetos (QUATRO RODAS, 2006, p. 192).

Salienta-se que as abordagens específicas sobre as empresas Simca e Fiat, neste estudo, visam constituir uma forma de exemplificar o atrelamento entre o Estado e a indústria automobilística, bem como as relações de poderes estabelecidos entre os dois segmentos. Tenta-se demonstrar, também, a caracterização final de uma ruptura na continuidade das políticas recomendadas pelo GEIA, em 1956, para a implantação da indústria automobilística no Brasil, tendo em vista a inexistência de sugestão posterior de medidas para a consolidação desta indústria no país.

O extinto GEIA, conforme se observou, foi a primeira e única legislação prevista para o setor automobilístico da história, previa que, depois de terminada a instalação da indústria automobilística no Brasil, a concessão de incentivos não se justificariam mais, nem para as fábricas já instaladas no país nem para as que viessem a demonstrar interesses futuros de instalação. Desse modo, quando efetivada a instalação da Fiat, ainda que o governo Geisel iniciasse um maior controle dos benefícios concedidos às montadoras, não havia mais uma política industrial determinada e estabelecida para suprir a inexistência de uma continuidade administrativa nos governos que se sucederam. Ainda: essa indefinição de uma política industrial desencadeou disputas entre os governantes por novas fábricas, causando uma verdadeira competição fiscal entre os estados da federação

4.4. O Final do Milagre Econômico e o Choque Internacional do Petróleo

O modelo desenvolvimentista com ênfase na industrialização do Brasil entrou em fase de ascensão no ciclo econômico capitalista a partir do ano de 1967 e perdurou até meados de 1973. Tomando-se por base que o desenvolvimento dos anos do denominado milagre econômico no Brasil se deu, principalmente, por meio da demanda de bens de consumo duráveis como os automóveis, pode-se compreender a importância da indústria automobilística no desenvolvimento econômico do país durante o período. Aquela *moderna indústria* que havia sido o orgulho de Juscelino Kubitschek e se estabelecera no país na década de 1950, sob a égide das empresas multinacionais e do Estado, experimentava, naquele momento histórico, grande prosperidade.

O ciclo de acumulação ocorrido nos anos do milagre econômico no Brasil se caracterizou, segundo Bresser Pereira (1987b, p. 72), principalmente, pela expansão de dois setores produtores de bens de consumo duráveis representados pela indústria da construção civil e pela indústria automobilística estrangeira instalada no país. O desenvolvimento das indústrias de bens duráveis amparou-se em um princípio creditício e a indústria da construção civil, contou como sustentáculo financiador, com o Banco Nacional de Habitação (BNH), criado em 1964 e extinto em 1986 (Ibid, p. 72). As indústrias básicas, representadas pela siderurgia, foram fomentadas por meio de fundos retidos ou poupança forçada, por exemplo, FGTS, PIS/PASEP, além de por intermédio da contração de créditos oriundos da poupança externa. Entretanto, as medidas adotadas com o objetivo de subsidiar o desenvolvimento econômico durante os anos do milagre econômico ocasionaram uma grande dívida a ser paga por governos posteriores.

Na defesa do regime e da ação dos militares, Geisel salienta que, para alcançar o desenvolvimento necessário, o país teve de recorrer ao crédito externo. Nesse sentido, argumenta que:

Nosso problema número um era desenvolver o país, dar emprego, melhorar as condições de vida da população. Para tanto, tivemos que recorrer ao crédito externo, que na época era muito favorável. Havia muito dinheiro no exterior, proveniente da reciclagem da receita auferida pelos países da OPEP, os célebres petrodólares. E o Brasil tinha muito crédito (D'ARAÚJO; CASTRO, 1997, p. 293).

A necessidade de os países produtores de petróleo, membros da OPEP (YERGIN, 1992), exportarem seus excedentes econômicos em espécie, os petrodólares, levou as nações

emergentes a um suposto desenvolvimento. Assim, os governos militares anteriores a Geisel, amparados por uma conjuntura externa favorável à estrutura interna, promoveram planos de desenvolvimento econômico, encontrando suas bases no capital financeiro internacional que desenvolveria o país, mesmo acarretando um acelerado endividamento.

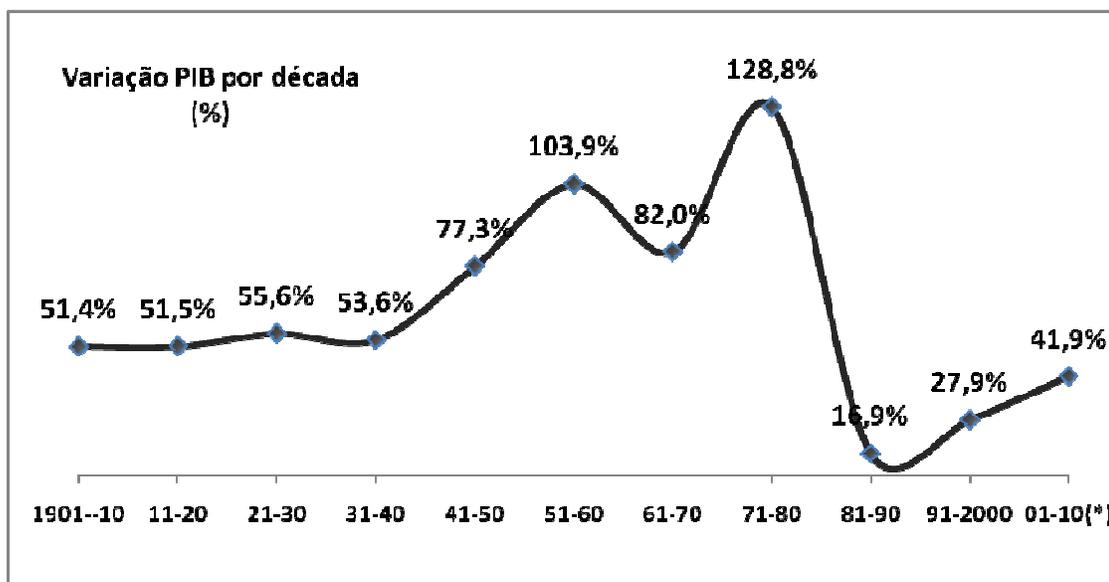
Os excedentes financeiros gerados pelo petróleo dos países árabes foram, em um primeiro momento, direcionados aos países industrializados que, por sua vez, os repassaram às nações periféricas como os países da América Latina, por exemplo.

O caso brasileiro, com a estabilidade política sustentada por uma ditadura militar, favoreceu a entrada dos capitais externos, diferentemente de outros países latino-americanos, como o Chile, por exemplo. Neste país, as instabilidades políticas associadas à queda de Salvador Allende e a ascensão do general Pinochet, no ano de 1973, inviabilizavam uma ação imediata dos investidores estrangeiros.

Nos anos imediatamente anteriores ao governo Geisel, a aceleração no desenvolvimento econômico do Brasil experimentou sua plenitude. O Produto Interno Bruto (PIB) do país chegou a alcançar, entre os anos de 1968 e 1973, uma taxa média de expansão na ordem de 11,2% ao ano, configurando assim o milagre econômico brasileiro.

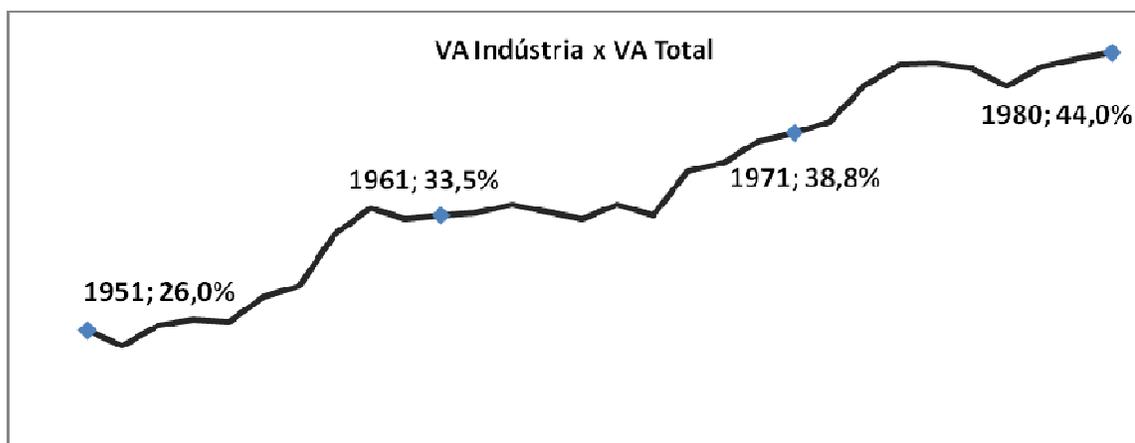
Ao se compararem os altos índices de crescimento do PIB na década de 1950, período em que, efetivamente, o Brasil se industrializou, possibilita-se observar, por meio de dados coletados junto ao Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), que, durante os anos do milagre econômico, entre o final da década de 1960 e o início de 1970, o aumento do PIB no país alcançou seu ápice não só em analogia com aquela década, mas também em confronto com toda a série histórica. No gráfico I, a seguir, elaborado a partir de consulta ao IPEA, pode-se constatar a variação do PIB no período estudado e confrontar sua alteração percentual comparativamente com outras décadas.⁸⁷

⁸⁷ Disponível em <www.ipeadata.gov.br>. Acessado em 03.11.06.

Gráfico I: Taxa de crescimento do PIB brasileiro

Fonte: IPEA (ano) – Elaboração da doutoranda
 (*) Taxas reais entre 2001 e 2009 e taxa prevista para 2010.

No entanto, ao se trabalhar com a industrialização no Brasil, a participação e o valor agregado da indústria no total do PIB brasileiro têm de ser apresentados. Com base nesse pressuposto, o Gráfico II, a seguir, tendo como fonte o IBGE/IPEA, compreende o percentual da indústria no total do PIB nacional que, partindo da década de 1950, encontra sua culminância no período de Geisel.

Gráfico II: Participação da Indústria no Total do PIB Brasileiro

Fonte: IPEA (ano) – Elaboração da doutoranda.

Na Tabela III, apresentam-se os valores do Produto Interno Bruto (PIB) entre os anos de 1967 e 1979 (a preços com base 2005), também utilizando como fonte o IPEA, o que permite observar a variação anual ocorrida no mesmo período, quando se configurava o milagre econômico, em contraste com os números da gestão Geisel.

Tabela III – Variação anual do PIB brasileiro (1967 – 1979)

ANO	PIB (R\$ de 2005)	VARIAÇÃO ANUAL (%)
1967	R\$ 377.160.657.000	4,2%
1968	R\$ 414.122.402.000	9,8%
1969	R\$ 453.464.030.000	9,5%
1970	R\$ 500.624.289.000	10,4%
1971	R\$ 557.409.712.000	11,3%
1972	R\$ 623.966.372.000	11,9%
1973	R\$ 711.126.498.000	14,0%
1974	R\$ 769.111.317.000	8,2%
1975	R\$ 808.848.600.000	5,2%
1976	R\$ 891.813.248.000	10,3%
1977	R\$ 935.818.240.000	4,9%
1978	R\$ 982.327.449.000	5,0%
1979	R\$ 1.048.728.464.000	6,8%

Fonte: IPEA – Elaboração da doutoranda.

Constata-se, dessa forma, um crescimento do produto interno, durante o milagre econômico, com bases em altas taxas de desenvolvimento, desde o início do governo Costa e Silva (1968), e culminando no ano de 1973, na gestão Médici, já em transição.

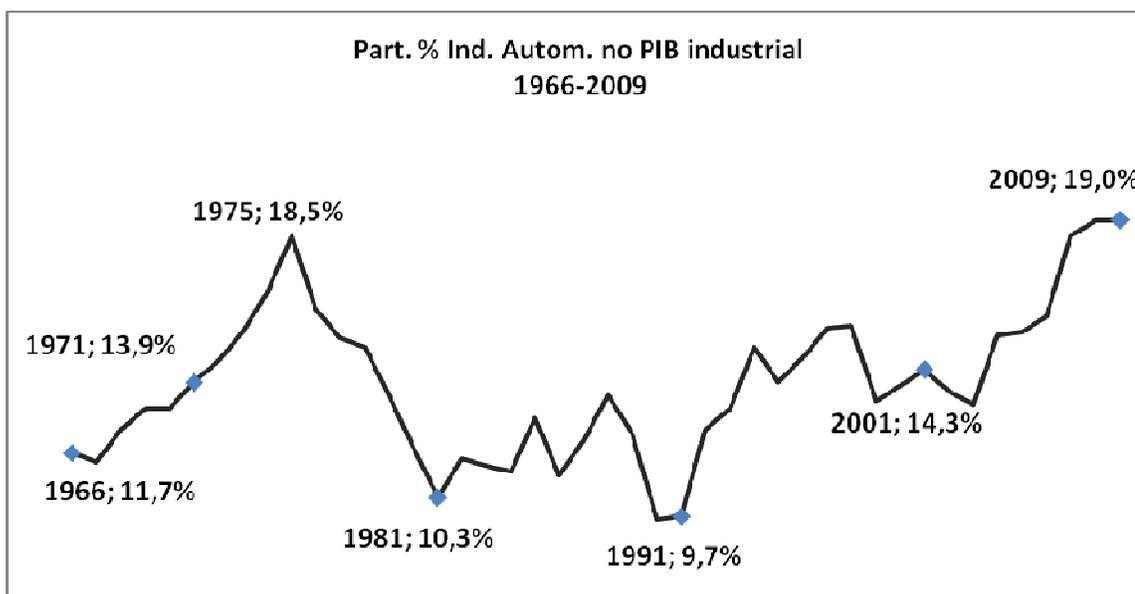
Passados os *anos dourados* do desenvolvimento no Brasil, verifica-se uma desaceleração marcante no ritmo da atividade econômica, com uma expressiva redução na taxa de desenvolvimento. Essa tendência exigiu que o governo que se iniciava adotasse, a partir de 1974, medidas emergenciais.

No que concerne à indústria automobilística, mediante um exame da documentação utilizada para esta pesquisa, verificou-se uma significativa importância desse setor na dinâmica econômica do Brasil e na constituição de seu produto interno durante os anos

configurados pelo milagre econômico. Segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotivos (2006, p. 22-23, 111), a participação da indústria automobilística correspondia, à época, expressivos 14,2% do PIB industrial brasileiro, mobilizando vários setores da economia, dentre eles, as indústrias do vidro, do plástico, da madeira, da borracha, do petróleo, entre outras. Além disso, para a ANFAVEA, o setor em foco promoveu a urbanização e a modernização das cidades. Mas no intuito de confrontar os números apresentados pela ANFAVEA, buscou-se junto ao IBGE/IPEA a evolução da participação da indústria automobilística no total do PIB industrial. Mas, ao se acionar o IPEA na busca de dados, desde a década de 1930, verificou-se que, em comparação com toda a história da indústria automobilística no Brasil, foi durante o governo Geisel que esse setor alcançou sua maior participação no PIB industrial do país; anote-se que este percentual de participação foi somente sobrepujado no ano de 2009.

No Gráfico IV, a seguir relacionado, compreendendo os anos do milagre, pode-se ilustrar o percentual da indústria automobilística na configuração do PIB industrial brasileiro.

Gráfico IV: Participação da Indústria Automobilística no PIB Industrial.



Fonte: IPEA (ano) – Elaboração da doutoranda.

Para Bresser Pereira (1987a, p. 202), “a indústria automobilística que tem sido a base do movimento de recuperação do desenvolvimento econômico brasileiro, apresentou taxas elevadíssimas em seu crescimento no período do milagre”. Conforme a revista Conjuntura

Econômica (1970, p. 34), a produção de automóveis, em 1969, cresceu 62,5%, passando de 112.844 automóveis produzidos, em 1968, para 183.367, em 1969. Embora tais cifras não se revelem exorbitantes nos dias atuais, ao tomar-se por base o espaço de tempo em que a indústria automobilística se estabeleceu efetivamente no Brasil, ou seja, da criação do GEIA até o milagre econômico, esses números se caracterizam como grandiosos para o país da época.

Deve-se acrescentar que, no Brasil, do final da década de 1960 ao início de 1970, as elevadas taxas de crescimento econômico verificadas no país contrastavam com a existência de recessões e crises nas balanças de pagamentos em grande parte dos países capitalistas de centro. É indispensável explicitar, neste contexto, que, por definição, a balança de pagamentos é um instrumento estatístico da contabilidade social que registra, para um dado período de tempo, as transações comerciais de um país com as demais economias do mundo. Na balança de pagamentos, portanto, é computado o fluxo de capitais das contas externas, motivado não somente pela entrada de ativos financeiros resultantes de suas exportações, mas também pelas saídas de recursos associados às importações de produtos. Além disso, as balanças de pagamentos registram as entradas de capitais associados a investimentos realizados por agentes econômicos estrangeiros, os subsídios, as remessas realizadas de emigrantes, o turismo, além de outras movimentações financeiras, tais como o pagamento dos serviços da dívida, *royalties*, a remessa de lucros, entre outros.

A partir de 1971, no entanto, quando a desvalorização do dólar acionou a crise do sistema internacional de pagamentos, afetando, inclusive, economias centrais como a japonesa, o desempenho econômico do Brasil consagrou o modelo brasileiro de desenvolvimento como uma metodologia original de crescimento acelerado e, deve-se recordar, em condições de inflação elevada. Com base nas publicações da época, é possível inferir que vigia um ideário positivo naquele período, pois o Brasil havia encontrado um modelo, um padrão ou até uma *fórmula prodigiosa* e eficiente para escapar das atribulações das crises internacionais, mantendo taxas inéditas, até então, de expansão do Produto Interno Bruto.

Para Singer (1977, p. 163-167), as características do modelo de desenvolvimento brasileiro concentravam-se em uma abertura econômica ao exterior por meio de estímulos às exportações e ampla importação de capital, tanto sob a forma de investimentos quanto de empréstimos, expansão de crédito ao consumidor, estímulo à poupança interna mediante a correção monetária da moeda, políticas salariais e trabalhistas capazes de proporcionar, ao

empresariado estabelecido, uma mão de obra abundante, disciplinada e barata. No que se refere à questão da mão de obra, cumpre lembrar que, anteriormente, mesmo com interregnos, a criação das Leis Trabalhistas por Getúlio Vargas, em 1943, já haviam formalizado e doutrinado o operariado para uma efetiva industrialização do Brasil.

Dessa maneira, mediante medidas como as arroladas, o governo acreditava que a economia brasileira conseguisse manter, de forma perene, as elevadas taxas de crescimento verificadas entre os anos de 1968 e 1973, sem a ameaça de desequilíbrios. O governo pressupunha que as variáveis relevantes, utilizando, aqui, os conceitos da ciência econômica, estavam sob controle. No entanto, em 1973, um dos dispositivos do crescimento econômico no Brasil, a correção monetária, mostrou-se ineficaz quando se deparou com uma inflação crescente, fato que ampliou a ascensão e os efeitos daquela. Segundo Singer (1977, p. 164), o distanciamento entre inflação real e inflação oficial comprometeu o sistema de controle de juros, preços, salários e demonstrou, pelos dados do Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (DIEESE), que, no ano de 1972, na cidade de São Paulo, o custo de vida aumentou em torno de 22 % e que, no ano posterior, atingiu 27%. Isso indicou uma inflação acelerada e não apresentada oficialmente pelo governo, possivelmente com a intenção de não alarmar a população relativamente à administração dos militares.

No que tange às bases de sustentabilidade do milagre, é possível observar, no entanto, que o crescimento da economia brasileira encontrava seu apoio nos segmentos anteriormente instalados no país, não havendo, dessa maneira, uma diversificação na produção. Essa constatação é relativa aos setores em que o consumo havia se expandido consideravelmente. Assim sendo, conforme observou João Manoel Cardoso de Mello, *“a taxa de salários se manteve praticamente congelada, o que acentuou o caráter acelerado da expansão”* (BRESSER PEREIRA, 1987b, p. 72). Dessa forma, a política de arrocho salarial colaborou, conseqüentemente, para o aumento da lucratividade, na medida em que os ganhos com a produtividade foram apropriados, em sua maioria, pelas empresas, gerando, ao longo do período de elevada expansão econômica, um grande aumento na taxa de acumulação de capital. Portanto, durante os anos de crescimento econômico verificado no Brasil, o processo de concentração de renda no país garantiu a manutenção, em níveis elevados, de mercados para as indústrias dinâmicas, como a automobilística.

No tocante ao desenvolvimento econômico verificado durante os anos do milagre, a ascensão, a desaceleração e a participação da indústria automobilística, Bresser Pereira (Ibid, p. 72) se pronunciou: *“A taxa de investimento global teria crescido de 17% em 1968 para*

quase 30% em 1973. Nesse ano, a economia entraria em regime de superaquecimento formando-se filas, principalmente, para a compra de automóveis”.

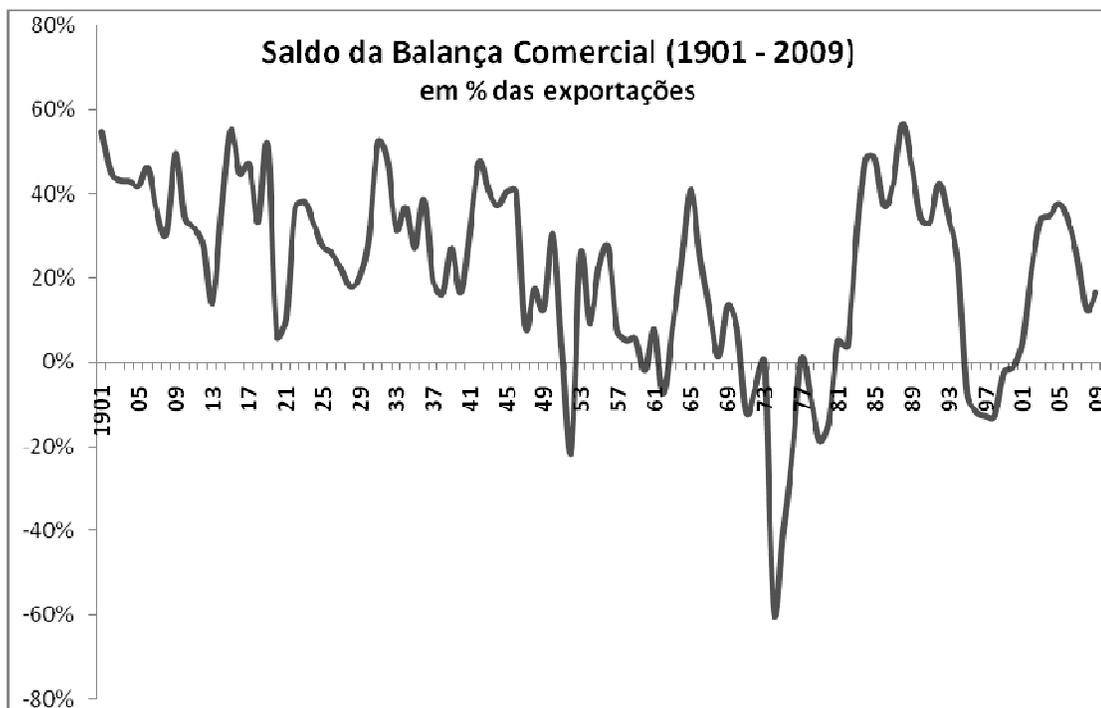
Posto que a desaceleração econômica no país coincidir com a ascensão de Ernesto Geisel à presidência do Brasil, uma das primeiras medidas do novo governo foi à apresentação real da inflação (SINGER, 1984), com o intuito de recrutar adesões e apoio suficientes para uma política econômica que minimizaria, nos diversos mercados, a oferta dos meios de pagamento, mesmo que com restrições ao crédito. As medidas aplicadas, durante os primeiros anos do governo Geisel, resultaram em uma inclinação negativa da demanda e em uma redução nas vendas de produtos duráveis, como os automóveis. Dessa forma, a atuação do governo proporcionou uma diminuição no consumo motivando a formação de indesejados estoques na indústria automobilística, entretanto, sem afetar a produção, pelo menos, no início do governo em análise.

A indústria automobilística, que havia alcançado grande poder de atuação na configuração do milagre, mais precisamente desde os anos de 1968 até 1973, atrelando-se diretamente aos governos dos militares e, com isso, tendo contribuído de maneira significativa para a legitimação política autoritária pela economia, redirecionou seu posicionamento relativamente às novas medidas governamentais. Partindo dessa premissa, iniciaram-se as problematizações entre o governo e a indústria automobilística. Esta, durante sua trajetória no Brasil, havia conseguido, praticamente, se regulamentar livremente: não possuía mais uma legislação específica aos moldes do antigo GEIA. Todavia, no que concerne às questões legislativas e às normas governamentais arroladas para a indústria no Brasil, Geisel pronunciou: *“Há um oligopólio. Eles fazem o preço que querem. Esse é um dos problemas da indústria multinacional instalada no país”* (D’ARAÚJO; CASTRO, 1997, p. 283).

Concomitantemente ao término do milagre econômico, a partir do ano de 1974, a balança comercial no Brasil foi também atingida pelo aumento do preço dos combustíveis no mercado internacional, o que resultou em um déficit considerável nas contas externas. É importante salientar que os resultados negativos da balança comercial foram considerados, no período, como determinante para o estabelecimento das políticas econômicas adotadas posteriormente por Geisel; dessa forma, com o intuito de verificar sua oscilação e seu comportamento, buscou-se, por meio de dados do IPEA, uma comparação entre o percentual do período estudado com relação, como se efetuou anteriormente, aos períodos anteriores e posteriores na história. No Gráfico V, selecionado para este estudo, se observa a oscilação da

balança comercial no Brasil, com atenção especial ao expressivo saldo negativo durante o governo Geisel.

Gráfico V: Saldo da Balança Comercial (1901-2009).



Fonte: IPEA – Elaboração da doutoranda.

Com base no Gráfico acima, possibilita-se observar que, mesmo durante os anos do milagre, com acentuado crescimento econômico, o saldo da balança comercial no Brasil já se encontrava deficitário. Mas, a partir de 1974, em vista do grande aumento no preço do barril de petróleo e frente à necessidade de adquirir moeda estrangeira para pagar as importações, o governo brasileiro recorreu novamente ao crédito externo. No entanto, frente à instabilidade econômica mundial do período, as taxas de juros relativas aos empréstimos efetuados no exterior, quando aumentaram consideravelmente seus percentuais, acentuaram ainda mais o déficit da balança comercial no início do governo Geisel.

Dada a importância da crise internacional de energia para a economia do Brasil, e sabida sua relação com a indústria automobilística, a crise petróleo merece algumas considerações adicionais neste texto.

Durante o período de Guerra Fria, as relações de poder se encontravam visivelmente polarizadas entre o Leste e Oeste, representados, respectivamente, pelos Estados Unidos da América e pela União Soviética. Divergindo ideologicamente, esses dois países buscavam convergir, para sua área de atuação, nações estratégicas, por meio de coerção, investimentos e, no caso dos países do Oriente Médio, também pela disponibilização de armamentos aos seus respectivos aliados. Todavia, para além dos conflitos ideológicos existentes entre as potências do Leste e do Oeste que afetavam as ações dos países periféricos no início da década de 1970, concomitantemente ao final do crescimento econômico acelerado no Brasil, outra crise se fez sentir. Por conseguinte, os efeitos da crise do petróleo comprometeram, de forma indelével, o mundo industrializado (HOBSBAWM, 1995, p. 241-245; VIZENTINI, 2002, p. 50-61; VIZENTINI, 1999, p. 15-29).

No ano de 1967, deflagrou-se, no Oriente Médio, a Guerra dos Seis Dias (AKCELRUD, 1984; CARRERAS, 1992; MANSFIELD, 1967; MASSOULIÉ, 1996; GASPARI, 2003, p. 257-275), protagonizada por Israel. Esse conflito implicou a anexação, ao território israelense, de parte do Egito, da Síria e da Jordânia. Porém, em 1973, Egito e Síria contra-atacaram Israel em uma ofensiva, no denominado dia do perdão, ou Yom Kippur,⁸⁸ objetivando um efeito surpresa que suprimisse uma possível reação do inimigo. A Guerra do Yom Kippur, nome com o qual entrou para a história, consistia na recuperação dos territórios tomados por Israel no ano de 1967 (YERGIN, 1992, p. 613-684)⁸⁹. No entanto, os israelenses lançaram uma contra ofensiva que, em razão da superioridade de seu aparelhamento bélico, durante aquele período de Guerra Fria, fornecido pelos norte-americanos, e suplantaram o arsenal militar dos árabes, fornecido pelos soviéticos. Como consequência, restava, aos países árabes, a disponibilização de seu maior recurso político-econômico, ou seja, o petróleo. Conscientes da demanda mundial, os árabes dispunham, então, de um eficiente mecanismo de represália econômica contra o Ocidente e, portanto, uma potente arma política viabilizada na iniciativa de retaliação no fornecimento de petróleo. Configurou-se, assim, uma crise internacional de energia.

No que cabe aos Estados Unidos, mesmo não lhes sendo atribuída a invenção do automóvel, pode-se dizer que aquele país foi o responsável pela propagação, sistematização e consolidação da indústria automobilística no mundo. Cabe salientar, no entanto, que o primeiro veículo autopropulsionado da história foi construído pelo francês Nicolas Joseph

⁸⁸ Para o conceito específico do judaísmo, ver Sobel (1983).

⁸⁹ Para Yergin (1992), a superioridade do aparato bélico fornecido pelos EUA resumiu a guerra em apenas três dias, entretanto, esta entrou para a história conhecida como a Guerra dos Seis Dias.

Cugnot, em 1769, porém, devido às implicações da Revolução Francesa o projeto não seguiu adiante. A indústria do petróleo, a atuação do Estado e a indústria automobilística nos Estados Unidos da América, são analisadas em um trabalho de fôlego por Yergin (1992). Este autor calcula que o desenvolvimento da indústria automobilística norte-americana ultrapassou o dos outros países porque foi patrocinada por John Rockefeller que, no final do século XIX, necessitava de alternativa, pois havia perdido o monopólio do querosene no mercado internacional para a incipiente energia elétrica. Como maior representante da indústria petrolífera mundial, (deve-se recordar que, na época, os árabes ainda procuravam água no deserto), Rockefeller enxergou na indústria automobilística a fonte de seus recursos futuros. Investindo fortemente nos carros, alavancou a indústria de John Ford e, no início da década de 1930, ao financiar as instalações de filiais da Ford Motors na Europa transformou essa empresa na primeira multinacional daquele segmento (FORD, 1995). Segundo o autor já referenciado, a indústria automobilística norte-americana dominou o mercado internacional até o final da II Guerra dividindo-o, no total, entre a Ford e a GM. Devido ao poder que aquela indústria adquiriu fora de suas fronteiras, pode dessa forma pressionar o governo de Eisenhower, em 1956, a elaborar e a aprovar a construção da maior rede de estradas de rodagem da história daquele país. O governo norte-americano não só cobriu com malha rodoviária as regiões longínquas de sua grande extensão territorial como também concedeu incentivos visualizando o povoamento de áreas não urbanas. Esse fato que deixou a sociedade estadunidense totalmente refém da indústria automobilística (YERGIN, 1992, p. 85-103).

Assim, o impacto do petróleo durante o período atingiu grandes proporções, em vista do fato de o governo norte-americano se encontrar, historicamente desde o final do século XIX, atrelado à indústria automobilística e não à indústria do petróleo. E como resultado do histórico enlace, o governo dos EUA se posicionou contra a OPEP, pois, ao interceder no preço do petróleo, atendia à Detroit que necessitava de combustível barato para escoar seus produtos. Tal opção possibilitou levar aquela nação, totalmente dependente de energia, a acentuar a crise em seu território. Com relação ao atrelamento do governo norte-americano à indústria automobilística, Vidal (2006, p. 14) salienta:⁹⁰

Eu estudava na Universidade do Texas quando surgiu o grande conflito entre os homens do petróleo e a indústria automobilística de Detroit, que construiu um modelo automobilístico poderoso e precisava de um petróleo barato para se garantir. Como quem mandava nos EUA na época era Detroit, foi uma grande luta entre o

⁹⁰ Permacultura é especializada em energias alternativas. Publicado também pela Revista **Postos de Combustíveis e Conveniências**, no mesmo ano. Consultar também Vidal (1998). (N.D).

pessoal da indústria automobilística e o do petróleo. O resultado foi o famoso embargo gerando uma crise de grande profundidade naquele país.

Com base em pesquisa efetuada em documentos, para a consecução deste estudo, e com relação aos EUA, oportuniza-se concluir que a indústria automobilística norte-americana disponibilizou mecanismos que lhe proporcionaram certa imunidade ou mesmo, blindagem, frente ao poder político. Tal conclusão tem fundamento na afirmação de Ford (1967, p. 17-18), na qual o empresário expressa sua concepção sobre a atuação da indústria automobilística e a ação dos governos:

A salvação não está em Washington, mas em nós mesmos; a nossa atividade, entretanto, pode dirigir-se a Washington como a um centro de distribuição onde os esforços devem ser coordenados para o bem geral. Podemos ajudar o governo: mas o governo não nos pode ajudar. O governo é um servo e nunca deveria passar disso. Se passarem a senhores, transformarão a ordem natural das coisas.

No Brasil, porém, com as necessidades enfrentadas desde o início da gestão Geisel, na busca de obter alternativas para uma substituição energética diante da crise internacional do petróleo, o governo implantou o projeto Proálcool, no ano de 1976. Um dos principais responsáveis pela elaboração desse projeto, José Walter Bautista Vidal (2006, p. 16), quando questionado sobre como a indústria automobilística brasileira aceitou, no período, o desenvolvimento e a adoção daquela nova tecnologia, respondeu que:

Não sei se ela foi convencida ou obrigada para não entrar em colapso; então a indústria automobilística terminou colaborando. No início, os presidentes das empresas automobilísticas estrangeiras foram ao presidente Geisel se queixar de que não podiam se comprometer com aquele combustível que eles não conheciam bem para os seus automóveis, mas a indústria automobilística se beneficiou extraordinariamente.

Com relação à continuidade do Proálcool, Bautista Vidal sustentou que, após sua implantação, a intenção do governo Geisel era a produção de biodiesel, mas o projeto divergia dos interesses das multinacionais como a Chrysler, a Ford, a GM, a Mercedes Benz e a Scania, fabricantes de motores a Diesel, derivado do petróleo (BRASIL, 1975b, p. 0953). Na época, Bautista Vidal faz uma importante observação sobre o uso do diesel, “*caso esse combustível tivesse sido implantado na época, o Brasil já seria auto-suficiente há anos*”. (Ibid, p. 0953).

Todavia, quando se analisa o período crítico da economia no Brasil, alguns autores enfatizam sobremaneira a crise do petróleo. Embora se tenha base investigativa nos autores

selecionados e apresentados para esta pesquisa, os quais se dedicaram especialmente à temática, é adequado considerar que o boicote árabe não seria suficiente para desestabilizar a economia brasileira no início da década de 1970.

Para Singer (1977), por exemplo, no ano de 1973, havia uma escassez generalizada de matérias-primas no mercado internacional, o que provocou, evidentemente, um aumento nos preços. Dessa forma, este autor não atribui o final do crescimento econômico daquele período no Brasil diretamente ao aumento do petróleo no mercado internacional. Não obstante, Singer (Ibid, p. 165), debruçando-se sobre a temática do final do milagre brasileiro, afirmou, no decorrer do ano de 1975, que, *“quando se analisa o problema, é costume darmos excessiva ênfase à ‘crise do petróleo’, a qual, no entanto, só é responsável pela metade deste déficit”*. Dessa forma, o autor identificou que o déficit da balança comercial se intensificou no Brasil em um momento em que o mercado internacional se encontrava debilitado num contexto de escassez de recursos. Além disso, a acumulação dos petrodólares, retidos por um reduzido número de países, também foi colocada em circulação, mas disponibilizada em quantidades reduzidas e no curto prazo. A respeito das problematizações internacionais que abalaram o mercado, em artigo escrito em dezessete de setembro de 1973, para o Jornal O Globo, Gudin (1973) enfatizou:

O pecado original que deu lugar à crise monetária internacional foi o de terem, os EUA, abusado do privilégio de que gozava o dólar, de ser também moeda internacional, como tal recebido e aceito mundo afora. Os EUA despejaram dólares no mundo através da Guerra do Vietnam e de enormes investimentos na Europa. A enorme massa de dólares que ricocheteou pela Europa de país em país tem grande responsabilidade pela inflação que se infiltrou primeiramente na Europa.

No entanto, após cerca de sete anos de expansão, a economia brasileira entrou em recessão a partir de 1974. A pressão inflacionária (SIMONSEN, 1970) e o desequilíbrio na balança de pagamentos fizeram com que o governo adotasse medidas de estabilização econômica, reduzindo a oferta de moedas e os gastos públicos.

As desestabilizações verificadas no modelo de crescimento econômico brasileiro do período foram explicadas por meio de suas próprias contradições. Desse modo, por meio da inflação, da recessão externa e do aumento indiscriminado no preço do petróleo, precipitou-se a crise. Na argumentação de Luiz Gonzaga de Mello Belluzzo, é possível perceber a base de sustentação e as carências arroladas que levaram à derrocada do milagre econômico no Brasil.

Houve coincidência entre os ciclos da economia mundial e da brasileira. Esta coincidência, por um lado facilitou o rápido crescimento e um abundante fluxo de

financiamentos externos. De outra parte, encobriu, durante algum tempo, duas sérias deficiências latentes em nosso padrão de crescimento. Essas duas deficiências seriam a incapacidade do sistema financeiro doméstico em prover fundos de médio prazo e o desequilíbrio da estrutura industrial expresso num relativo atraso na diversificação das indústrias de bens de produção (BRESSER PEREIRA, 1987b, p. 74).

Embora alguns autores como Vidal, que foi o responsável pela implantação do Projeto Proálcool durante o governo Geisel, em 1976, minimizarem a crise do petróleo com relação à desaceleração econômica no Brasil, a ação da escassez internacional de energia sobre a crise interna, acabou conduzindo o país a enfrentar problemas também no suprimento de combustíveis (VIDAL, 1998; SINGER, 1977)⁹¹. Dessa forma, a crise internacional do petróleo, combinada com o final do milagre econômico que se esgotava após um período de aproximadamente sete anos consecutivos de crescimento, acentuou suas proporções no Brasil.

O governo instalado a partir de 1974, frente aos problemas econômicos que se manifestavam, optou por utilizar medidas consideradas clássicas na contenção ao crédito e no controle dos salários. Essa escolha proporcionou uma redução no nível da atividade econômica do país que, somada à crise internacional do petróleo, provocaram uma mudança nas expectativas dos empresários em relação ao governo. Mesmo que o Brasil não sentisse de imediato os efeitos da desaceleração econômica, o que pode ter ocorrido em razão de alguns setores sentirem-se predestinados a um crescimento ininterrupto, conforme se demonstrou anteriormente, descortinava-se a premissa de que, quando um processo de desenvolvimento se arrefece, a legitimidade de um governo autoritário também se desmembra. Tal fato levou o governo Geisel a sistematizar, motivado por pressões sociais eminentes, uma abertura política.

Consequentemente e finalizando, cumpre destacar, utilizando um auxílio poético, que se pode comparar a situação no Brasil a um transatlântico cujas avarias originaram-se de uma colisão contra um iceberg. Instalada a comparação, o milagre econômico submergia. Explica-se: ao contrário da abundância de crédito, de um controle administrativo dos preços e da correção monetária verificada em anos anteriores, retornava-se ao recurso da diminuição de crédito ação que se constituía como a mais adequada à concepção vigente, no combate à inflação, a qual, naquele momento diferenciado, assumiu uma importância quase tão urgente quanto o próprio crescimento desenvolvimentista acelerado dos anos do milagre econômico brasileiro.

⁹¹ Ambos os autores minimizam a ação da crise do petróleo como determinante para o final do milagre econômico. (N.D).

5. CONFLITO DE INTERESSES ENTRE A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA E AS DIRETRIZES ECONÔMICAS DO GOVERNO

5.1. A Crise no Setor Automotivo

As razões que conduziram à implantação da indústria automobilística no Brasil no âmbito do Plano de Metas do governo JK, a partir de 1956, devem ser entendidas à luz de políticas estabelecidas anteriormente. A política de estímulo ao crescimento industrial se manifestou, principalmente, após a II Guerra Mundial e continuou durante os anos 1950. A partir de 1953, as Instruções da SUMOC (Superintendência da Moeda e do Crédito) passaram à promoção do desenvolvimento industrial com base em uma política de substituição de importações. Segundo Malan (1980, p. 403), entre os anos de 1952 e 1956, a política adotada resultou na diminuição de 42% das importações industriais, enquanto a produção industrial nacional cresceu 40% em um prazo de cinco anos. Portanto, a implantação da indústria automobilística, a partir de 1956, foi resultado de uma política desenvolvimentista antes elaborada e combinada com as orientações liberais expressas na Instrução 113. Esta, conforme já se enfatizou, serviu como um elemento fundamental para a consolidação do processo de internacionalização do capital industrial no Brasil, em razão das facilidades concedidas às empresas estrangeiras.

Nos pareceres pesquisados para este estudo, o próprio Ministro Severo Gomes avalia que a política adotada pelo governo JK, por consistir na limitação das importações diretas, obrigou as multinacionais a produzirem no mercado doméstico brasileiro.

Ao se confrontarem as fontes investigadas, constata-se que, de meados de 1950 a 1970, a indústria automobilística se revelou como um dos segmentos líderes da expansão da economia brasileira. No entanto, após o fim de um crescimento acelerado atestado nos anos do denominado milagre brasileiro, a partir da implantação do II PND, do acirramento inflacionário, entre outras condicionantes, surgem divergências entre a indústria automobilística e o governo federal. Logo, a documentação arrolada neste texto pretende demonstrar a crise que afetou a indústria automobilística, a contar do início do governo Geisel.

Após o término do milagre econômico brasileiro, a indústria automobilística não mais ostentava a dinâmica anterior identificada com os altos lucros obtidos durante aquele período de prosperidade. Observam-se, nos despachos governamentais, as reclamações dessa indústria

que, anteriormente, provocava filas de espera para seus produtos, mas que, já em 1974, reclamava de seus estoques de carros sem compradores.

Nesse início do governo Geisel, o ministro Severo Fagundes Gomes, em correspondência à Presidência da República, afirmou que a pressão psicológica da crise potencializaria indiscriminadamente seus efeitos sobre a população, ocasionando, evidentemente, danos à economia nacional. Em relatório enviado pelo Ministério da Indústria e Comércio à Presidência da República, o ministro Severo Gomes argumenta:

À nossa viagem a São Paulo no dia três de março corrente, seguiu-se o noticiário da imprensa sobre o desemprego na indústria automobilística. Conforme pude constatar pelo depoimento pessoal de diversos empresários paulistas, tais como Antônio Ermírio de Moraes, Oswaldo Palma (Diretor da FIESP – Federação das Indústrias do Estado de São Paulo) e Luiz Eulálio Bueno Vidigal, o problema de desemprego está, no momento, circunscrito à indústria automobilística, encontrando-se os demais setores da indústria com nível normal de emprego e em muitos deles, em processo de recrutamento (BRASIL, 1974b, p. 0976).

Em contrapartida, e no mesmo relatório, o titular da pasta do MIC, ministro Severo Gomes, aborda a mudança ou redirecionamento adotado por alguns empresários como Ermírio de Moraes, por exemplo, na condução da política de emprego, recrutando mulheres, em função da inexistência de mão de obra masculina disponível no mercado. Afirma, também, que fatos semelhantes foram relatados por outros empresários, ao que conclui:

Devemos ficar atentos para o desemprego que se verifica na indústria automobilística, o mesmo não deverá se constituir motivo de alarme pela situação vigente nos diversos setores industriais (Ibid, p. 0978).

Observa-se que havia, por parte do ministro, uma tentativa de não preocupar a população e a Presidência com uma taxa de desemprego na indústria como um todo; por isso, ele a atribui, especificamente, à indústria automobilística. No que concerne às medidas adotadas durante o governo Geisel, no intuito de dinamizar a economia e minimizar as consequências do final do milagre brasileiro, Severo Gomes explicita que o desemprego na indústria automobilística não deve ser encarado com surpresas porque o governo, deliberadamente e com amplo conhecimento do público e do setor, adotou uma série de medidas que, possivelmente, atingiriam aquela indústria. As medidas, segundo o ministro, principalmente aquelas relacionadas ao II PND e as de regulamentação do uso de combustível, fatalmente, levariam o setor a um desaquecimento, com resultantes ações de racionalização de custo das empresas. Ao concluir seu relato, Severo Gomes, compreende as consequências lógicas das ações governamentais, entretanto, circunscreve a problemática do

desemprego na indústria automobilística a um reduzido número e a um exagero por parte das montadoras multinacionais.

Na bibliografia relacionada ao tema, não se encontra um consenso, anotado anteriormente neste estudo, quanto aos efetivos da crise internacional do petróleo como sendo determinante para o fim do milagre econômico no país. Por isso, cabe dizer que a continuação do documento de Severo Gomes apresenta que, em contato com Fernando Ferrari, Presidente da Associação Brasileira dos Revendedores Autorizados de Veículos (ABRAVE), o ministro da Indústria e Comércio alega que o impacto psicológico das medidas de racionalização do uso de combustível sobre os usuários de veículos de maior potência foi muito grande, pois:

O Dr. Ferrari informou que enquanto em veículos do tipo “Galaxie” e “Dodge” a redução foi superior à casa dos 50%, veículos como a “Brasília” e o “Passat” continuavam a ter crescimento nas vendas, com fila de espera junto à maioria dos revendedores (Ibid, p. 0983).

O ministro Severo Gomes, em sua explanação verificada na fonte, restringe a crise na indústria automobilística apenas aos automóveis de luxo e que mais consomem combustíveis.

Em correspondência redigida por Paulo Vieira Belotti (BRASIL, 1974c, p. 0938), ministro interino da Indústria e Comércio para apreciação do titular da pasta – Severo Gomes – é possível perceber uma preocupação daquele ministério para com o setor industrial nacional em detrimento dos interesses das multinacionais.

Em 18 de junho de 1974, um novo relato do ministro Severo Gomes, intitulado “Automóveis” (BRASIL, 1974d, p. 1921), alerta para a problemática da indústria automobilística no campo externo, revelando que a matriz da Volkswagen, na Alemanha sofreu com prejuízos de US\$ 34,4 milhões entre os meses de janeiro e março do mesmo ano. Ainda quanto à Volkswagen, o apontamento faz uma amostragem que totaliza um número de 472.000 automóveis à espera de compradores na fábrica; com relação à Toyota, o documento apresenta uma baixa nas vendas internacionais que contabiliza 35%. Com fundamentação nos dados apresentados, e verificada a crise internacional no setor, o governo brasileiro demonstra apreensão no que se refere aos ganhos internos da indústria automobilística no Brasil e, quanto ao possível posicionamento das matrizes, na relação com as subsidiárias daquelas empresas no país, que poderiam repatriar seus lucros, a fim de contrabalançar as perdas externas.

Anexadas na continuação do documento anterior, são apresentadas algumas soluções, no campo do MIC, no tocante à expansão dos consumos de bens duráveis no país:

Incluído o setor automobilístico, poder-se-ia adotar uma política eficaz de controle da expansão, quer restringindo a linha de crédito, ampliando a tributação, quer se exercendo controle via “prazos de financiamento” ao consumidor. Tal política se justificaria porque tais bens exigem importação de insumos industriais, requerem importação de combustíveis para transporte individual (caso dos automóveis), e exigem investimentos crescentes na infraestrutura econômica, a uma velocidade difícil de ser mantida (Ibid, p. 1003).

Além disso, no despacho do MIC, intitulado “Impressões Conjunturais”, datado de 21/06/74, (BRASIL, 1974e, p. 0113) o ministro Severo Fagundes Gomes descreve sua atuação junto à Federação de Indústria de São Paulo e do Rio de Janeiro e esclarece que os empresários se queixam, principalmente, da crise de matérias-primas que lhes está impedindo a plena capacidade de atender ao mercado. Aborda, com semelhante precisão e clareza, as queixas dos empresários, que remetem ao aperto de crédito e às baixas nas margens de lucros, caracterizando-os como intensos. Assegura que, diante de tais fatos, os empreendedores da indústria temem pela volta à metodologia do tratamento de choque. Salienta-se que a crise de matérias-primas, confirmada no período, foi um dos elementos determinantes para a desaceleração econômica mundial, uma vez que o crescimento dos anos anteriores proporcionou uma grande demanda por produtos industrializados, suplantando a produção, fato que levou à escassez no mercado internacional.

As reclamações do setor automobilístico, envolto pela crise, motivaram o governo a solicitar um relatório para a Assessoria Econômica da Fundação Getúlio Vargas, que apresentou os aspectos gerais do setor em 21/06/74 ao MIC. Entretanto, ao analisar a produção da indústria automobilística no Brasil, o ministro Gomes rejeitou as contestações do setor e forneceu, por meio de dados, um panorama confortável para a Presidência da República. Assim avaliou o ministro Severo Gomes:

A indústria automobilística, como um todo, aumentou sua produção 5% em relação a abril. Essa mesma indústria automobilística produziu até maio, aproximadamente 372.622 unidades, traduzindo um crescimento de 27,6% sobre igual período do ano anterior. Este desempenho foi obtido a despeito dos prolapados problemas apontados pela própria indústria (BRASIL, 1974f, p. 0203).

Na Agenda para Despacho com o Exmo. Senhor Presidente da República, com data de 27.08.74 (BRASIL, 1974g, p. 0326), o titular do MIC apresenta os assuntos a serem analisados junto ao Presidente Geisel, que vão do número I até o VIII, este último, sobre a indústria automobilística. O que chama a atenção, no entanto, é o título do item VIII, “A Falsa Crise na Indústria Automobilística”, grifado a punho e com uma anotação onde se lê “falar comigo”, o que não é comum, se comparado a outros documentos de mesmo cunho. Na

continuação do documento, em anexo, Severo Gomes argumenta que algumas notícias alarmistas sugerem que a indústria automobilística estaria entrando em crise em vista de alguns fatores, os quais demonstra:

A política de aperto a liquidez adotada pelas Autoridades Monetárias até o final de julho; a limitação dos prazos de financiamento para no máximo 24 meses (na realidade as operações não foram formalmente limitadas a esse prazo; mas os financiamentos acima de 24 meses só podem ser feitos com correção monetária variável, sendo nesse caso, impraticável (Ibid, p. 352).

Na continuação da sua explanação ao Presidente da República, Gomes argumenta sobre o que, de fato, existe de objetivo com relação ao setor automobilístico. Menciona que os estoques em poder dos revendedores, realmente, aumentaram e, por conseguinte, desapareceram praticamente os ágios e as filas de espera, havendo alguns veículos com vendas abaixo do preço. Também menciona que existe dificuldade na venda de três modelos, o Opala, o Dodge Dart e o Maverick, enfatizando que o mercado brasileiro sabe escolher, pois não encontrou dificuldades com as vendas dos carros de pequeno porte. Concluindo, o ministro afirma, “*A produção automobilística vem crescendo a taxas altíssimas, apesar dos aspectos acima mencionados, as taxas de expansão sendo maiores em 1974 do que em 1973*” (Ibid, p. 421).

Discordando das frequentes reclamações da indústria automobilística sobre a crise no setor, verifica-se uma preocupação do MIC com o crescimento daquela indústria no Brasil. Tal situação levou o ministro Severo Gomes a apontar os malefícios desse crescimento para o desenvolvimento nacional assinalando, então, que:

Esse crescimento exagerado é observado com apreciáveis críticas, pois: as vendas da indústria automobilística são baseadas numa formidável destruição do potencial de poupança pelo crédito ao consumidor; não se trata de prática saudável para um país que precisa fortalecer a sua poupança para realizar seus planos de desenvolvimento econômico; o crescimento da frota automobilística implicará no substancial aumento do consumo de energia (petróleo); a excitação da produção automobilística implica formidável carga adicional de importação de matérias-primas (Ibid, p. 421).⁹²

Ainda no que concerne à crise internacional de matérias-primas, justamente em um momento de desaceleração econômica, o MIC, com vistas nos interesses nacionais, se pronunciou de modo restritivo sobre as necessidades da indústria automobilística. Desse modo, impôs algumas regras e, para isso, estabeleceu que as quotas de importação daquele segmento fossem controladas por órgãos governamentais (Ibid, p. 569).

⁹² Grifos da doutoranda.

Percebe-se que, durante o primeiro semestre de 1974, havia uma intensa especulação no mercado do aço, desencadeadora de uma estocagem que atingiu, no Porto de Santos e no do Rio de Janeiro, um montante de 600.000 toneladas do produto (Ibid, p. 585). Nesse aspecto, em função da especulação do aço, os outros setores que necessitavam desta matéria-prima foram obrigados a cancelar seus pedidos. Criticando a indústria automobilística, o governo argumentava que aquela indústria, principal consumidora do produto, possuía um estoque equivalente a 120 dias de produção, quando o normal seria de 60 dias. Portanto, o MIC assinalou que, a partir de 1975, o monopólio da importação de aço ficaria a cargo da SIDERBRÁS⁹³, a fim de evitar a especulação maléfica antes ocorrida anteriormente, ressaltando que tal monopólio não cobriria as importações da indústria automobilística.

Ao assinalar, por várias vezes, as restrições aos programas de beneficiamentos e isenções fiscais nas importações de aço pela indústria automobilística, as premissas governamentais orientavam para uma posição preliminar em nível técnico de:

[...] limitar a lista negativa, do Brasil, a produtos de setores notoriamente críticos ou de interesses marcadamente conflitivos, como a indústria automobilística. A sugestão de aumento do IPI nos automóveis é mais uma tentativa de contenção via preço, conflitando com os problemas de inflação, etc. (Ibid, p. 586).

Quando se faz uma análise comparativa do MIC com outra pasta do governo, a do Ministério do Trabalho (MT), ratifica-se a preocupação marcante do ministro, Arnaldo da Costa Prieto, no tocante à crise na indústria automobilística (BRASIL, 1974h, p. 0167). Encara-se esse fato com base na lógica de que a estabilidade social fora uma das premissas do regime militar, já que o que estava em jogo era a manutenção dos empregos. O ministro informa por meio de um relatório ao Presidente Geisel, uma realidade extremamente preocupante na indústria automobilística. Como argumentos, o titular do MT elenca a dispensa dos funcionários da Ford Motors no Brasil, que ameaça exonerar 612 funcionários administrativos, dos quais 52 são estrangeiros e retornam aos Estados Unidos, além de 30 brasileiros entre técnicos e engenheiros. Mesmo que a amostragem aqui não represente um número elevado, os apontamentos do MT mencionam a crise na indústria automobilística e calculam que o desemprego no setor chegou ao nível de 10%, causando extrema atenção por parte dos governantes (Ibid, p. 170-171).

⁹³ A Lei n.º 5.919, de 17 de Setembro de 1973 estabelece, em seu Art. 1.º, que o Poder Executivo está autorizado a constituir uma Sociedade de Economia Mista, de capital autorizado, sob a denominação de Siderurgia Brasileira S.A. - SIDERBRÁS, vinculada diretamente ao Ministério da Indústria e do Comércio. Fonte: CPDOC/FGV.

Diferentemente do MIC, o arquivo do Ministério do Trabalho, com frequência, abrange em seu conteúdo apontamentos referentes à indústria automobilística com títulos relacionados à “*situação do setor, aos estudos sobre a área, empregos, desemprego e gerenciamentos*” (Ibid, p. 0184, 0214, 0319, 0321). No entanto, esses documentos não apresentam continuidade e nem datação, e oferecem ao pesquisador, além dos seus títulos, apenas anotações efetuadas pelo próprio Presidente Geisel. Um exemplo desses apontamentos é “ficar comigo”, frase que implica acreditar na importância de tais despachos para o governo. O Ministro do Trabalho, Arnaldo da Costa Prieto, assumiu o cargo juntamente com a presidência, no ano de 1974, e permaneceu como titular do MT até o final do governo, em 1979. Em correspondência, intitulada “Agenda do Despacho com Excelentíssimo Senhor Presidente da República”, com data de 3.03.1977, o item de número 6 apresenta a “Situação da Indústria Automobilística” relacionando os dados relativos à produção, às vendas e ao estoque do setor. Assim, lêem-se as seguintes palavras e números:

A previsão é de dispensa, em curto prazo, de 5.000 empregados das indústrias de montagem; havendo uma diminuição de 10% na produção da indústria automobilística ocorrerá a dispensa da ordem de 14 a 15.000 trabalhadores gerando um desemprego na ordem de 100.000 operários entre as indústrias de montagem e as de fornecedores (BRASIL, 1977a, p. 646 e 651).

Esses termos oportunizam reconhecer que a falsa crise na indústria automobilística, apresentada no início do governo, com o passar do tempo, se revelou de maneira contundente principalmente pelas demissões efetivadas. O aumento no desemprego, evidentemente, foi motivo de preocupação, uma vez que o governo da revolução primava pela estabilidade econômica e social como forma de legitimação no Executivo desde 1964.

O ex-ministro da Fazenda, à época do milagre, Antônio Delfim Netto, quando ocupou a embaixada do Brasil na França, entre 1975 e 1978, informou ao MT os interesses da Peugeot em instalar uma montadora no Nordeste do país. Essa proposta estava de acordo com a política de descentralização defendida pelo governo federal. O embaixador afirmou que, na oferta inicial da Peugeot, esta entraria com pequena participação financeira, cabendo à SUDENE⁹⁴ a complementação; informou, ainda, que tal oferta poderia ser negociada, e declarou-a conveniente para o Brasil (BRASIL, 1975a, p. 0095). O Ministério do Trabalho,

⁹⁴ A Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste, criada pela Lei n.º 3.692, de 15 de dezembro de 1959, foi uma forma de intervenção do Estado no Nordeste, com o objetivo de promover e coordenar o desenvolvimento da região. De 1959 a 1964, Celso Furtado foi responsável pela estratégia de atuação do órgão, definida a partir do diagnóstico da região apresentado por ele em 1959. Fonte: CPDOC/FGV.

no entanto, postergou a análise, não aparecendo mais, no período estudado por este trabalho, outras alusões ao tema da Peugeot.

Na apreciação do MIC (BRASIL, 1975b, p. 0953), o ministro Severo Gomes, se pronuncia de maneira antagônica quanto às ambições da Volvo em se instalar no Brasil, justificando que a vinda daquela empresa, com exigências de colocação de parte significativa de sua produção no mercado, prejudicaria grandemente as condições de suprimento das firmas já instaladas. Nesse relato, o ministro também observa que a maior diversificação resultante da instalação de mais uma multinacional acarretaria prejuízo aos interesses nacionais, conforme se comprova abaixo:

A subordinação da decisão sobre as propostas da Volvo a naturais interesses, significará a aceitação do princípio de que esses interesses econômicos têm prioridade sobre os interesses nacionais. Cumpre lembrar que em nosso país já se encontram instaladas sete fábricas de veículos a Diesel, enquanto que outros países, os mais industrializados, não dispõem de mais de duas ou três fábricas independentes em seus territórios (Ibid, p. 0954-0955).

A diretoria da Cofap, quando se reportou ao governo quanto ao estabelecimento da crise enfrentada pelo setor automotivo, exemplificava que aquela empresa, o que era de pleno conhecimento do governo, ocupava uma posição de destaque dentre outras no campo de fabricação de anéis para pistão destinados ao atendimento das necessidades da indústria automobilística, no mercado interno, e ao mercado de reposição, na exportação. Referindo diretamente à crise da indústria automobilística, no documento em análise, a Cofap avalia:

A crise que atingiu a indústria automobilística e de autopeças, tanto em relação às montadoras de veículos estabelecidas no país, quanto em relação ao mercado de exportação, acarretou às indústrias do ramo de anéis para pistões, um trabalho com capacidade ociosa, da ordem de aproximadamente 36%, o que na Cofap se traduz, incluído o esforço titânico, numa capacidade de produção ociosa de 30% (BRASIL, 1975c, p. 0948).

Dentre vários argumentos, a Cofap estabelecia que a crise na indústria automobilística, ao atingir todo o mercado mundial de autopeças fez com que o Brasil, exteriormente e graças ao setor automobilístico atuante, em conjunto, se configurasse em excelente mercado para as empresas multinacionais do ramo. Salientava que, por esse motivo, as multinacionais procuravam instalar-se no Brasil diretamente ou mediante associações com empresas brasileiras, para, dividindo um mercado já insuficiente, onerar as indústrias do ramo. Dessa forma, ao lhe provocar aumento de sua capacidade ociosa, certamente, torná-las-ia não competitivas. Ao afirmar seu posicionamento negativo quanto ao estabelecimento de novas

indústrias multinacionais do setor no mercado brasileiro, a Cofap explicita um caso específico:

É do conhecimento da Cofap que a Goetzewerke Friedrich Goetze A. G/ Burscheid, fabricante de anéis de pistão da Alemanha, está anunciando sua vinda para o mercado brasileiro, em associação com um fabricante de autopeças já estabelecido no Brasil, oferecendo, até que tenha sua produção iniciada no país, anéis de pistão importados ao preço dos que ora são fabricados internamente, ou seja, numa clara tentativa de solapar o mercado nacional, mesmo que operando com prejuízo (Ibid, p. 0949).

No sentido de vetar a entrada de novas empresas no Brasil, a Cofap solicitava, ainda, que o governo estabelecesse instrumentos normativos no que remetia aos benefícios concedidos à indústria automobilística transnacional. Com a intenção de defender a indústria nacional, o relatório da Cofap indica o Decreto Lei n.º 1.137, de 07.12.1970, letra F do Artigo 1.º (Ibid, p. 0950), em que consta que “*o governo pode, através de fiscalização, vetar o registro de ingresso, a qualquer título, de capitais estrangeiros destinados a novas atividades industriais no país*”. Ao analisar a Lei n.º 1.137, os dirigentes da Cofap concluem que o Decreto prevê uma série de incentivos, os quais não apenas envolvem a isenção do Imposto de Importação e do IPI, mas também o apoio financeiro por parte de entidades governamentais de crédito e o registro, no Banco Central, do ingresso de capitais estrangeiros. Antes, porém, de encerrar com seus argumentos, a Cofap apresenta, neste texto em exame, algumas considerações ao MIC:

Ora, quem diz incentivo, diz motivação: e isto, no caso, inexistente, eis que se concedidos fossem tais incentivos estaria o Governo atuando em detrimento da indústria nacional instalada e em funcionamento e a favor das empresas multinacionais que já agora, como dito anteriormente, pretendem se instalar com o objetivo de prejudicar o atendimento de um mercado para o qual nunca concorreu de forma construtiva. Assim, pois, em vindo a V. Exa. a determinar ao CDI que se abstenha a incentivar novos projetos na área e instruir o Banco Central do Brasil para o não registro de investimentos estrangeiros que pretendam se instalar no setor (Ibid, p. 0951).

Nas pastas do Ministério da Indústria e Comércio e do Trabalho, as alusões à crise na indústria automobilística demonstram preocupação, por um lado, e atenção, por outro. Entretanto, esses documentos demonstram que a crise realmente existiu, assim como sua propagação alarmante, a ponto de motivar o governo, em correspondência confidencial e secreta, a designar o setor automobilístico como conflituoso para os interesses nacionais.

O relatório do MIC à Presidência da República, datado de 28.07.76 (BRASIL, 1976a, p. 0683), leva ao conhecimento de Geisel que o jornal *O Estado de São Paulo*, em sua edição

de 23 de julho do corrente ano, assinalou que as restrições impostas pelo governo no sentido de suprimir as vendas no crédito, se configuram como um dos maiores abusos praticados pelo Estado na condução da economia brasileira. A apreciação do MIC, no campo interno, se caracteriza como um alerta à presidência acerca da imagem do governo na mídia e sua repercussão quanto ao autoritarismo das medidas adotadas, principalmente, com o intuito de conter o crédito. Tal decisão governamental comprometeu o financiamento de bens duráveis, como os automóveis, causando, uma retração nas vendas de mercado. Esse relatório afirma também que os diretores da General Motors do Brasil, da Ford e da Volkswagen, mesmo admitindo alguns problemas na indústria automobilística, não quiseram opinar sobre o assunto; preferiram analisar o comportamento do mercado consumidor e a crise. Na sequência do relato, Severo Gomes apresenta sua impressão junto à Associação Brasileira de Revendedores Autorizados de Veículos, que se constitui em um importante instrumento do setor, ao Presidente Geisel, relacionando a manifestação de pessimismo daquele órgão, explicitado nas palavras de seu diretor, que salientou: “[...] *agora, a solução para o comércio de automóveis está no relacionamento com as autoridades policiais e militares.*” (Ibid, p. 0886)

Em 08 de fevereiro de 1977, o Ministério da Indústria e Comércio substituiu seu titular, passando de Severo Gomes para Ângelo Calmon de Sá a responsabilidade dessa pasta. Em relatório do MIC, datado de 06.06.1977, Calmon de Sá descreve à Presidência da República a situação na indústria automobilística:

Nos contatos que venho mantendo para acompanhar de perto o desempenho da indústria automobilística, fui informado pela direção da Volkswagen que no mês de abril em curso a empresa deverá conceder cinco dias de férias coletivas aos seus empregados. A General Motors, por seu turno, informa que fechou o trimestre com menos 20% nas vendas, as quais, de 43 mil veículos no período de outubro/dezembro/76, caíram para 34 mil nos três primeiros meses deste ano (BRASIL, 1977b, p. 0956).

Ao assumir o MIC, Ângelo Calmon de Sá, até então banqueiro, deparou-se com a avidez das indústrias estrangeiras instaladas no país que, envolvidas na crise internacional, objetivavam manter seus lucros às margens do milagre econômico anterior. Várias são as alusões, a partir de 1977, às reclamações da indústria automobilística sobre os prejuízos nas vendas, as ameaças de demissões, o corte de salários, as férias coletivas e, também, à vinculação de tais decisões com o autoritarismo praticado pela gestão Geisel. Com base no número de despachos que abordam a diminuição na lucratividade da indústria automobilística, conclui-se que o desequilíbrio no mercado proporcionou um diálogo e uma atenção particular,

não dispensada, por parte dos governantes, àquele setor, desde o final do GEIA ou à época de alta demanda verificada na época do milagre econômico.

Em correspondência, Calmon de Sá apresenta ao Presidente Geisel informações desanimadoras sobre a indústria automobilística depois de sua visita à General Motors do Brasil:

Na ocasião, insisti pela necessidade de ser reduzido ao máximo o número de dispensas, por razões óbvias, retrucando a GM que desde janeiro vem suportando elevados ônus. Em face disso, obriga-se a promover a dispensa de cerca de 900 operários, optou pela medida, segundo adianta, a fim de não ter de solicitar redução da jornada de trabalho, alternativa que atingiria todos os seus 20.000 operários (Ibid, p. 0956).

Em nota do MIC à Presidência da República, com data de 19 de abril de 1977, Calmon de Sá (BRASIL, 1978a, p. 0957) expõe um contato com o Sindicato Nacional de Indústria de Peças para Automóveis e Similares (SINDIPEÇAS); observa que, em relato de sua viagem à Alemanha, o Sr. Luis Eulálio Bueno Vidigal Filho, Presidente do SINDIPEÇAS, manifestou preocupações com o setor de autopeças, quanto à tendência de verticalização observada na indústria automobilística e a tendência natural das subsidiárias utilizarem a mesma política no Brasil. No documento sobre a convergência identificada pelo SINDIPEÇAS, Calmon de Sá demonstra três casos e argumenta que estão relacionados especificamente à GM do Brasil. O Ministério da Indústria e Comércio, na voz de seu titular, enfatiza que, “*a General Motors do Brasil pretende produzir cabeceira tubular do encosto médio do Chevette e espuma de poliuretano destinado ao assento de veículos, além de estar produzindo bancos para outros modelos de sua linha*” (Ibid, p. 0957).

Uma das premissas para a efetiva instalação da indústria automobilística no Brasil se encontra na horizontalização do seu processo de produção. As multinacionais instaladas no país, segundo o GEIA, deveriam se organizar de maneira que parte dos insumos utilizados em seu processo de montagem fosse produzida pela indústria nacional, com o objetivo de dinamizar a economia no país. No entanto, frente à ociosidade ocasionada pela crise do setor, a GM, citada no documento, adotou a verticalização na fabricação de seus produtos. Por isso, ela mesma produzia insumos necessários à montagem dos carros, em prejuízo do que foi estabelecido anteriormente e como condição para a entrada das multinacionais no país, ou seja, a utilização de peças e acessórios de fabricação nacional. Na defesa de seus interesses, o SINDIPEÇAS apresentou algumas sugestões ao Ministério da Indústria e Comércio como tentativa de interromper a verticalização na indústria automobilística, sugerindo àquele ministério:

Permita à empresa fabricante de veículos, creditar-se do triplo do valor do imposto IPI (imposto sobre produtos industrializados) pago na aquisição de partes, peças separadas e acessórias da indústria de autopeças, se destinados a caminhões, e o dobro do valor, no caso de automóveis. O assunto deve merecer a atenção do governo, pois à medida que o fenômeno ocorre, as pequenas e médias empresas produtoras de autopeças e outros insumos perdem capacidade de competir (Ibid, p. 0958).

Ainda nesse documento analisado, o SINDIPEÇAS argumenta que a participação das empresas estrangeiras no setor é importante para o desenvolvimento tecnológico, tendo em vista que a indústria automobilística abrange uma vasta gama de conhecimentos, mas que, cada vez mais se restringiria às áreas de influência das multinacionais, se houvesse a verticalização. O parecer do ministro Ângelo Calmon de Sá, ao relatar os receios nos argumentos do SINDIPEÇAS ao Presidente Geisel, remete a uma visão lúcida do MIC, embora o governo, no intuito de salvaguardar a indústria nacional estivesse, também, favorecendo as multinacionais:

Em realidade, o que parece estar ocorrendo é uma tendência inicial devida ao aproveitamento da capacidade ociosa de certos setores da indústria automobilística na produção de determinados insumos, tais como: molas, assentos e estampados de pequeno porte. Há um consenso sobre a viabilidade do atendimento do pleito do SINDIPEÇAS, no estudo das soluções propostas (Ibid, p. 0959).

No final do governo Geisel, identificados alguns problemas com a indústria automobilística, no relatório do MIC à Presidência, com data de 28.10.78, o ministro Calmon de Sá defende com relação à SINFAVEA,⁹⁵ que é o órgão e a organização da indústria automobilística mais importante que existe. Assim informa que aquele órgão pretende, no dia 3 de Novembro de 1978, organizar uma mesa redonda com cinco personalidades oficiais do governo: uma dos Estados Unidos, uma da Europa Continental, uma da Inglaterra, uma do Japão e uma do Brasil. Com relação ao tema a ser abordado, relaciona a política energética adotada nos diferentes países chave e o futuro da indústria automobilística nos países periféricos. Todavia, o que chama a atenção é o posicionamento do ministro do MIC, quando conclui: *“Fui convidado para ser uma dessas pessoas. Mas, não pretendo aceitar”* (BRASIL, 1978b, p. 1545).

⁹⁵ Sindicato dos Fabricantes de Veículos Automotores, criada em 1955; em 15 de maio de 1956, a indústria de veículos agrupada na SINFAVEA fundou a ANFAVEA, entidade civil denominada Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. (N.D).

5.2. O II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) e o Papel do Estado

A fonte primária utilizada para embasar parte deste texto é o II Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, que compreende um compêndio textual de 149 páginas, incluindo discursos de Geisel. Planejado para o exercício de 1975 até 1979, o II PND foi, na época, publicado e distribuído pelo Governo Federal a alguns setores estratégicos, no final do primeiro ano em que Geisel assumiu a Presidência.

Concebido em um momento de fragilidade econômica como uma iniciativa de estabelecimento de metas a fim de reconduzir o Brasil ao caminho do desenvolvimento, paradoxalmente, o Plano, em sua natureza, estabelece estratégias coercitivas com relação ao crescimento, priorizando alguns setores e estabelecendo diretrizes para a indústria no país.

Nas primeiras páginas do Plano, com o objetivo de alcançar legitimidade política em um quadro de ditadura, o pronunciamento de Ernesto Geisel evidencia existir em seu governo, ao menos no início, marcante preocupação com a integridade das instituições nacionais. A observação se comprova, quando analisado o discurso de Geisel na promulgação do II PND, dirigido aos seus ministros e ao vice-presidente:

O ato que ora aqui se realiza, consiste no encaminhamento, à elevada apreciação do Congresso Nacional, do Plano de Desenvolvimento Econômico e Social – II PND – em que o Governo, através da meditação e labor de todos os Ministérios sob coordenação da Secretaria de Planejamento, consubstanciou metas tentativas a alcançar nos próximos cinco anos (BRASIL, 1974a, p. 5).

No mesmo texto, mas no final do discurso, por meio de mensagem ao Congresso Nacional (Ibid, p. 9), o Presidente Geisel salienta que se sente honrado em submeter o II PND às considerações daquele órgão; enfatiza que, em atendimento ao disposto no artigo 1.º do Ato Complementar n.º 43, de 29 de janeiro de 1969, com a redação dada pelo Ato Complementar n.º 76, de 21 de outubro de 1969, submete à apreciação do Congresso Nacional, o Projeto de Lei do II Plano Nacional de Desenvolvimento. Geisel expressa que, seguindo a concepção já adotada para o I PND (1972-1974), o novo Plano se constitui de um documento sintético, que define a política nacional de desenvolvimento nos campos econômico e social, aliás, em consonância com a legislação vigente, como aponta o Presidente, justificando-se desta maneira:

Num momento de particular complexidade da economia mundial, quis o atual Governo dirigir-se à Nação com espírito de franqueza e realismo. Mas sem abrir mão da tarefa ambiciosa de propor um novo e maior esforço para superar a distância

que nos separa do pleno desenvolvimento. Cuida, assim, o II PND, essencialmente, de estabelecer os objetivos básicos, a estratégia e os instrumentos gerais de ação do Governo, naquelas duas áreas - em suma, de apresentar a orientação econômica e social do IV Governo da Revolução (Ibid, p, 9).

No que concerne às instituições democráticas e, mais especificamente, ao conceito de democracia, deve-se recordar que esta definição, desde o golpe militar, assumira uma conotação um tanto quanto distorcida, afirmação que pode ser ilustrada na decretação do Ato Institucional nº 5, de 13 de dezembro de 1968, quando Costa e Silva, no discurso em defesa das arbitrariedades perpetradas pelo seu ato, afirmava estar defendendo a democracia no país.⁹⁶ Com Geisel, não foi diferente, porque, ao mesmo tempo em que transitava para a abertura do regime, a arbitrariedade recrudescera por meio de um estilo autoritário de governar. Este fato se confirmou em trabalho anterior desta doutoranda, mediante os exemplos da derrubada do Palácio Monroe, do corte de desafetos na inauguração da Fiat, da demissão do ministro Frota e do próprio fechamento do Congresso Nacional, em 1977, apenas para citar alguns de seus atos considerados antidemocráticos (ROEHE, 2005).

Continuando seu discurso, após enaltecer o Legislativo, garante o Presidente que “*ante a Nação afirmamos manter o decidido propósito de implantar esse Plano com determinação inabalável*” (BRASIL, 1974a, p, 6). Contudo, ao se tomarem como critério de análise as ações posteriores do governo Geisel e ao se interpretar a frase citada no início do texto do II PND, é possível perceber que, mesmo enaltecendo as instituições, aprovado ou não pelo Congresso Nacional, o Plano governamental seria aplicado de qualquer maneira, como se evidencia textualmente, pois o ato, na prática, apenas submete o documento ao conhecimento do Legislativo e não a sua aprovação.

As justificativas para a aplicação do II PND, segundo Geisel, partem da consideração do presidente acerca da tarefa do planejamento: naquele momento, esta se caracterizava como extraordinariamente árdua e difícil, em face das grandes perturbações de um mundo que ainda não sabia se desvencilhar do complexo de crise que acometera simultânea e inesperadamente a economia brasileira. Argumenta o governo que, frente à crise do sistema monetário internacional, de energia, de matérias-primas essenciais, de inflação epidêmica, do comércio exterior, da deterioração nos balanços de pagamentos e da confiança na estabilidade futura, o II PND assumia relevante significado, uma vez que o Brasil se encontrava inserido em um clima total de incerteza. Assim, enfatiza-se que:

⁹⁶ Discurso em rede nacional no dia 31.12.1968. Cpdoc/FGV.

É certo que não pode haver lugar para otimismo exagerado, num universo de profecias sinistras que vão da estagnação inflacionária à depressão econômica arrasadora. Por outro lado, conformar-se, a priori, ante tais expectativas de dias difíceis, com um pessimismo derrotista, seria refugar o esforço construtivo que, com fé, tudo pode, e aceitar, pela apatia e pelo desânimo, a generalizarem-se em ondas sucessivas, a realização, afinal, daqueles mesmos prognósticos negativos (Ibid, p. 6).

As condições do mercado internacional conturbado são amplamente discutidas no Plano assim como a árdua tarefa do governo que, intencionando retomar o crescimento econômico, propõe:

Para tanto, continuaremos persistentemente a eliminar o artificialismo de fórmulas enganosas, e até mesmo socialmente injustas, como a dos subsídios, ao mesmo passo que, por um judicioso mecanismo de incentivos e de desestímulos econômicos, consolidaremos crescentemente o campo da produção e, em que ainda caiba uma política realista de substituição de importações, favorecida pela disponibilidade de recursos internos e pelas novas escalas de custos internacionais (Ibid, p. 8).

Identificadas as justificativas para a aplicação do II PND, cabe observar que, na mesma medida em que a crise externa se estabelecia, evoluindo em intensidade, gravidade e consequências, o modelo de desenvolvimento brasileiro arrefecia suas forças. Porém, o padrão desenvolvimentista permaneceu durante o governo Geisel que, devido ao abrandamento do crescimento econômico, prosseguiu com o planejamento e, para tanto, lançou o II PND. Entretanto, as medidas previstas no Plano, mesmo que necessárias, não obtiveram um significativo apoio do empresariado estrangeiro, porque, no sentido de propor regras intencionando a retomada do crescimento interno no país ligado à estratégia econômica, o II PND estabelece como prioridade a:

Decisão de absorver, completamente ao esforço interno, poupança, tecnologia e capacidade gerencial externas, sem as quais dificilmente construiremos, em prazo relativamente curto, uma potência industrial moderna. Aqui se coloca, obviamente, o problema de ajustar as multinacionais à estratégia nacional (Ibid, p. 47).

Nos aspectos que remetem às questões ligadas ao mercado e às funções do governo, o II PND compreende que o modelo econômico, para ser viável no longo prazo, pressupõe uma nítida delimitação das funções e das dimensões do Estado, evidenciando, claramente, a intenção de evitar o perigoso e temido *avanço da estatização* (Ibid, p. 48). Em seu desenrolar, o Plano especifica que, quanto mais atuante for o governo, mais importante é que esteja claro o que pretende fazer e até onde pretende ir, a fim de que haja estabilidade e eficiência no sistema. De tal modo, além de responsável pela estratégia e pelas funções públicas

propriamente ditas, como segurança, justiça, entre outros, o governo considera como seu campo de atuação direta:

Os setores de Infraestrutura Econômica, normalmente através de empresas governamentais, em Energia, Transportes e Comunicações, operando articuladamente com os Estados e Municípios. Nessas áreas de concessão de serviços públicos, o setor privado atuará na forma que for definida (Ibid, p. 48-49).

O governo confere à iniciativa privada suas atribuições e incentivos (Ibid, p. 49), no que se refere às medidas adotadas pelo Plano, direcionando para uma maior atuação do Estado na economia, como se lê em:

Constituem campos de atuação próprios da área privada os setores diretamente produtivos: Indústrias de Transformação, Indústria de Construção, Agricultura e Pecuária, Comércio, Seguros, Sistema Financeiro (ressalvada a função pioneira e de estímulo atribuída aos bancos oficiais). Nesses setores, não apenas o Governo confia seu desenvolvimento à iniciativa privada, como procura provê-la das condições para um desempenho satisfatório, através de incentivos fiscais, financeiros, política de preços e outros estímulos (Ibid, p. 49).

No quadro da estratégia industrial, o Plano salienta que o crescimento esperado para a indústria, no período de 1975 até 1979, deveria ultrapassar a ordem de 12% ao ano. Porém, a realização deste objetivo, reconhecidamente, se tornou muito mais difícil do que foi a obtenção dos excelentes resultados alcançados nos últimos anos. Portanto, o governo observa que, para viabilizar aquela meta esperada:

Será indispensável adotar uma política industrial voltada para realizar a configuração definitiva (definitiva quanto ao estágio) do perfil industrial que se deseja no Brasil. E esse perfil, na próxima etapa, deverá incorporar na sua definição, diversos elementos (Ibid, p. 37).

O fortalecimento da empresa nacional recebe grande destaque no novo Plano do governo, pois a base de sustentação do desenvolvimento econômico anterior se concentrava, principalmente, em bens de consumo duráveis, como os automóveis, que, em sua maioria, foram produzidos pelas multinacionais, suprimindo, assim, o mercado da indústria nacional. Entretanto, deparado com a crise no governo Geisel e por intermédio do planejamento, o crescimento futuro revelava um planejamento com alicerces em bens de capital, insumos básicos, bens de produção e energia. E, em benefício da indústria nacional, o II PND propõe:

A criação de mecanismos para dotar as empresas nacionais de condições razoáveis de competição, em face da empresa estrangeira. Tais mecanismos destinados a

corrigir situações de debilidade da empresa nacional, ou condições de desigualdade no mercado, destinar-se-ão principalmente a sanar deficiências do empresariado nacional com relação ao capital, financiamentos de longo prazo, tecnologia e capacidade gerencial (Ibid, p. 51).

No parágrafo III, página 53, sob o título “Adoção de Política Clara e Consistente em Relação às Empresas Multinacionais e, em Geral, no Tocante ao Capital Estrangeiro”, observa-se a preocupação do governo em relação às empresas estrangeiras instaladas no Brasil. Mesmo que a fonte saliente que, em terras brasileiras as empresas estrangeiras contribuíram favoravelmente para o crescimento do país, ela sustenta que a presença forte e operante das multinacionais, no Brasil e no mundo, torna ainda mais necessária uma definição nítida, por parte do governo, em situar tais indústrias frente à estratégia nacional de desenvolvimento. Na continuidade dos esclarecimentos, o Plano aponta que, em vista da crise internacional que se estabeleceu no mundo industrializado, o Brasil necessariamente precisa dispor de instrumentos com o objetivo de implantar uma orientação definida para as multinacionais. As medidas relacionadas às multinacionais são explicitadas no Plano, de maneira pragmática por parte do governo:

O Brasil adota no assunto, posição madura e realista, estabelecendo assim, as prioridades para a atuação da empresa estrangeira no país, em termos de funções a desempenhar e de setores para onde destinar-se preferencialmente. Trata-se, não de baixar legislação restritiva, mas de indicar como se deseja que atue a empresa estrangeira no país, através de estreita cooperação entre as autoridades econômicas (Ibid, p. 53)

Na etapa de historiar o papel e as funções das multinacionais esperados pelo governo durante os anos anteriores, o Plano indica, como principais exemplos, a origem de poupança externa, a realização de transferência tecnológica e a capacidade gerencial, inclusive no treinamento de técnicos nacionais. No entanto, graças ao redirecionamento econômico, novas funções são estabelecidas para aquelas empresas instaladas no Brasil. Dentre essas funções, destacam-se: novos mercados, expansão das exportações, contribuição maior ao desenvolvimento da pesquisa tecnológica, orçamento próprio de pesquisa, contratação obrigatória de serviços de engenharia com empresas nacionais, análise de repercussão e posição de mercado. Também é solicitado que se evitem as práticas de controle de mercado ou de absorção de competidores e a política de diversificação de investimentos. Nessa espécie de nova formatação das multinacionais, o Plano preconiza a utilização de instrumentos econômicos, incentivos e desestímulos, financeiros e fiscais, com a meta de obter os

resultados desejados sem, no entanto, ter de recorrer a medidas de caráter restritivo para manter a estabilidade.

Observa-se, quanto ao exposto no texto, que, ao estabelecer novas medidas para a atuação das empresas transnacionais no país, o governo Geisel preocupa-se em manter as regras do jogo, não instituindo uma regulamentação intensiva para coibir a livre ação daquelas indústrias, principalmente a automobilística. Mas, para minimizar os abusos de poder econômico praticados pelas multinacionais, o II PND propõe a execução de uma política sistemática de controle de preços (Ibid, p. 55).

Cumprir destacar que, com relação à política energética e ao estabelecimento da crise do petróleo, examina-se, no capítulo VIII do II PND, que o governo institui algumas normas em detrimento da indústria automobilística, apresentando como argumento o fato de este setor ser o responsável por grande parte do consumo de combustíveis no Brasil. As normas instituídas relacionam estímulos governamentais aos setores ferroviários, marítimo e fluvial, mas não aos automóveis. Visando à supressão de gastos no mercado dos combustíveis o II PND estabelece:

Execução, principalmente nas áreas metropolitanas, de Programa Nacional de Transportes Coletivos, através de coordenação entre a União e os Estados e Municípios; será desenvolvido o Sistema de Transporte Ferroviário Suburbano e instalar-se-ão outros sistemas, como de ônibus expressos e ônibus especiais, em condições de substituir os automóveis (Ibid, p. 83).

Admitindo a aplicação de uma política realista, observada em vários momentos na análise do Plano, o governo demonstra, especificamente, evitar a utilização supérflua dos combustíveis, assinalando:

Limitação ao horário de funcionamento dos postos de gasolina, tributação maior aos veículos de lazer (lanchas, barcos, automóveis de grande porte), punição a ônibus, caminhões e carros de motor desregulado, estímulos aos veículos com melhor rendimento de combustível. Redução dos limites de velocidade de veículos, em áreas urbanas e nas estradas (Ibid, p. 84).

Sobre o Desenvolvimento Urbano, Controle da Poluição e Preservação do Meio Ambiente, apresentado como título no Capítulo IX do documento, encontra-se uma preocupação com a expansão da indústria automobilística e suas consequências como a poluição nas grandes cidades. A fonte esclarece que a, “*excessiva concentração de*

automóveis principalmente na área urbana, está acarretando sérios problemas de congestionamento e poluição, em detrimento do equilíbrio social” (Ibid, p. 86).

O capítulo XII apresenta como Instrumentos de Ação Econômica do Governo as políticas fiscal, orçamentária, monetária e de mercado de capitais, salarial, de controle de preços e a de balanço de pagamentos, as quais, segundo o Plano, devem ser integralmente utilizadas na consecução do crescimento acelerado, no combate à inflação e no equilíbrio da balança de pagamentos (Ibid, p. 123). No mesmo texto, confere-se a adoção de uma política de reforma tributária que propõe, além de modificações, o aumento nos Impostos sobre Produtos Industrializados (IPI) e sobre os Impostos de Circulação de Mercadorias (ICM), pagos ao Estado pelas empresas estrangeiras instaladas no Brasil (Ibid, p. 124). Ressalta a fonte que o aumento das alíquotas deve seguir critérios diferenciados, de acordo com a essencialidade dos produtos produzidos, podendo-se, assim, inferir que a indústria automobilística, ao não compreender o critério estabelecido, foi arrolada no aumento das alíquotas.

Nos documentos do Arquivo Geisel, selecionados para a elaboração do presente texto, verifica-se que, mesmo antecedendo o II PND, em Anteprojeto de Lei datado de 03.04.1974, o ministro Severo Gomes posiciona-se, sobre a atuação das empresas estrangeiras no Brasil, da seguinte maneira:

Considerando que as empresas estrangeiras que vem para o país carecem, para sua própria segurança, de ordenadas que norteiem a sua atuação; considerando que a empresa privada de capital nacional frequentemente é vítima de incertezas por receio natural de inversões de empresas estrangeiras no seu ramo de negócio. Considerando que o mercado interno brasileiro é um trunfo que não deve ser cedido sem a segurança de que as empresas que o ocupam darão o máximo de contribuição para o desenvolvimento (BRASIL, 1974j, p. 0979).

Na sequência do Anteprojeto de Lei, Artigo III (Ibid, p. 0980), o MIC estabelece que, nos setores da indústria explorados por empresas estrangeiras, não serão outorgados quaisquer favores fiscais, cambiais ou creditícios para o estabelecimento de novas empresas no país.

Em mensagem do MIC, destinada ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República, com data de 30.04.74 (BRASIL, 1974k, p. 0982), Severo Gomes abrange a defesa da indústria nacional. Salienta o ministro que as empresas nacionais constituem o contingente mais fraco, porque não dispõem dos recursos da empresa estatal, nem das facilidades, para buscar no exterior, tecnologias e recursos financeiros, com que contam as empresas multinacionais. Enfatiza, também, *“que parece ter chegado o momento de se adotarem medidas especiais de*

proteção ao segmento mais fraco da indústria e de disciplinamento na atuação dos mais poderosos” (Ibid, p. 0982).

Quando se analisam os argumentos de Severo Gomes na defesa da indústria nacional, é possível identificar um resguardo do mercado brasileiro, o que pode ser entendido pelo fato de ser, ele próprio, um empresário. Nesse sentido, Severo Gomes sustenta sua alegação:

Sendo o Brasil um dos mercados mais promissores no quadro internacional, compreende-se que nenhuma empresa de porte, líder em qualquer país na fabricação de determinado produto, queira ficar fora desse mercado, estabelecendo-se, desse modo, uma concorrência interna entre as empresas estrangeiras aqui estabelecidas (Ibid, p. 0983).

No mesmo documento, Severo Gomes salienta que a indústria estrangeira instalada no Brasil, em especial a indústria automobilística, ao contrário da empresa privada nacional, para a qual um único exercício sem lucro pode significar o desastre, pode sobreviver anos a fio, sem ganhos, ou mesmo com prejuízo, porque as respectivas matrizes encaram a atividade no país hospedeiro como um investimento de longo prazo. Acerca da contribuição das empresas estrangeiras estabelecidas no país e, mais precisamente, sobre a transferência de tecnologia, o ministro Gomes argumenta: que, *“as empresas cabeça-de-ponte não terão nem condições nem interesse em realizar pesquisa de desenvolvimento no Brasil, já que poderão receber a receita tecnológica completa de suas respectivas matrizes”* (Ibid, p. 0983).

Na análise da totalidade do II PND, salienta-se que a execução do Plano, por meio das propostas de imprimir um novo rumo ao desenvolvimento, tornou-se objeto de contestações no que concerne à atuação do Estado no campo econômico. Para Pedro Fonseca (2007, p. 28), *“parecia extemporâneo e fora de propósito acelerar a economia a partir de megaprojetos, sob forte liderança estatal”*. Ainda para esse autor, *“a opção por acelerar o processo de substituição de importações, explicitada no Plano, em boa medida lembrava as teses cepalinas, combatidas pelos principais economistas do regime militar”* (Ibid, p. 29).

Em conexão com a temática da presença do Estado na economia, conforme já se abordou em seção anterior nesta pesquisa em curso, o próprio Geisel, em entrevista concedida aos pesquisadores da FGV, afirmou que, *“passamos então, a ser acusados de estatizantes”* (D’ARAÚJO; CASTRO, 1977, p. 69). Quando defende o II PND, Geisel enfatiza que o Plano não era rígido, mas consubstanciava uma diretriz para que os diversos órgãos de governo pudessem ajustar suas ações e, como tal, defende o Presidente, o projeto foi submetido a modificações, com ampliações ou reduções conforme a situação (Ibid, p. 69).

Embora a culminância relativa ao papel exercido pelo Estado tenha se dado principalmente na década de 1950, as discussões relacionadas à temática continuam nos despachos produzidos pelo governo Geisel. Nesse aspecto, em relatório produzido pelo MIC em 19.06.1975 (BRASIL, 1975d, p. 1379) e, portanto, passados alguns meses do lançamento do II PND, evidencia-se a posição do ministro Severo Gomes em legitimar as ações do Estado:

Esse breve retrospecto não pretende, todavia, justificar a ação do Estado em período mais recente. Indica apenas que a ampliação de sua atuação empresarial não obedeceu a uma filosofia intervencionista. Não obedeceu no passado, e nem o faz no presente. Ainda o aumento de investimentos em setores tais como o Siderúrgico e o de Mineração indicariam que em momentos a expansão da ação do Estado se dá ou pela falta de capacidade financeira do empresário privado, ou como alternativa única de controle (Ibid, p. 1379).

Em suas memórias, Ernesto Geisel afirmou ter havido problemas de relacionamento em seus ministérios e relatou que os conflitos mais acirrados se deram primordialmente entre as Pastas do Ministério da Indústria e Comércio, liderados por Severo Fagundes Gomes, Ministério da Fazenda, sob o comando de Mário Henrique Simonsen e o Ministério do Planejamento, administrado por João Paulo dos Reis Velloso. Entretanto, a problemática em seus ministérios, segundo o Presidente, emergiu, principalmente, motivada pelo que definiu como ultranacionalismo, apregoado pelo ministro Severo Gomes (D'ARAUJO; CASTRO, 1977, p. 285).

Em defesa da atuação do Estado na economia, Severo Gomes expõe, por várias vezes, nos documentos, o que realmente pensa das multinacionais instaladas no Brasil. Ao historiar a inserção do capital estrangeiro desde a Primeira República até o início da década de 1950, Severo Gomes (BRASIL, 1975d, p. 1373) conclui que a atuação desse capital atendeu, no período, à conveniência interna. No entanto, o ministro argumenta que a derradeira etapa, iniciada na segunda metade do século, estava sendo vivida intensamente, naquele período, mas já apresentava características profundamente diferenciadas. O relator configura uma participação estrangeira que, mais que a simples transferência de capitais, poderia incorporar um modelo de desenvolvimento, determinar a estrutura industrial, e, portanto, perigosamente, orientar a própria evolução da economia nacional. Na continuação de seus esclarecimentos, o responsável pela Pasta do MIC prossegue sua abordagem relacionada ao capital estrangeiro e as multinacionais instaladas no país:

Encerra a transferência de capitais, na atualidade, uma total modificação do papel das empresas estrangeiras na economia posto que, a estratégia das grandes empresas, chamadas multinacionais ou transnacionais introduziram transformações profundas no quadro do desenvolvimento. Estamos diante de uma nova fase de desenvolvimento das atividades dos capitais estrangeiros no Brasil, e dadas as suas características de grandes empresas, de múltiplos interesses, nas mais diversas partes do mundo, e da efetiva capacidade de interferir no processo econômico dos países, é indispensável que façamos permanentemente uma revisão no quadro, a fim de que, a atuação do investidor estrangeiro não conflite com os objetivos nacionais (Ibid, p. 1373).

Pode-se dizer que uma das iniciativas do ministro Gomes que resultou na insatisfação das empresas estrangeiras instaladas no Brasil, foi caracterizada pela mudança na legislação sobre a remessa de pagamentos de assistência técnica e *royalties* das filiais para suas matrizes no exterior. A empresa estrangeira, em geral, e a indústria automobilística, em especial, contabilizava em seus balanços anuais expressivos dígitos que, a título de custos por assistência técnica, ao repassá-los, somente aumentava os lucros de suas matrizes no exterior. Nesse sentido, conforme se abordou no início desta pesquisa, facilitava o expediente de remessa disfarçada de lucros que, ao serem transformados em custos, também isentava aquelas indústrias do pagamento de Imposto de Renda. Segundo os apontamentos de Gomes, anualmente, as multinacionais chegavam a remeter ao exterior o equivalente a 15% de seu patrimônio, a título de assistência técnica. Mas este montante significativo, na visão do MIC, não justificava nenhum serviço efetivo de assistência técnica entre matriz e filial, servindo apenas para lesar os interesses nacionais. Visualizando a situação exposta pelo MIC, o governo Geisel decidiu, então, restringir a remessa de tais pagamentos das filiais para as matrizes no exterior.

Cabe ressaltar que as medidas nacionalistas e até restritivas de Gomes não convergiam com o pensamento de Velloso, Ministro do Planejamento, e de Simonsen, Ministro da Fazenda, que não consideravam conveniente restringir as operações do capital estrangeiro no Brasil, fato que representava os conflitos já anotados entre os ministérios de Geisel. Além disso, com ênfase na ação predatória das multinacionais a partir da efetiva industrialização no Brasil, Severo Gomes salienta que o país deve conjugar uma filosofia política que inspire um padrão de desenvolvimento julgado adequado à nossa realidade, às nossas aspirações e aos objetivos de participação mais ampla por parte do Estado. O ministro ainda avalia que a atuação das empresas multinacionais em notável expansão no mundo Ocidental obedece, evidentemente, a estratégias que visam alcançar objetivos específicos como o próprio fortalecimento das suas empresas em descompasso com os interesses nacionais. Na explicação de causas da instalação e da expansão das multinacionais, especialmente nos

países subdesenvolvidos, o ministro destaca que essas aconteceram, principalmente, em vista da redução de oportunidades em seus países de origem.

Nesse aspecto, para o ministro, a expansão daquelas indústrias ocorreu, primeiramente, por representar uma alternativa às políticas de substituição de importações adotadas pelos países em desenvolvimento, que propiciavam perspectivas de melhor lucratividade externa e de participação de seus investimentos em um mercado protegido. No entanto, a ênfase apontada pelo ministro Severo Gomes se acha na diversificação dos investimentos em diferentes áreas, na tentativa das multinacionais em minimizar seus riscos.

No amparo dos interesses nacionais, o ministro do MIC anuncia, *“já que as grandes empresas atuam moldadas por estratégias globais, seus objetivos não convergem automaticamente para o encontro dos interesses nacionais”* (Ibid, p. 1374).

Quando identifica as multinacionais que atuam dentro de um quadro de referência dinâmico, atendendo apenas o seu próprio interesse e objetivo, Gomes alega compete ao governo estabelecer novas linhas de atuação marcadas por escalas de propriedade nacional, ensejando uma política de harmonização, mas que não abdique das razões próprias do Estado. Quando solicita, no documento, que seja balanceado o comportamento observado pelas multinacionais, de um lado, e os objetivos nacionais, de outro, o ministro Severo Gomes também focaliza uma questão bastante debatida nas discussões anteriores, concernente ao modelo de industrialização a ser implantado no Brasil.

Nos apontamentos do MIC (Ibid, p. 1376), observa-se que, embora o ministro não atribua ao Estado uma ação intervencionista, seu discurso solicita um exercício mais intenso por parte do governo, destacando que as tradições, os usos e os costumes de uma Nação se vêem afetados pelas pretensões das multinacionais em transplantar, para o país receptor, seus próprios modelos de desenvolvimento, os quais, em vários casos, diferem consideravelmente da identidade cultural e da estrutura social do país que as recebe. Na defesa de uma atuação convergente para os interesses nacionais com relação ao estabelecimento das multinacionais, Severo Gomes aponta:

Isto é especialmente certo no caso de países hóspedes que se encontram em vias de desenvolvimento, pois as multinacionais, ao importarem uma cultura própria de países industrializados, distorcem peculiaridades sociais e culturais. Em essência se requer das multinacionais não só que ajustem seu comportamento às prescrições legais e formais, mas também que respeitem as políticas, usos e costumes vigentes no país receptor (Ibid, p. 1376).

Ao sustentar sua argumentação, o ministro Gomes afirma que, *“em geral, a melhor forma em que um país anfitrião pode tratar esse problema é mediante a promulgação de leis e regulamentos apropriados”* (Ibid, p. 1376).

A afirmação de Pedro Fonseca, integrada antes neste texto, quanto ao governo Geisel imprimir no II PND medidas cepalinas, aparece de maneira contundente na apreciação dos despachos do ministro Gomes para a Presidência. A convergência dessas apreciações com as teses cepalinas, principalmente com o pensamento de Prebisch, se apresentam nos seguintes argumentos de Severo Gomes:

O grande risco de uma análise internacional dos problemas relativos à industrialização no Brasil é a tentação de recomendar um modelo ou paradigma de vigência universal, aplicável indistintamente a todos os países em desenvolvimento. Na verdade não existe modelo teórico suscetível de ser transposto sem modificações (Ibid, p. 1376)

Na avaliação do MIC para a Presidência, sobressaem-se os argumentos de repúdio à implantação e à adoção, pelos países subdesenvolvidos, de modelos de desenvolvimento importados dos países industrializados ou de centro. Dessa forma, Gomes observa que se deve rejeitar a maneira de encarar o desenvolvimento industrial dos países periféricos como uma simples reprodução dos modelos das sociedades avançadas. Para tanto, afirma que, *“cada país em desenvolvimento deve criar seu próprio modelo, à luz de suas peculiaridades socioeconômicas, enfatizando, de acordo com suas prioridades nacionais”* (Ibid, p. 1377).

O amparo do Estado ao fortalecimento da indústria nacional é apresentado em várias páginas do II PND, mas as medidas governamentais adotadas em seu favorecimento, mesmo tencionando uma competitividade justa com as multinacionais, proporcionaram uma atmosfera de descontentamento entre os representantes da indústria estrangeira.

Na finalização do despacho à Presidência, Severo Gomes, afirma trazer à discussão um aspecto que vem sendo extremamente polêmico para a vida econômica do Brasil e que diz respeito ao II PND e à participação do Estado. Sobre isso, o ministro argumenta que *“muitos dos equívocos que vêm impedindo a exata compreensão do papel do Estado no Brasil contemporâneo provêm de uma incapacidade em distinguir os diferentes níveis de sua atuação”* (Ibid, p. 1377).

No tocante à ambiguidade na compreensão, pelas multinacionais, das medidas adotadas pelo II PND, Severo Gomes sustenta que a ação do Estado pode ser estabelecida, perfeitamente, em três planos distintos: o normativo, o instrumental e o empresarial. Na apresentação dos campos de atuação do governo, o ministro afirma que, ao grau normativo, o

Estado tende a exercer seu poder regulamentando o estilo de atuação econômica das empresas nacionais e estrangeiras, estabelecendo, desse modo, o quadro geral de funcionamento da economia. Também neste nível, o governo desenvolve sua política tributária, monetária e cambial, fixando estratégias de combate à inflação, aumentando ou reduzindo alíquotas tarifárias, controlando os preços e regulamentando os salários. No que tange ao nível normativo e à defesa das ações do governo, reproduz-se a citação seguinte:

No nível normativo, o Estado brasileiro sempre interveio na economia. É claro que esse tipo de intervenção não é habitualmente questionado pelos que se alarmam com o perigo estatizante, pois o que está em jogo não é o direito do Estado de exercê-la, mas o conteúdo específico dessa regulamentação. No caso brasileiro, essas diretrizes favorecem, em primeira instância, a iniciativa privada, e se destinam, não a obstaculizá-la, mas a criar condições para o seu funcionamento eficaz (Ibid, p. 1378).

No campo instrumental, o Estado atua, segundo o ministro, utilizando suas redes institucionais para influenciar as condições gerais da economia, aplicando políticas creditícias a fim de canalizar investimentos e regulamentar determinado setor através de políticas industriais. Na justificativa do II PND, Severo Gomes argumenta que *“não se trata, portanto, para o Estado, de substituir-se à iniciativa privada, mas de regulamentá-la, compatibilizando-a com a política econômica global”* (Ibid, p. 1378).

No terceiro campo, no qual o Estado opera como empresário, o ministro do MIC destaca que existem as maiores críticas e incompreensões. Argumenta que os empresários estão insatisfeitos com relação ao Estado que, ao assumir o controle de certas áreas, estaria cerceando a iniciativa privada. Em resposta que objetiva um distanciamento da conotação estatizante, Severo Gomes finaliza da seguinte maneira, *“cumpre notar, antes de qualquer coisa, que o crescimento do setor estatal no Brasil se deu, historicamente, sob pressão das circunstâncias, e não por qualquer compulsão estatizante por parte do Estado”* (Ibid, p. 1378).

5.3. O Enfraquecimento Legislativo Frente à Atuação das Empresas Multinacionais

As questões relacionadas à forma de atuação das transnacionais no Brasil e sua desregulamentação se apresentam nos apontamentos do governo desde antes da instalação de Geisel na Presidência da República. Entretanto, tais argumentos aparecem com maior ênfase a

partir de 1974. Conforme Bedê (1997), a carência de normatizações para a indústria automobilística se deve ao fato de estas utilizarem um conjunto variado de instrumentos que se encontram na esfera das compras preferenciais do Estado, como taxas de juros subsidiados, acesso facilitado ao câmbio, proteção de mercado doméstico e regimes especiais de importação. Dessa maneira, de acordo com o autor citado:

A indústria automobilística se encontra inserida nos argumentos populares de política industrial, ou seja, indústrias de alto valor de mercado que se regulamentam por si só, que possuem grande capital externo investido e de expansão futura que encorajam as demais indústrias nos seus desenvolvimentos frente à cadeia produtiva. (Ibid, p. 358).

Os argumentos de Bedê sustentam que uma intervenção do Estado, mesmo involuntária, pode eclodir no momento em que o governo adota medidas econômicas emergenciais, como ocorreu a partir de 1974, quando, ao tentar reverter o quadro da crise no país, as ações do governo Geisel afetaram alguns segmentos da economia no Brasil.

Conforme se demonstrou, no início do regime militar, em 1964, a única legislação específica para a indústria automobilística com poderes para ordenar sua atuação e coibir sua ação no país foi extinta. O Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), a partir de decreto (BRASIL, 1964),⁹⁷ ficou sob a jurisdição do Ministério da Indústria e Comércio (MIC) que, por meio do Conselho de Desenvolvimento Industrial (CDI), constituiu o Grupo Executivo das Indústrias Mecânicas (GEIMEC), absorvendo, a partir de então, todas as atribuições dos antigos Grupos Executivos.

Sem possuir, desde então, uma legislação específica, a indústria automobilística, uma vez instalada no Brasil, passou a se regulamentar por si só. Tal fato se observa posteriormente, quando se constatam os elevados índices de expansão daquela indústria, demonstrados no crescimento de sua produção durante os anos do milagre, o que contribuiu para a legitimação do regime militar mediante argumentos econômicos. Deve-se pontuar que, no período próspero da indústria automobilística, além das medidas econômicas identificadas no Plano de Ação Econômica do Governo (PAEG), de 1964 a 1967, e no I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND), de 1972 até 1974, principalmente, o regime militar também atuou no campo político. Assim, resolveram-se questões relacionadas à segurança interna do país, representadas no combate aos seus opositores e, em especial, à guerrilha armada.

⁹⁷ O documento assinado por Castello Branco pode ser consultado em: www.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=195686; Acessado em 05/03/2006.

Contudo, ao final do milagre, o panorama se diferenciou, fazendo com que a discussão sobre a inexistência de regulamentação da indústria automobilística entrasse frequentemente na pauta dos despachos governamentais durante o governo Geisel.

Ao apresentar ao MIC (BRASIL, 1974l, p. 0813) o resultado do estudo realizado para a Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Indústria de Base (ABDID), Thompson Motta, que foi Primeiro Secretário Geral do Conselho de Desenvolvimento Industrial (CDI), entre os anos de 1965 até 1967, analisou a superposição de órgãos que tratam da política industrial no Brasil. Nos apontamentos, Motta indica os órgãos governamentais que atuam no setor industrial, tipos de influência que exercem e a que ministérios são subordinados. Motta propõe que os órgãos ordenadores sejam centralizados em apenas um grupo, mas com poder firme e decisório para legislar diretamente sobre a indústria. Acrescenta, ainda, que, apesar de existir um instrumental elaborado à disposição das empresas, este não é aproveitado, em razão da inexistência de um comando unificado por parte do governo.

Ao sugerir um padrão unificado a ser seguido pelo governo, Thompson argumenta que o modelo de implantação da indústria automobilística no Brasil pode servir de base para a criação de um comando unificado. Explica que, na década de 1950, a situação se assemelhava à atual, pois havia vários órgãos e superintendências que interferiam na política industrial. Assinala que, posteriormente, esses órgãos foram extintos e integrados em um grupo de alto nível, o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA) com poder total de decisão. Continuando com a defesa das normas do GEIA, Thompson Motta avalia:

A indústria automobilística, com a criação do GEIA, em 1956, passou a ter uma política definitiva e irreversível, o que possibilitou aos empresários um planejamento global e racional na época. Mas, passados dez anos da reestruturação do GEIA, as indecisões e contradições por parte dos governantes, desregulamentaram a mesma indústria automobilística (Ibid, p. 0814).

Com o intuito de demonstrar que seus argumentos são procedentes, em vista da inexistência de uma legislação centralizada, fato que se deve a uma estrutura superposta, Motta relaciona os respectivos vinte e dois órgãos responsáveis pela política industrial no Brasil, a saber (Ibid, p. 0814):

1. Banco Central – controle e registro de capitais estrangeiros – Ministério da Fazenda;
2. CPA – controle de imposto de importação – Ministério da Fazenda;

3. CIP – controle de preços – Ministério da Fazenda, Ministério do Planejamento Ministério da Agricultura;
4. Secretaria da Receita Federal – estímulos à indústria nacional nas concorrências, controle do Imposto de Renda e de Produtos Industrializados – Ministério da Fazenda;
5. Cofie – fusões e incorporações de empresas – Ministério da Fazenda;
6. Banco do Brasil – financiamento de capital de giro de médio e longo prazo – Ministério da Fazenda;
7. CACEX – controle e emissão de guias de importação – Ministério da Fazenda;
8. CDI – exame de projetos industriais em áreas específicas com incentivos fiscais – Ministério da Indústria e do Comércio e Ministério do Planejamento;
9. INPI – controle e registro de tecnologia – Ministério da Indústria e do Comércio;
10. Befiex – programa de exportação – Ministério da Indústria e do Comércio;
11. BNDE – financiamento e participação acionária – Ministério do Planejamento;
12. Funtec – apoio a programas de tecnologia nacional – Ministério do Planejamento;
13. Finpe – financiamento a projetos especiais de treinamento e de captura de tecnologia – Ministério do Planejamento;
14. Finame – financiamento a médio e longo prazo para a aquisição de equipamentos – Ministério do Planejamento;
15. Geimi – benefícios fiscais especiais à implantação de indústrias de mineração – Ministério de Minas e Energia;
16. SUDENE – incentivos fiscais à industrialização do Norte e Nordeste – Ministério do Interior;
17. SUDAN – incentivos fiscais à Amazônia – Ministério do Interior;
18. CCNAI – disciplina de compras governamentais – Ministério do Planejamento;
19. CNP – fixação dos preços dos combustíveis de petróleo e do carvão – Ministério de Minas e Energia;
20. Eletrobras – fixação das tarifas de energia elétrica do país – Ministério de Minas e Energia;

21. Consider – fixação dos preços dos produtos de aço – Ministério da Indústria e do Comércio;
22. Conselho Monetário – responsável pela política monetária (taxa de juros da economia, política cambial, entre outras atribuições) – Ministério da Fazenda.

Depois de apresentar os respectivos órgãos legisladores, com suas atribuições e seus ministérios, Motta conclui que, a partir dessa análise, é extremamente complexa a aproximação da indústria com o Estado, uma vez que existe uma pluralidade de instâncias decisórias em toda a esfera governamental. Considerando que, em um país em que existem vinte e dois órgãos legislando sobre a política industrial, o autor não acredita em uma verdadeira e eficiente política de governo como a aplicada pelo antigo GEIA.

As pautas de apreciação do MIC à Presidência requerem atenção por parte daquele ministério quanto aos problemas apresentados na indústria automobilística. E ao se referir ao assunto, Gomes (BRASIL, 1976b) abrange que as normas aplicadas pelo II PND, à inexistência de regulamentação para atuação daquele setor, a disciplina de mercado por parte do governo e a necessidade de instrumentos legais que orientem a importação e exportação no setor automotivo, em conjunto terminaram por estabelecer uma relação de conflito entre o MIC e a indústria automobilística. No ano de 1976, a relação que se estabeleceu entre o governo e a indústria automobilística, pode ser verificada na citação a seguir:

Como nota sobre a tensão e os antagonismos que inviabilizam o campo de ação do Ministério da Indústria e do Comércio a de se relacionar primeiramente a indústria automobilística que vem se manifestando, através de resistências quanto a uma atuação necessária do governo. Necessitando, neste caso, urgentemente de instrumentos legais e de disciplina para que se possam sanar tais antagonismos de interesses porque este conflito de interesses, não pode lesar a nação (Ibid, p. 2296).

Em correspondência, alguns meses antes de deixar o ministério, Severo Gomes ainda enumerava a estrutura e funções do MIC. É preciso evidenciar que as discussões relacionadas ao campo de atuação daquele ministério surgem desde o início do governo Geisel, entretanto, mesmo passados mais de dois anos da administração de Severo Gomes como titular do MIC, as argumentações persistiram. Tal observação se confirma quando se compara às anotações constantes sobre o assunto no MIC aos outros ministérios do governo Geisel. Na análise dos despachos do Ministério dos Transportes, da Fazenda e de Minas e Energia, observa-se que não existem divergências quanto ao campo de atuação e delimitação de funções naqueles ministérios. Nesse sentido, é possível constatar que a posição do MIC se diferencia dos demais ministérios porque, desde o início do governo, em 1974, os despachos dessa Pasta

abordam as incertezas em sua área de atuação. Sobrecarregada de responsabilidades e frente aos conflitos existentes, essa não pode agir de maneira eficiente, dadas as complexidades da sua área de competência.

Ao especificar o campo de atuação do MIC à Presidência da República, Severo Gomes aponta que esse ministério, criado pela Lei n.º 3.782, de 22 de julho de 1960, tem a seu cargo o estudo e a execução da política econômica e administrativa do Governo ligados diretamente às seguintes áreas (BRASIL, 1976c. p. 1999):

- Desenvolvimento Industrial e Comercial;
- Comércio Exterior, Seguros Privados e Capitalização;
- Previdência Privada (entidades abertas);
- Propriedade Industrial;
- Registro do Comércio;
- Legislação Metrológica;
- Turismo;
- Tecnologia Industrial;
- Açúcar e Alcool;
- Siderúrgica;
- Não Ferrosos;
- Construção Civil.

Dentre seus argumentos, Severo Gomes salienta a estrutura do MIC, composta por quatorze órgãos de administração direta. O autor menciona que, no que concerne à administração indireta daquele órgão, identificam-se seis autarquias, uma empresa pública, duas fundações, três sociedades de economia mista, que, por sua vez, controlam outras vinte empresas, além de seis órgãos colegiados e a Presidência de cinco conselhos interministeriais. Severo Gomes observa que a estrutura desses instrumentos, sobretudo no nível da administração direta, de um modo geral, não tem acompanhado o crescimento verificado nas atividades que lhes são destinadas, causando, nesse sentido, uma defasagem que influi negativamente, em sua totalidade, para o pleno funcionamento do Ministério da Indústria e do Comércio. O ministro ainda aponta a área de competência específica do MIC, ao afirmar: *“Como se vê envolve uma vasta gama de atribuições diversificadas e de grande complexidade que impedem uma ação mais direta do MIC”* (Ibid, p. 1999).

Dando continuidade aos seus argumentos, o representante do MIC informou à Presidência da República que, em razão de sua análise, verificou-se a existência de incoerências na própria estrutura organizacional do Ministério da Indústria e do Comércio e, sobre o tema, argumenta:

Observa-se que as atribuições típicas do MIC se encontram em outros Ministérios, seja por distorções na própria estrutura organizacional do Governo, seja pela ocorrência, ao longo do tempo, de um nítido esvaziamento, provocado pela absorção formal ou informal de áreas de sua competência por outros órgãos oficiais (Ibid, p. 2000).

Por outro lado, ao relacionar e apontar os problemas encontrados no campo de atuação do MIC, o ministro solicitou, além de comentários e sugestões por parte do Executivo, uma imediata revisão nas atribuições verificadas naquela Secretaria de Estado, visando à adequação de estrutura, a fim de atender as finalidades às quais, efetivamente, se destina.

Passados três meses, mais precisamente em dezembro de 1976, observa-se que as solicitações do MIC, esboçadas na correspondência anterior, ainda não haviam sido atendidas, pois aquele ministério insistia em que uma proposta, no que tange ao seu formato de atuação, deveria ser apresentada pelo governo central, para que aquele órgão pudesse atuar sistematicamente e sem distorções (BRASIL, 1976d).

Portanto, ao justificar as restrições encontradas em seu campo de atuação, o MIC pondera que os problemas existentes não decorrem da falta de definição de objetivos e de estratégias, mas de um grande número de órgãos que interferem na política industrial como um todo. Ao relacionar a superposição diagnosticada nas atividades daquele ministério, além da ausência de adequado sistema de coordenação dessas, Severo Gomes salienta a necessidade da adoção de medidas que proporcionem àquele órgão a qualidade de gerenciador legalmente responsável pela formulação e condução de uma verdadeira política industrial. Ainda, ao explanar as diretrizes do MIC, o ministro Gomes, explicita a inexistência de uma ação conjunta com outros ministérios, especificando que:

Em consequência, falta homogeneidade na aplicação das diretrizes do MIC. Como exemplo, pode ser citado o das Resoluções Nove e Quatorze do Conselho de Desenvolvimento Econômico, atrelado diretamente ao Ministério da Economia, cuja interpretação tem sido feita segundo o ponto de vista particular de cada órgão gestor de incentivos fiscais ou financeiros (Ibid, p. 2059).

Quando identifica a inexistência de uma distinção clara entre os conceitos de propriedade e obrigatoriedade inseridos nas resoluções do Conselho de Desenvolvimento Econômico, o MIC avalia que, considerada essa ambigüidade, o governo frequentemente se posiciona a tomar decisões que inviabilizavam empreendimentos de elevado interesse para o desenvolvimento da nação. Estabelecem-se, assim, conflitos e imprecisões mesmo que por meio de expressa disposição legal. Em convergência com seus argumentos, o ministro aborda:

Por outro lado, esse tipo de atitude cria condições favoráveis para que alguns empresários, principalmente os das multinacionais, imaginem que o objetivo último dessas diretrizes é o de manter privilégios, entre os quais se encontra a reserva de mercado, entre outros benefícios. Paralelamente, alguns funcionários do segundo e terceiro escalões, conferem interpretações distorcidas a essas diretrizes, não raro induzidos, por pressões de grupos empresariais (Ibid, p. 2059).

Relativamente aos instrumentos que impossibilitam a atuação do MIC, o ministro nomeia, em seu texto, os diversos órgãos que interferiam, de algum modo, na política industrial, declarando conveniente citar os campos Nacional, Situacional, Regional e o Especial como sendo os mais significativos. Dessa forma, aparecem, em nível nacional, o Conselho de Desenvolvimento Econômico (CDE) e o Conselho de Desenvolvimento Industrial (CDI); no nível regional, destaca o Consider, a Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAM), a Comissão de Coordenação das Atividades de Processamento Eletrônico (CAPRE), o GEICOM e o GEIMEC. No plano regional, o ministro menciona a Sudam, a Suframa, a SUDENE e o GERES e, no nível especial, apresenta a BEFIEX, O COFIE e o CCPCL. Salienta-se que, alguns dos organismos mencionados por Severo Gomes, posteriormente foram extintos ou absorvidos por outras pastas, como ocorreu com a CAPRE, em 1979, que foi substituída pela Secretaria Especial de Informática (SEI) e subordinada diretamente ao Conselho de Segurança Nacional (CSN).

Mesmo apresentando os órgãos que influenciam diretamente na formulação e execução de uma política industrial, o ministro do MIC ainda enumera a atuação da CACEX e do BNDE e suas respectivas subsidiárias representadas pelo FINAME, Ibrasa, Embramec e Fibase. Salientando, ainda, a necessidade de coordenação entre os diversos legisladores, Severo Gomes se posiciona:

Embora a legislação em vigor atribua ao MIC (através do CDI) a condição de órgão central de orientação do desenvolvimento industrial, a ausência de normas explícitas que vinculem a atuação dos diversos órgãos às suas diretrizes gera dificuldades crescentes para que o CDI possa articular-se com todas essas entidades e principalmente para coordenar efetivamente a política industrial, o que termina por favorecer a variedade de interpretações (Ibid, p. 2060).

Após apresentar os seus argumentos relacionados ao campo direto de atuação do Ministério da Indústria e do Comércio, Severo Gomes, ressalva que:

Contudo, a regra geral tem sido a falta de articulação e de coordenação entre os diversos órgãos do Governo. Apenas para se ter ideia, basta citar que o BNDE pode aprovar seu apoio financeiro a um projeto independentemente de este ter sido examinado ou não, pelo Ministério da Indústria e do Comércio (Ibid, p. 2060).

Mesmo com essas ressalvas, é possível observar-se que o MIC defende o Conselho de Desenvolvimento Industrial, organismo ao qual se encontra diretamente atrelado, enfatizando que, mesmo que se efetue em casos bastante específicos, o CDI tem conseguido razoável articulação e integração de diretrizes. O ministro exemplifica isso, ao citar os projetos executados pelo governo por meio do Befiex e do Finame, mas no que se refere à articulação do CDI representado pelos estímulos da Befiex e da Finame, salienta que, no primeiro caso, o órgão funciona no próprio CDI e, no segundo, porque trata de uma questão latente no momento para o país personificado no cadastramento de empresas fornecedoras de bem de capital.

Após deixar a Presidência da República, Geisel afirmou que havia problemas de relacionamento entre os seus ministros e, ao enumerá-los, ressaltou divergências entre Simonsen (Fazenda) e Paulinelli (Agricultura). Além disso, o Presidente avalia que o maior dos problemas se deu, principalmente, entre os ministros Gomes (MIC), Simonsen (Fazenda) e Velloso (Planejamento). Nesse sentido, ao comentar a saída de Severo Gomes do governo, o Presidente demonstrou compreender que a situação se tornara insustentável, em vista do ultranacionalismo desse ministro. Salienta, ainda, que, em seus posicionamentos, mesmo parecendo corretos, Gomes era muito mais intransigente que o próprio Presidente quanto às questões norte-americanas. Então, quando esse ministro gerou problemas na área Econômica, com a Fazenda e com o Planejamento, contribuiu para o agravamento de sua situação tornando impossível sua permanência no governo (D'ARAUJO; CASTRO, 1977, p. 284). Portanto, em 08.02.1977, Severo Gomes foi exonerado e substituído, em 09.02.77, por Ângelo Calmon de Sá na Pasta do Ministério da Indústria e do Comércio.

Ao elencar os problemas existentes entre os ministérios, que levaram à saída de Gomes, é possível inferir que sua exoneração solucionasse as dificuldades encontradas naquela Pasta. Assim, se pressupõe que as reclamações do antigo ministro quanto às limitações do MIC na condução de uma eficiente política industrial, desapareceriam dos despachos. Entretanto, mesmo por intermédio de um discurso um pouco diferenciado de seu antecessor, Calmon de Sá analisa, igualmente, a questão das multinacionais instaladas no Brasil.

Em relatório à Presidência da República, o novo ministro do MIC (BRASIL, 1977c) enfatiza o que considera uma importante observação, efetuada por parte de seu ministério no que se refere à ausência de limites exatos, claros e rígidos dos contratos de transferência de tecnologia e de remessas de lucros ao exterior, realizados principalmente pelas empresas

multinacionais instaladas no país. Centralizando-se em questões pontuais, o relator argumenta que, até 1958 não existia nenhum controle ou limitação quanto aos pagamentos relativos à transferência de tecnologia e indica que o processo gradual de regulamentação restritiva foi iniciado com a legislação do imposto de renda. No entanto, o recém empossado ministro, conclui que a disciplina, então introduzida, apresenta uma atuação que além de tímida é limitada no que se refere ao controle estritamente fiscal.

Calmon de Sá avalia que apenas em setembro de 1962, ou seja, durante o governo de João Goulart, por intermédio da lei n.º 4.131, se fixou o estatuto básico para os capitais estrangeiros no Brasil. Desse modo, foi instituído no Banco Central do Brasil – que sucedeu a extinta SUMOC – um serviço especial de registro e controle de capitais estrangeiros, inclusive de remessas para o exterior de *royalties*, de despesas de assistência técnica, ou de qualquer outro título, implicando transferência de recursos financeiros para fora do país. Em seu histórico à Presidência, o ministro do MIC salienta:

A partir da dedutibilidade fiscal admitida, passou a ser exercido o controle cambial, com limitações para remessas ao exterior, principalmente com a proibição de remessas dos royalties pelo uso de patentes de invenção e de marcas da indústria, entre matriz e filial ou subsidiária ou entre empresas cuja maioria do capital da empresa no Brasil pertença aos titulares do recebimento dos royalties no estrangeiro (Ibid, p. 2303).

O Instituto Nacional da Propriedade Industrial (INPI), por ser um órgão vinculado ao MIC desde 1970, é identificado pelo ministro, a partir de 1971, pelas atribuições a aquele conferidas, mediante a Lei n.º 5648/ 70 e a Lei n.º 5772/ 71, como um órgão representativo de uma nova etapa da resolução dos problemas ocasionados pela transferência de tecnologia, em vista, principalmente, da seleção e da análise de técnicas e não apenas dos aspectos fiscais e cambiais. Salientando que os trabalhos iniciados pelo INPI, em sua primeira fase, tiveram por base o diagnóstico da situação existente, a partir de 1977, o relator revela uma distorção grave na aplicação da legislação vigente. Ao denunciar que praticamente não existiam mais contratos de *licença* para exploração de patentes e que vigorava a utilização de marcas, sujeita ao pagamento *royalties*, o ministro identifica que a maioria dos contratos passou a ter a sua natureza caracterizada por contratos de *licença de assistência técnica*, embora em suas cláusulas estivessem incluídas várias expressões próprias de um acordo de licença para exploração de patentes ou uso de marca. Entretanto, apresenta as dificuldades do MIC quanto à indefinição da Pasta em reconhecer e diferenciar o que, sob o ponto de vista legal, considera

propriedade de um conhecimento industrial. Ao abordar a indefinição encontrada no MIC, o ministro alega que:

É a consagração do know-how secreto, que vem sendo proposto em foros internacionais pelos países desenvolvidos e contra as instituições e proteção, os países em desenvolvimento tem apresentado constantes objeções. Também as empresas cujo controle acionário está no exterior, caso da indústria automobilística, que impedidas de remeter royalties (patentes e marcas), adotam este tipo de contrato, representando uma remessa de lucros disfarçada, que embora de difícil comprovação, possuem ao menos sustentação política (Ibid, p, 2304).

Tendo em vista as disposições da legislação vigente, Calmon de Sá solicita o estabelecimento de diretrizes em seu campo de atuação, pois:

Ao permanecer a situação atual, de os contratos com o exterior serem registrados a título de assistência técnica, independente das relações entre as empresas, inclusive matriz e subsidiária, fatalmente o país será levado a uma situação caótica, no mercado de técnicas, com influências negativas para o próprio desenvolvimento, contrariando, também, o preconizado no II PND (Ibid, p. 2306).

No que tange aos incentivos fiscais, o MIC admite que, para a criação de um órgão central de implantação, integração e coordenação com vistas à aplicação desta política, várias tentativas foram realizadas. Nesse sentido, o ministro, no relato, salienta que a primeira foi o Conselho Nacional de Economia (1948), que se constituía em uma espécie de órgão consultivo, porém, subordinado à Presidência da República. Ressalta, ainda, que, apesar de suas atribuições serem genéricas, havia objetivos, diretrizes para o desenvolvimento, levantamentos, orientação à economia e formação de pessoal. Entretanto, o ministro enfatiza que o referido órgão não dispunha de nenhum instrumento de execução, por essa razão, suas orientações eram dirigidas ao primeiro nível de ministérios, onde se diluíam.

A segunda tentativa, segundo Calmon de Sá, decorrente da idéia anterior, foi a criação do Conselho de Desenvolvimento Industrial (CDI), em 1956, que proporcionou uma maior dimensão ao planejamento centralizado, pois esse continha conceitos melhor definidos, no sentido de coordenar a política econômica, particularmente no tocante ao desenvolvimento do país. Entretanto, nesse órgão, para o ministro, faltara o necessário instrumental para que fossem cumpridos os objetivos, havendo, de certo modo, uma dependência do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE). Por conseguinte, o ministro apresenta uma consequência da atuação deste Conselho: a criação, em 1956, do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA) que, apesar de subordinado ao CDI, reportava-se diretamente à Presidência para a execução de seus projetos. Embora avalie que o GEIA tenha

conseguido resultados positivos, Calmon de Sá salienta que a implantação de uma nova mentalidade de desenvolvimento industrial fizera com que o governo criasse outros grupos, objetivando ativar os outros setores da economia. Dessa forma, em 1961, o governo instituía os Grupos Executivos para Indústria Metalúrgica (GEIMET), Indústria Mecânica Pesada (GEIMAPE) e Indústria de Máquinas Agrícolas e Rodoviárias (GEIMAR). Mas, como o MIC havia sido criado por decreto, em 1960, e como se encontrava em fase de estruturação e implantação, os Grupos Executivos permaneciam subordinados ao Conselho de Desenvolvimento, esvaziando, dessa forma, as atribuições daquele jovem ministério.

Ainda frente à necessidade de um órgão que, efetivamente, coordenasse as atividades dos grupos executivos e formulasse critérios de concessão de estímulos, o ministro do MIC relaciona, no seu relatório, a criação da Comissão de Desenvolvimento Industrial, em 1964. Esta, ao subordinar os grupos existentes, redefiniu-os da seguinte maneira (Ibid, p. 2324):

- Grupo Executivo das Indústrias Mecânicas (GEIMEC), que após, absorveu o GEIA, o GEIMAR e o GEIMAPE;
- Grupo Executivo da Indústria Metalúrgica (GEIMET);
- Grupo Executivo da Indústria de Tecidos, Couros e seus Artefatos (GEITEC), que substituiu o GEITEC e o GEICAL;
- Grupo Executivo da Indústria Química (GEIQUIM), que concentrou o GEIFAR e o GEIFERC;
- Grupo Executivo da Indústria Cinematográfica (GEICINI);
- Grupo Executivo da Indústria de Material Eletrônico e telecomunicações (GEITEL);
- Grupo Executivo da Indústria de Produtos Alimentares (GEIPAL).

Após elencar a subordinação dos antigos grupos, o ministro do MIC (Ibid, p. 2325-2326) avalia que aquela reorganização perdurou até 1969, e com os resultados de um desenvolvimento que vinha num crescente geométrico desde 1967. Isso permitiu a consolidação do parque industrial brasileiro e favoreceu, principalmente, os setores da indústria automobilística e da indústria de eletroeletrônicos. No entanto, o relator diferencia o enfoque do governo que, a partir de 1964, se dirigiu de maneira agressiva para o crescimento, mas por meio da mesma atuação governamental, em 1969, concretizou uma nova orientação econômica, a qual, adotada, permitiu transformar a Comissão de Desenvolvimento Industrial

em Conselho de Desenvolvimento Industrial, órgão responsável pela política de desenvolvimento.

A partir de 1970, segundo o ministro Calmon de Sá, o Conselho de Desenvolvimento Industrial sofre outra reformulação. Mais uma vez, suas atribuições são redefinidas, sua estrutura reorganizada e a sistemática de execução alterada. Nesse sentido, o Conselho passou a ser integrado por uma Secretaria Geral, um Grupo de Estudos e Projetos, os quais substituíram as funções dos antigos grupos. Extinta a Comissão Coordenadora, Calmon de Sá (Ibid, p. 2327-2328) salienta que coube à Secretaria Geral a incumbência de coordenar os estudos necessários à aplicação da política industrial no país. Ao demonstrar a recente configuração, relaciona, por ordem, os principais Grupos Setoriais e suas atribuições:

- Grupo Setorial I – Indústrias de Bens de Capital;
- Grupo Setorial II – Indústrias Metalúrgicas Básicas;
- Grupo Setorial III – Indústrias Químicas e Petroquímicas;
- Grupo Setorial IV – Indústrias de Produtos Intermediários Metálicos;
- Grupo Setorial V – Indústrias de Produtos Intermediários Não Metálicos;
- Grupo Setorial VI – Indústrias Automotivas e Componentes;
- Grupo Setorial VII – Indústrias de Bens de Consumo Duráveis e,
- Grupo Setorial VIII – Indústrias de Bens de Consumo Não Duráveis.

Quando aponta que, a partir de 1970, os onze grupos de áreas prioritárias haviam sido reagrupados em oito setores, o ministro conclui que, “*os mesmos passaram a ter uma conceituação genérica e não específica*” (Ibid, p. 2329).

Consequentemente, por meio da reformulação do Conselho e dos conceitos básicos introduzidos pelas novas diretrizes, a Secretaria Geral passou a responder diretamente pela seleção dos projetos, além de realizar as incumbências de ordem administrativa. No entanto, ao avaliar que os setores abrangidos pelos antigos Grupos Executivos foram reorganizados de maneira estritamente econômica evidenciadas pelas condições de crescimento favoráveis no período, o ministro lamenta que os projetos não tenham sido bem analisados e discutidos por equipes técnicas. Para tanto, salienta:

Os projetos passaram a ser vistos por elementos contratados para trabalhar no Conselho, em reduzido número, sem experiência no assunto (pois as condições de remuneração e a forma de contratação não podem competir com o setor privado) e

sem nenhuma ligação ou conhecimento dos Programas Governamentais, surgindo daí, uma série de dificuldades para o acompanhamento e execução dos mesmos (Ibid, p. 2330).

Ao concluir sua argumentação, Calmon de Sá evidencia que, mediante a análise da atuação dos organismos responsáveis pela execução de uma *pretensa política industrial* (Ibid, p. 2331), o melhor desempenho foi o dos Grupos Executivos, graças a sua forma de atuação isolada até o ano de 1969. Isso porque havia uma orientação definida para cada setor, contendo metas e cronogramas predeterminados, evitando, desse modo, a dispersão dos enfoques e dos esforços. Na retórica do ministro, a fixação de objetivos para uma política industrial foi razoavelmente elaborada com a criação do primeiro Conselho de Desenvolvimento Industrial, no ano de 1969.

Ao se trabalhar com documentos históricos, inevitavelmente, nos deparamos com vocabulários, conceitos e, em se tratando de governo, com órgãos que não possuem convergência com a atualidade ou foram extintos. Foi o que ocorreu nesta pesquisa porque se encontrou dificuldade em situar e relacionar o CDI dos documentos com mesmo CDI das referências bibliográficas. Pensando nisso, buscou-se nas leis (BRASIL, 1969) da época o estabelecimento e a configuração daquele órgão. No endereço eletrônico da FGV,⁹⁸ relacionado ao CDI, observa-se que, no segundo governo Vargas, em 1951, foi criada a Comissão de Desenvolvimento Industrial objetivando a formulação de uma política industrial. A CDI daquele período se compunha por várias subcomissões, das quais surgiram dois grupos executivos representados pela Comissão Executiva da Indústria de Material Automobilístico (Ceima) e pela Comissão Executiva da Indústria de Material Elétrico (Ceime). É possível dizer que o Ceima, que contou com a atuação de Lúcio Meira, foi o primeiro órgão do governo que esboçou leis dirigidas ao setor automobilístico. Entretanto, a Comissão de Desenvolvimento Industrial (CDI) desapareceu com Vargas, ressurgindo no governo JK, sob o nome de Conselho do Desenvolvimento.

O Decreto n.º 65.016, de 1969, no qual o ministro do MIC se baseia, determina que, para a condução da política de desenvolvimento, foi criado, em substituição à Comissão de Desenvolvimento Industrial, o Conselho de Desenvolvimento Industrial (CDI). Porém, esta determinação governamental se refere apenas aos Decretos de números 53.898, de 29 de abril de 1964; 53.975, de 19 de junho de 1964 e 61.235, de 23 de agosto de 1967, ou seja, instituídos após o golpe que instalou o regime militar.

⁹⁸ <<http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas2/artigos/EleVoltou/ComissaoDI>>
Acessado em 30.11.2010.

Apesar disso, ao abranger a criação do Conselho de Desenvolvimento Industrial, em 1969, Calmon de Sá argumenta que, mesmo por intermédio dos esforços empreendidos, essa política ainda não se encontrava perfeitamente definida e integrada dentro de um espaço global. Portanto, ao enfatizar a questão, relata:

Na reformulação do Conselho, em 1970, este problema foi agravado, pois não mais havia referência aos objetivos, permanecendo também a indefinição quanto à política industrial como um todo. E, encapando todos esses instrumentos foi elaborado o I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND), mas que não trouxe maiores conteúdos e/ou soluções ao problema existente (BRASIL, 1977c, p. 2332).

As diretrizes da política econômica fixadas pela reformulação do CDI, em 1970, mesmo que visando à definição de uma política de incentivos fiscais, à fixação de normas básicas, metas a serem atingidas em setores prioritários e a uma gradação na distribuição, não havia conseguido, ainda, seu objetivo de direcionar o desenvolvimento industrial do país.

Ao arrolar a configuração do CDI, em 1970, Calmon de Sá salienta os vários membros integrantes daquele órgão que, a partir de então, assim se dispuseram: Ministros da Área Econômica – Fazenda, Interior, Minas e Energia, Agricultura, Indústria e Comércio; Ministério do Planejamento; Presidente da Confederação Nacional da Indústria. Apontando o titular da Pasta do MIC como o Presidente do Conselho de Desenvolvimento Industrial, o ministro enfatiza que:

Para uma efetiva linha de ação, necessário se faz a reformulação das atuais atribuições do Conselho de Desenvolvimento Industrial, da sua constituição e estrutura, procurando dar maior dinâmica ao sistema, pois, o MIC mesmo presidindo o Conselho, necessita de uma participação maior e efetiva nas decisões e formulações (Ibid, p. 2333).

Os relatos ligados à indústria automobilística continuam registrados em documentos posteriores do MIC até o ano de 1978 (BRASIL, 1978c, p. 2518; 1978d, p. 2637), entretanto com menor frequência e anotados por temáticas como: problemas no setor direcionados à verticalização, indicadores e, ainda, contratos de assistência técnica elencados aqui pelo titular da Pasta.

Ao se analisarem os posicionamentos de Severo Gomes e de seu sucessor Calmon de Sá, pode-se perceber claramente uma diferença de abordagens. O primeiro, mais identificado com as questões nacionais, solicita a observância de regras para as multinacionais, dentre elas, a indústria automobilística. Uma vez instaladas no país, essas regras atuariam em favor da indústria genuinamente nacional. Já o segundo ministro arrola argumentos direcionados para a

observância de questões da remessa de lucros verificados pelas empresas multinacionais instaladas no Brasil. No entanto, se verifica que as discussões apresentadas por Gomes, entre 1974 e 1976, continuam na gestão de Calmon de Sá, mesmo que este ministro, em um primeiro momento, tenha se posicionado de maneira favorável às políticas adotadas por governos anteriores. Todavia, no decorrer dos apontamentos de Calmon de Sá à Presidência da República, observa-se um redirecionamento de pareceres. Isso se deve ao fato de que este ministro também reconhece a imprecisão nas diretrizes e nos objetivos que inviabilizam a política de desenvolvimento industrial e, por consequência, dificultam o campo de atuação do MIC, que, afinal, deveria ser o responsável direto pela condução de uma eficiente política industrial.

5.4. Conseqüências da Supressão Energética

A crise internacional de energia engendrada pelos países árabes e que desestabilizou as economias das nações industrializadas graças ao embargo do petróleo, exigiu especial atenção desde o início do governo Geisel. Coincidindo com o final do milagre econômico, as abordagens da crise energética apresentam-na como o principal componente da desaceleração econômica no país, exercendo, assim, uma influência significativa no Brasil, principalmente na formulação do II PND.

Na síntese do Plano, Geisel salienta que o Brasil se empenhará em manter o impulso econômico gerado pelo *governo da revolução*, com vistas a garantir a minimização das fronteiras entre desenvolvimento e subdesenvolvimento. Mas, ao evocar as circunstâncias do período, o Presidente salienta que o redirecionamento das políticas governamentais se deve à influência da situação internacional, desestabilizada, principalmente, pela crise do petróleo (BRASIL, 1974a, p. 15).

A importância atribuída à energia é supervalorizada e apresentada por meio de dados específicos, pois o governo, ao compreender que, em um país onde se importa mais de dois terços do petróleo consumido, o que corresponde a 48% da energia utilizada (Ibid, p. 16-17), a política energética deve ser uma peça determinante na estratégia nacional.

Ao se posicionar com relação ao estágio de evolução industrial em que se encontra o país, Geisel salienta que o Brasil deve ajustar a sua estrutura econômica à situação de escassez de petróleo. Considerando a nova realidade, observa que essa mudança implica grande ênfase

nas Indústrias Básicas, notadamente o setor de Bens de Capital e o de Eletrônica Pesada, assim como no âmbito dos Insumos Básicos,⁹⁹ a fim de substituir importações e abrir novas frentes de exportação.

Avaliando que poucas vezes a sociedade industrial se encontrou diante de decisões tão graves e de mudanças tão bruscas como as apresentadas no momento, em face da crise do petróleo, o governo anuncia seu esforço concentrado em limitar o consumo dos combustíveis, principalmente no que se refere aos transportes. Então, estabelece:

Política de preço da gasolina sem qualquer subsídio, pois o aumento deste ano já foi superior a 100%, criação de sistemas de transporte de massa, eletrificação de ferrovias, adição do álcool à gasolina e eliminação de desperdícios. Este ajustamento econômico impõe a eliminação de subsídios ao uso de petróleo e de outros insumos dependentes, substancialmente, de importações. Impõe, igualmente, a mudança de ênfase entre os setores econômicos e dentro da indústria para reduzir as importações. Essas mudanças de ênfase vêm sendo realizadas com determinação através de alteração nos incentivos financeiros e fiscais (Ibid, p. 27).

Severo Gomes (BRASIL, 1974m, p. 1050), em 1974, antes de o II PND ser aplicado, relata que o desenvolvimento industrial até 1973 levava o Brasil a uma grave dependência externa de combustíveis. Com efeito, a indústria automobilística e a de bens duráveis em geral cresceram a taxas extremamente elevadas, porém não foram acompanhadas pela siderurgia, pela produção de insumos básicos e de bens de capital. Ao comparar o desempenho da indústria de base representada, neste caso, pela siderurgia, com a indústria de ponta, concebida por Gomes como grandes complexos representados pelos setores automobilístico, químico e farmacêutico, o MIC compreende que o desempenho daquelas indústrias, durante o milagre, foi desigual.

Dessa maneira, os problemas relacionados ao petróleo também são apontados, nos relatórios do MIC, como determinantes para o estabelecimento da crise, pois, além de desestabilizar o pleno desenvolvimento interno no país, atingiram diretamente os setores de ponta entendidos por bens finais.

Assinalando o crescimento da indústria de ponta, Gomes avalia que o grande desenvolvimento verificado nesse setor tornou-se possível porque, embora necessitando de menores investimentos que a indústria de base, produz resultados mais rápidos em termos de aumento do produto real. Nesse sentido, no que concerne à dificuldade de implantação da indústria de base, o ministro salienta que, ao optarem pelo acesso a um desenvolvimento fácil

⁹⁹ O conceito de *Eletrônica Pesada* é arrolado na página 16 do II PND, entretanto não é especificada a sua definição para a época. (N.D).

e acelerado, os governos anteriores deixaram o problema para ser resolvido futuramente, quando o país obtivesse uma maior dimensão econômica. Entretanto, na avaliação das condições e perspectivas dos anos de grande crescimento econômico, reconhece que o desenvolvimento alcançado naquele período, mesmo apresentando imperfeições em sua trajetória, não pode ser negado.

Já que a indústria de ponta se desenvolvera, a próxima etapa da cartilha desenvolvimentista do governo seria o crescimento da indústria de base, porém, de acordo com a premissa e com a análise do cenário da crise energética, Severo Gomes solicita medidas de ajuste para solucionar o problema apresentado:

A coincidência infeliz foi à ocorrência da crise do petróleo justamente no momento em que atingíamos o auge de nossa dependência internacional. Em meu pensamento, só existe um caminho para este resolver este problema: o racionamento. No entanto, obviamente, há de se enfrentar o difícil problema de ajustar as multinacionais à estratégia nacional (Ibid, p. 1051).

O Ministério dos Transportes (BRASIL, 1974n, p. 0171), sobre a crise do petróleo, também sugere que o país ajuste sua estrutura econômica ao contexto de escassez de energia. Dessa maneira, ao explicitar a gravidade da situação gerada pelo aumento no preço dos combustíveis, Dirceu Araujo Nogueira solicita urgência, por parte do governo, em aplicar uma política energética. Esta, além de necessária, deve ser peça decisiva na estratégia do desenvolvimento nacional. Quando elabora propostas para o problema, Nogueira salienta que, na área de atuação do Ministério dos Transportes, as sugestões mais apropriadas se encontram na cobrança de pedágios nas estradas e nos deslocamentos dos transportes rodoviários para o ferroviário, a fim de economizar combustíveis (Ibid, p. 0172-0173).

No que tange ao racionamento de combustíveis sugerido pelo MIC, antes apresentado neste trabalho, observa-se que as discussões ligadas à temática prosseguem nos documentos posteriores daquele ministério (BRASIL, 1975e). Dessa forma, Severo Gomes admite que, em seus contatos com a indústria automobilística, percebeu o descontentamento dos empresários do setor quanto às novas políticas de governo e, em especial, quanto ao racionamento nos combustíveis. Elucidando sua explanação, o ministro assinala que, ao enfatizar o racionamento, os representantes do setor automobilístico concluem que a medida, por si só, tende a provocar recessão e desemprego naquela indústria.

Na consideração das alternativas propostas pela indústria automobilística como a redução do consumo mediante o aumento nos preços, por não exercer o impacto desfavorável do racionamento, Gomes entende que não existe base teórica ou empírica para a suposição do

setor. Refutando a argumentação do setor automobilístico e justificando seu posicionamento, o ministro do MIC salienta:

Não há nenhuma razão para crer que essa queda fosse menor se a mesma economia de combustível se conseguisse via alta de preços. Ao contrário, teoricamente, os efeitos recessivos sobre a indústria automobilística seriam menores via racionamento do que via forte aumento no preço da gasolina. O racionamento impeliria, com efeito, muitos consumidores a procurar comprar um segundo carro (Ibid, p. 1634).

A Pasta do Ministério dos Transportes (BRASIL, 1975f, p. 1344), intencionando medidas de economia nos combustíveis também propõe ajustes, por julgá-los inevitáveis diante da escassez de petróleo. Nesse sentido, o Ministério dos Transportes solicita que o governo aumente a taxa de IPI, principalmente para os automóveis de passeio, que concretize um programa de transporte de massa, que providencie estímulos para a utilização dos transportes coletivos, desestimulando o transporte individual, promovendo a isenção de impostos para ônibus de passageiros, a criação de faixas de tráfego exclusiva para o transporte coletivo, além de estacionamentos rotativos que limitem as vagas para carros particulares nas grandes cidades. Esse ministério também pondera que, para além das medidas de efeito imediato, outras atitudes do governo deverão ser adotadas o mais rápido possível, no intuito de minimizar o colapso econômico verificado no Brasil.

O Ministério da Indústria e do Comércio, em apreciação sobre o ambiente interno, ressalta que, em razão do “*crescimento alarmantemente anormal verificado na indústria automobilística*” (BRASIL 1975g, p. 1437) e, por conseguinte, no consumo de combustíveis, o governo necessita urgentemente se posicionar com relação àquele setor da economia. Portanto, na avaliação da dependência do Brasil com relação ao petróleo e diante da necessidade de o país em diminuir os gastos com combustíveis, o MIC salienta que, além das medidas adotadas, outras decisões podem ser tomadas, como, por exemplo:

Limitação de velocidade nas estradas, proibição de automóveis particulares nos centros congestionados, restrição à venda de combustível nos domingos e feriados. Caso estas medidas não forem suficientes, apresentar-se-ia como medida alternativa, o racionamento por quotas, exclusivamente para automóveis particulares que consomem mais de 50% da gasolina gasta no Brasil. Medidas como estas, não atingiriam 90% dos brasileiros que não possuem automóveis, enquanto que o aumento do preço da gasolina prejudicaria a todos através da elevação do custo de vida (Ibid, p. 1437).

A ocorrência da crise do petróleo exatamente no momento em que o mercado internacional se encontrava desajustado, ao produzir efeitos nocivos e imediatos na balança de pagamentos, levou o governo a aplicar a chamada lei de similaridade como um instrumento para conter as importações. Dessa forma, quando ampliou consideravelmente o controle sobre as importações, essa interferência “*terminou por gerar distorções e abusos por parte da indústria de ponta principalmente quanto a não observância das condições principais estabelecidas*” (Ibid, p. 1439-1440).

A Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP), em correspondência direcionada ao MIC (BRASIL, 1975h), se manifesta contra as medidas adotadas pelo governo que, no sentido de combater a crise, optou por uma política de desestímulos às importações e de incentivo às exportações. Refutando o esforço do governo em se concentrar na contenção das importações, a FIESP evidencia que as possibilidades de substituição já foram devidamente exploradas anteriormente e que novas incursões nesta área, além de difíceis, são indesejáveis em termos de custo e de reflexos nos gastos do governo, gerando inflação. Convergindo com os seus interesses e demonstrando insatisfação com a política de governo referente às restrições nas importações, a FIESP informa ao MIC que:

Por outro lado, não há como deixar de reconhecer que, cedo ou tarde, o governo terá de eliminar grande parte das atuais barreiras à importação expressas também no II PND, seja pela necessidade de melhor negociar a ampliação de intercâmbio com outros países, seja pela conveniência de reduzir seus efeitos como um todo no país (Ibid, p. 1619).

Evidenciando uma compreensão de que as medidas adotadas são pertinentes para aquele momento de ajuste e ciente da gravidade relacionada à supressão no petróleo, Severo Gomes indica a proposta do MIC para a fixação de novos Planos Setoriais, ação que considera necessária e de grande urgência para o governo, no sentido de percorrer o caminho do desenvolvimento. São os Planos (BRASIL, 1975i, p. 1770):¹⁰⁰

- Ampliação do Plano Nacional do Álcool – com apoio às empresas que fabricarem carros movidos por esta nova tecnologia (até podermos reduzir substancialmente ou eliminar futuramente a importação do petróleo);
- Plano de Adaptação da Indústria Automobilística à Nova Política dos Combustíveis;

¹⁰⁰. As letras maiúsculas na citação foram copiadas como se apresentam original. (N.D)

- Plano de Adoção de Veículos com Tração Elétrica (seja em virtude da crise do petróleo, seja em razão da poluição);
- Plano de Adaptação da Indústria Petroquímica à Nova Política dos Combustíveis;
- Plano Nacional do Gás.

Com alarmantes índices de inflação apresentados oficialmente, o governo Geisel adotou medidas de contenção e retração de gastos, na tentativa de minimizar os efeitos da crise econômica instalada no país. Primeiramente, adotou uma política de retenção inflacionária, que consistia na diminuição da oferta de meios de pagamento, o que, conseqüentemente, conduziu o país a uma supressão nos créditos. Assim, os resultados dessas medidas, como direcionam as fontes bibliográficas, proporcionaram uma queda acentuada na demanda que se refletiu em uma redução nas vendas dos produtos de consumo duráveis, em especial, os automóveis e os eletrodomésticos.

A inflação, mesmo existindo de fato durante os anos do milagre, foi negligenciada pelo regime. Ao identificá-la como um aspecto negativo do crescimento acelerado, esse regime salientava apenas os pontos positivos do desenvolvimento econômico levados a cabo pela revolução de 64. Nesse sentido, o governo Geisel anunciou formal e oficialmente os alarmantes índices de inflação, com o objetivo de suscitar o apoio político necessário para a aplicação de medidas emergenciais. Após deixar a Presidência, Geisel revelou que o primeiro problema de seu governo não se encontrava na inflação, mas consistia em desenvolver o país, mesmo que por intermédio de financiamentos externos.

A eficácia do milagre passa, então, a demonstrar fragilidade frente à extensão da crise internacional. Esta, ao coincidir com o elevado aumento no preço do petróleo no mercado externo, levou o país a um déficit na balança comercial, que alterou a estrutura das compras preferenciais do Estado. A elevação dos gastos públicos relativos à importação de petróleo motivada pelo aumento inesperado da cotação desta *commoditie* no mercado internacional, em um momento no qual o país contava com baixas reservas internacionais, acarretou um desequilíbrio nas contas públicas.

No pronunciamento sobre a questão da inflação e os seus efeitos nocivos para a economia no país, o Ministério da Indústria e do Comércio esboça um panorama do contexto internacional. Nesse quadro, conclui que, mesmo ocorrendo em países do centro e

superavitários, a inflação gerou déficits nas balanças comerciais (BRASIL, 1976e). Informa que, entre março de 1974 e março de 1975, a maior parte do mundo desenvolvido experimentou um fenômeno, até então inteiramente novo, o da chamada inflação de dois dígitos. Assim, a alta de preço ao consumidor chegou a 10,3%, nos Estados Unidos; 11,3% no Canadá; 13,5% na França; 14,2% no Japão; 20,3% na Itália e 21,2%, na Grã-Bretanha.

Em suas considerações documentadas, o MIC conclui que, simultaneamente ao trauma causado pelo ritmo inflacionário presente nas sociedades capitalistas acostumadas à estabilidade econômica, o mundo industrializado se desestruturou, principalmente diante da escassez de combustíveis, o que elevou os preços destes, a valores inimagináveis. Para tanto, o ministério mencionado estima que o violento aumento nas contas de importação de petróleo levou os países ricos membros da OECD, de uma posição tradicionalmente superavitária em conta-corrente, para um déficit na ordem de 13,2 bilhões de dólares, ainda no ano de 1974 (Ibid, p. 1859).

Visando demonstrar como as nações desenvolvidas contiveram a inflação e corrigiram os desequilíbrios no balanço de pagamentos, o ministro avalia que esses países, em maior ou menor escala, recorreram às medidas clássicas de restrição monetária e fiscal, em conjunto com políticas de diminuição do consumo de petróleo e derivados. Inequivocamente, quando fornece os dados e abrange as práticas aplicadas pelos países ricos, o ministro enfatiza que a adoção de tais medidas, mesmo que necessárias devido às circunstâncias do momento tendem a provocar inevitáveis impactos recessivos para a economia. Apresentando o cenário mundial, o MIC conclui que o Brasil deverá se ajustar, mas também acolher os mesmos impactos recessivos, por que:

A economia de combustíveis terminou por levar a indústria automobilística a uma queda nunca antes vista em suas vendas e, como consequência, aos seus inúmeros setores dependentes. A incerteza quanto ao emprego levou à recessão na construção civil. O aperto da liquidez real, por sua vez, serviu como um freio global à expansão da atividade econômica como um todo (Ibid, p. 1859).

Com a enumeração dos efeitos da crise internacional que também afetou a economia nacional, o MIC compreende que o governo brasileiro, por adotar medidas acertadas na condução do progresso com o objetivo de minimizar os efeitos nocivos sobre o país, terminou por gerar interpretações distorcidas da parte de alguns grupos setoriais que, em detrimento dos interesses nacionais, priorizam apenas os seus próprios.

A retração nas vendas dos automóveis, comprovada pela proliferação dos indesejados estoques nos pátios de suas respectivas montadoras, provocou um descontentamento da parte

desse setor industrial. Porém, na visão do governo, era atingido o objetivo principal, concentrado na política de contenção da demanda sobre a atividade industrial. Assim, a política de contenção de demanda sobre a atividade industrial aplicada pelo governo, desacelerando a economia, resultou na minimização dos lucros também da indústria automobilística.

Sobre os resultados da atual política de contenção, o MIC informa à Presidência que restrições nas estatísticas produzidas pelo IBGE, sobre a indústria de transformação, têm dificultado uma apreciação mais precisa do que realmente está acontecendo em relação aos níveis da atividade industrial. No tocante à imprecisão em diagnosticar a atividade industrial no país, Gomes informa:

Salvo no caso da indústria automobilística, que por compreender o núcleo setorial das indústrias conflituosas necessitando com isso de uma maior precisão e atenção por parte do governo, se dispõe de indicadores precisos. Entretanto, as evidências quanto às outras indústrias ainda são duvidosas (BRASIL, 1976f, p. 1924).

De um modo geral e como resultado das medidas aplicadas desde o início do governo, se observa, realmente, uma redução no consumo, o que é considerado salutar pelo MIC, pois denota o que efetivamente interessa ao país do ponto de vista do combate à inflação e do ajuste das contas externas.

É importante destacar que a documentação selecionada para elaboração deste texto foi disposta em ordem cronológica e por ministérios, objetivando, mediante um controle temporal, o acompanhamento de posicionamentos relacionados à crise internacional do petróleo, no Arquivo Geisel, entre o período de 1974 até 1978. Dessa forma, seguindo a proposta metodológica original desta pesquisa, observa-se que, no decorrer do período estudado e por meio da leitura criteriosa de pequenos despachos que o diferenciam do MIC, o Ministério dos Transportes continua apresentando dados relacionados à crise energética.

No relato ao Presidente da República sobre o posicionamento da empresa de valores imobiliários norte-americanos *Kidder, Peabody & Co.*, Dirceu Araújo Nogueira (BRASIL, 1976g, p. 1856) conclui que, por intermédio de uma averiguação atenta dos dados fornecidos por aquela empresa ao MT, em correspondência anterior, grande parte dos países afetados ainda não se recuperou da crise. Demonstrando preocupação com a possibilidade de que a continuidade ou intensificação dos problemas internacionais possam afetar novamente o Brasil, esse ministério sugere cautela, pois, a carta da *Kidder*, a qual revela as várias dificuldades enfrentadas no mercado financeiro pelos governos norte-americano e europeu,

sugere que tal cenário poderá se estender aos países periféricos. Considerando que a dependência do petróleo representa um fator restritivo ao crescimento do Brasil, Nogueira faz referência, em letras garrafais, à continuidade e à intensificação da política petrolífera de governo.

No despacho do Ministério de Minas e Energia informando o consumo de derivados de petróleo à Presidência, observa-se uma atenção especial ao documento citado, por parte de Geisel, uma vez que os dados contidos nesse relatório, os quais identificam os maiores consumidores de derivados petróleo, além de grifados várias vezes, possuem a observação de cópia urgente aos Ministérios da Indústria e do Comércio e Ministério dos Transportes.

O ministro Shigeaki Ueki, em levantamento sobre o consumo de derivados de petróleo no país, alerta que, em 1976, a demanda de gasolina produzida pela indústria automobilística ultrapassou todos os limites de consumo. Assim, julga que tal fato deve ser reconsiderado frente aos demais setores como um agravante contra a tentativa de recuperação econômica do país. Ao elencar o setor rodoviário, e englobando caminhões, ônibus e automóveis particulares, Ueki salienta que a indústria automobilística consumiu, aproximadamente, o equivalente a 25% do total dos combustíveis no país (BRASIL, 1976h, p. 1987).

O Ministério dos Transportes, por sua vez, salienta que, em cumprimento ao decreto n.º 78.703, de 02.12.75, que estabeleceu uma redução de 20% no consumo de combustível em 1976, quando comparado ao ano anterior, requereu tomar diversas providências. Ainda relata que, por meio de seus órgãos de administração direta e indireta, providenciou o ajustamento da frota com “*viaturas mais econômicas, redução substancial de automóveis de uso privativo, entre outras medidas*” que, examinadas isoladamente, provocaram uma redução de 24,3% no volume consumido (BRASIL, 1976i, p. 2021). Após narrar as dificuldades encontradas em sua Pasta com relação ao cumprimento das metas estabelecidas, motivadas pela crise do petróleo, Nogueira enaltece o seu êxito e aconselha que outros ministérios sigam suas idéias.

Mesmo verificando as divergências quanto a sua efetiva competência e campo de atuação, salienta-se que, durante o governo Geisel, a responsabilidade pela condução da política industrial no país coube à Pasta do Ministério da Indústria e do Comércio. Portanto, dada a importância deste ministério na condução da presente pesquisa, a análise em seus apontamentos internos compreende a maior parte deste trabalho. Nesse sentido, nos despachos selecionados para a consecução deste texto, observa-se que, a partir de 1977, com a substituição efetuada na liderança do MIC, os pareceres daquele ministério adquirem uma abordagem diferenciada, quando comparada à adotada por seu dirigente anterior.

Frente aos problemas de relacionamento conferidos pelo próprio Geisel entre Severo Gomes e os ministros Mário Henrique Simonsen, da Fazenda, e João Paulo dos Reis Velloso, do Planejamento, observa-se que os despachos até meados de 1976 apontam a ingerência, principalmente, do ministério da Fazenda no campo de atuação do MIC. Entretanto, com a ascensão de Calmon de Sá à liderança do MIC, no início de 1977, constata-se outro posicionamento, principalmente em relação ao Ministério da Fazenda.

Na apreciação sumária do MIC (BRASIL, 1977d), ressalta-se que, por vários momentos e diferentemente de seu antecessor na Pasta, Calmon de Sá enaltece a importância do Ministério da Fazenda, elogiando, dessa forma, as medidas adotadas no cenário econômico por aquele ministério. No entanto, o ministro argumenta que tais proposições ensejaram reações distintas por parte dos empresários, os quais, por um lado, frente aos problemas enfrentados, concordam com a necessidade de ajuste da base monetária, mas, por outro, afirmam a existência de incompreensões quanto às ações propostas, pois:

Estes empresários criticam as medidas, aduzindo que a redução de investimentos, em determinados setores, afetará profundamente o nível de liquidez do sistema, com reflexos negativos na economia, máxime os setores de ponta e principalmente a indústria automobilística (Ibid, p. 0981).

Ao abordar a redução na demanda via corte de créditos, com a intenção de diminuir a atividade industrial, o ministro enfatiza que os conceitos esparsos, divulgados pela imprensa e atribuídos às autoridades, serviram para fomentar o clima de apreensões e temores. Dessa forma, para Calmon de Sá, os empresários de todos os setores e, principalmente, os da indústria automobilística, induzidos pela previsão dos efeitos lesivos aos seus interesses, adotaram uma postura de reação ao governo, no intuito de neutralizar o impacto das restrições anunciadas. Nesse documento, anota Calmon de Sá, também, que a aproximação do final do mês, coincidindo com final do primeiro semestre do ano de 1977, está provocando especulações em torno do mérito dos resultados obtidos na política de combate à inflação.

Contudo, ao salientar o incontestável crescimento da economia brasileira, embora em ritmo menos acelerado, o MIC compreende que a atuação deflagrada pela centralização de comando nas mãos do ministro da Fazenda começa a obter respostas no comportamento da economia, pois:

Não se pode dizer que houve diminuição no crescimento do PIB, mas transferência. E a título exemplificativo, cita-se o descontentamento nos setores de ponta evidenciados pela baixa produção da indústria automobilística, em favorecimento do crescimento da indústria de base (Ibid, p. 0981).

As marcas alcançadas no combate à inflação nos últimos meses, segundo o pronunciamento de Calmon de Sá, corroboram o acerto das medidas de contenção da demanda e de desaquecimento econômico praticadas pelo ministério da Fazenda. Relativamente à liquidez do período considerado, o MIC conclui que o nível se manteve acima da expectativa geral, porém o custo do dinheiro continuou elevado, em particular pela pressão exercida sobre os bancos, no final do mês, data em que ocorre o pagamento salarial da indústria automobilística em São Paulo (Ibid, p. 0982).

Os despachos do MIC (BRASIL, 1977e, p. 1100) relativos à indústria automobilística, a partir de 1977, tornam-se mais espaçados, entendendo como elemento complicador, especialmente, o ressurgimento do movimento operário em São Paulo, mencionadas, a partir de setembro daquele mesmo ano, as reivindicações salariais dos metalúrgicos paulistas. No entanto, a proposta desta pesquisa, apesar de relacionada à indústria automobilística, não compreende o movimento operário que, lembrados os motivos óbvios, solicita outra elaboração, abrindo caminhos para uma nova investigação.

Ao anunciar que exportar é a única solução para resolver os problemas encontrados na indústria automobilística e que, ao mesmo tempo, esta solução pode também resolver o problema do petróleo, o MIC apresenta suas estreitas relações com países do Oriente Médio. Oferece os dados obtidos, principalmente, com o Iraque que:

Fechou a compra inicialmente, com mil automóveis da fábrica Volkswagen, modelo Passat – LS. Fui informado ao chegar aqui de que a idéia prevalecte seria a de adquirir apenas quinhentas unidades, mas depois de nossa reunião com o Ministro Hassan Ali, do Comércio demonstrando a proposta de pagamento em petróleo, há perspectivas de um aumento ainda maior (BRASIL, 1977f, p. 1237).

Na abordagem de Calmon de Sá, as autoridades iraquianas apresentaram um ambiente bastante amistoso e cordial com relação ao Brasil, comprometendo-se, desse modo, com outros projetos de cooperação mútua, além da importação de automóveis. Referindo-se à situação favorável do Brasil no Oriente Médio, o ministro argumenta que, em relação a outros países que também exportam automóveis para o Iraque, a indústria automobilística brasileira detém preferências. Como exemplo, assevera que a Itália, apesar de ser um país de centro e de necessitar de petróleo porque não possui esta matéria-prima em seu território, foi preterida pelo Brasil com relação à importação de automóveis pelo Iraque. Portanto, a título exemplificativo, o Iraque importou da empresa italiana Fiat, apenas ínfimos cento e cinquenta carros, diferentemente do que aconteceu com o Brasil. O ministro, na continuidade de seu relato, acredita que, “*através da importante atuação do MIC*” (Ibid, p. 1238) naquele país do

Oriente, como um primeiro passo e como um teste para um produto ainda desconhecido no mercado iraquiano, consolidou-se o envio inicial de mil automóveis. Contabiliza que esse fato representa praticamente a metade da importação total da indústria automobilística prevista e autorizada por aquele país para o ano de 1977.

Contudo, não se pode afirmar que a solução encontrada por Calmon de Sá, que aponta nas exportações de automóveis uma saída para a crise na indústria automobilística brasileira, tenha efetivamente surtido efeitos. No entanto, a partir do final do ano de 1977, os registros documentais do MIC à Presidência, embora solicitando um acompanhamento no setor de ponta, também sugerem uma recuperação no setor automobilístico. Nesse sentido, cabe citar a explanação do Ministério da Indústria e do Comércio:

A sugestão é de que sejam acompanhados os principais setores de ponta, principalmente aqueles em que tem se verificado um comportamento abaixo do razoável. Cito a indústria automobilística que deve merecer especial atenção para, eventualmente, se adotar medidas tópicas. Mas, de um modo geral a indústria automobilística está apresentando certa recuperação (BRASIL, 1977g, p. 3746).

Observa-se que a política adotada pelo governo no sentido de exportar automóveis para alguns países do Oriente Médio em troca de petróleo também engloba relações do MIC com o Irã. Em 1978, portanto às vésperas da Revolução que derrubaria o Xá, Calmon de Sá antecipa que, recentemente, houvera naquele país, uma redução de quinhentos milhões de dólares em reservas internacionais (BRASIL, 1978e, p. 4100). Em vista deste acontecimento, as negociações com o Irã tendem a causar problemas, pois o Xá, quando concebera a continuidade da elevação no preço do petróleo, estava criando dificuldades para atender aos interesses do Brasil com relação a exportação de automóveis em troca do petróleo.

Ao ilustrar a situação encontrada, o MIC registra que, na véspera da saída de sua comitiva do Irã, uma emboscada a tiros de revólver, que resultou no assassinato de dois oficiais norte-americanos a serviço do governo iraniano em programa de cooperação técnico-militar, desmotivou ainda mais as relações comerciais entre o Brasil e aquele país. Mesmo que o Ministro da Indústria e Minas do Irã, Sr. Farrokh Najmabadi, vislumbre possibilidades em projetos integrados entre os dois países, principalmente na importação de automóveis brasileiros, deve-se aguardar o desenrolar dos fatos com cautela, é o alerta que segue no relato do ministro. Com relação ao Irã, pode-se inferir que, naquele momento, as negociações com o Brasil foram inviabilizadas porque, a partir de dezembro de 1978, a situação naquele país se tornou insustentável, levando à queda o Xá e, conseqüentemente, à Segunda Crise Internacional do Petróleo.

Na medida em que o governo Geisel se encaminha ao final, as questões relacionadas à indústria automobilística se extinguem nas fontes. Após 1978 restringem-se, com bastante ênfase, ao movimento operário dos metalúrgicos daquela indústria, já citado, e à Revolução no Irã, esta a origem de uma crise energética nunca antes vista.

Portanto, observa-se que a estratégia do governo Geisel com a intenção de manter o desenvolvimento, mesmo frente à crise, acarretou a aplicação de medidas restritivas à economia, não sendo acolhida pela indústria de ponta e, em particular, pela indústria automotiva.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Demonstrou-se, no decorrer desta tese, que o processo de desenvolvimento econômico no Brasil foi conduzido por uma significativa atuação do Estado na consecução de um projeto para a industrialização do país. Em torno deste processo estabeleceu-se um intenso debate sobre qual a forma ou modelo mais adequados para promover o desenvolvimento brasileiro convergindo, ou não, para uma industrialização acelerada.

A defesa da industrialização brasileira como meio de alcançar o desenvolvimento econômico, baseado no movimento industrialista da virada do século XX, tomou corpo a partir das décadas de 1930 e 1940. Nesse sentido, a necessidade de consolidação de um parque industrial passou a contar com a integração de empresários, militares, políticos, técnicos e intelectuais que convergiam para a premissa de que, o Brasil, só conseguiria ser um país próspero pela via da industrialização. Os argumentos analíticos das correntes de pensamento econômico desenvolvimentista com forte atuação do Estado, no entanto, discordavam da teoria liberal que, mesmo arrefecida e baseando-se em dados empíricos, permanecia como paradigma, inclusive, nos países periféricos. Com base na livre concorrência de mercado, os teóricos do liberalismo clássico condenavam a concentração de recursos, o protecionismo e a criação de empresas públicas pelo governo como forma equivocada de atuação do Estado na condução do processo econômico brasileiro. A defesa e aplicabilidade do liberalismo econômico no Brasil, reestruturado após a II Guerra Mundial pelo neoliberalismo, foi conduzida por Eugênio Gudín que, através de argumentos bem elaborados, combateu qualquer interferência estatal na economia.

A partir da década de 1950, com a difusão de novas concepções associadas as já consolidadas, o pensamento desenvolvimentista tomou forma e passou a ser a principal alternativa conceitual ao liberalismo econômico, até então, predominante. A corrente de pensamento econômico desenvolvimentista, mesmo com subdivisões, se baseava na concepção de uma industrialização planejada e com expressiva atuação estatal como forma de atingir o progresso econômico e, conseqüentemente, o desenvolvimento na periferia do capitalismo. Dessa maneira, o pensamento econômico da Cepal, como órgão internacional, forneceu uma estrutura conceitual adequada à realidade brasileira e, associado às doutrinas já estabelecidas, contribuiu decisivamente para a consolidação do modelo desenvolvimentista como programa político-econômico de Estado.

O governo JK, então, utilizando-se do arcabouço teórico com base na Cepal, expandiu a atuação do Estado que desempenhou um papel fundamental, tanto no planejamento para o estabelecimento da indústria automobilística, quanto à efetivação da industrialização brasileira. As políticas adotadas pelo GEIA para regular a atuação da indústria automobilística multinacional no país foram, através de crises políticas e desmembramento dos órgãos públicos, aos poucos, abandonadas. Com seu amadurecimento no país, a indústria automobilística tomou corpo e representatividade, não só na arrecadação de impostos aos cofres públicos, como também na participação do crescimento do PIB nacional. Durante os anos do milagre, cuja expansão econômica se deu através de bens de consumo duráveis, os interesses do governo convergiam com os da indústria automotiva, facilitando a livre atuação daquele importante setor da economia brasileira.

Demonstrou-se, como consequência da crise econômica que naquele momento impactava as contas nacionais, que o ritmo da expansão econômica ocorrida no Brasil, entre os anos de 1968 e 1973, desacelerou a partir de 1974 e fez com que o governo recém-empossado, no intuito de atenuar os efeitos desta conjuntura desfavorável sobre o ambiente doméstico, redirecionasse a atuação do Estado que, inserido no êmbolo do pensamento desenvolvimentista, necessitava assegurar o crescimento acelerado dos anos anteriores. Assim, o governo Geisel, objetivando corrigir tais desequilíbrios, interveio fortemente na economia, implantando medidas visando assegurar a continuidade do desenvolvimento que, legitimando os militares, contribuiu para a manutenção do regime até então. Com relação aos elevados percentuais anuais de crescimento do PIB nacional no período, apresentando seu maior índice no ano de 1973, verificou-se que, em sua variação de crescimento, o *milagre econômico* não encontrou paralelo em toda a série histórica brasileira.

Concomitantemente à desaceleração econômica verificada no Brasil, o governo ainda teve de gerenciar as consequências da crise do petróleo que, dada sua crescente demanda e dependência doméstica deste produto à época, associada ao aumento das cotações desta commodity no mercado internacional, desequilibrou a balança de pagamentos e, conseqüentemente, as contas do Estado. Dessa maneira, por intermédio do acentuado e crescente saldo negativo da balança comercial, a partir de 1973, e em conformidade com o II PND, que valorizava as conseqüências da crise do petróleo, comprovou-se que o choque internacional foi determinante para o término do crescimento econômico acelerado.

As medidas, consideradas autoritárias, adotadas pelo governo Geisel com a intenção de retornar aos patamares anteriores da atividade econômica, em sua natureza, conflitavam

com os interesses corporativos do setor industrial brasileiro e, especificamente, no caso da indústria automobilística, mostrou-se o posicionamento sob a ótica do governo com relação àquele setor, bem como os efeitos provocados pelas diretrizes governamentais. A política adotada para conter os altos índices de inflação, baseada na contenção do crédito, como forma de diminuir a oferta dos meios de pagamento, gerou, conseqüentemente, uma queda na demanda por automóveis. A crise energética e seus significativos impactos nas contas públicas, em particular, no crescente déficit das contas externas, fizeram com que o governo adotasse providências no sentido de reduzir a importação de combustíveis; assim, o Estado regulamentou o horário de funcionamento dos postos de gasolina, estabeleceu limites de velocidades nas estradas, penalizou os proprietários de automóveis desregulados e aumentou o valor das taxas de arrecadação do IPI, ICMS, PIS, COFINS e IPVA, referentes àquela indústria. Evidenciou-se, também, na atuação do governo, a reformulação da lei de remessas de lucros, a priorização de subsídios à indústria genuinamente nacional e o enquadramento do setor automobilístico multinacional à estratégia do Estado.

Entretanto, não obstante que os termos em que se estabeleceu a tensão de interesses, entre os objetivos de Estado e os da indústria automobilística estrangeira instalada no Brasil, tenham sido amplamente demonstrados nesta pesquisa, comprovando a hipótese que a norteia, conclui-se que a mesma compreendeu, somente, as repercussões da ação governamental sob a ótica deste. Tal fato, explica-se, foi consequência direta da dificuldade de se obter apontamentos contendo, na visão da indústria, uma abordagem político-econômica da situação, tendo em vista que a maioria das fontes arroladas, em sua totalidade de documentos, compreenderem uma abordagem mais voltada para pesquisas no campo da história cultural. Neste sentido, por exemplo, as discussões e as pressões que levaram a queda do ministro nacionalista Severo Gomes, foram analisadas a partir da ótica do Estado, não tendo sido, assim, demonstrado o olhar da indústria automotiva. Dessa maneira, em um balanço final, sentiu-se a ausência de um diálogo entre os dois lados, um confronto documental que contribuiria favoravelmente para o trabalho final.

Todavia, faz-se importante esclarecer que, durante a fase de coleta de dados para consubstanciar o presente trabalho, em um primeiro momento, foram contatadas as fábricas da Ford, Fiat e da Volkswagen. Fato comum a todas elas, seus representantes informaram que não dispunham de nenhum arquivo com fontes históricas para pesquisa, acrescentando que os documentos internos, muitos de caráter confidencial, eram enviados para suas respectivas matrizes no exterior, e que, no âmbito local, publicações oficiais contendo informações do

setor, tais como, metas e resultados de vendas, níveis de produção e de ocupação da indústria, nível de emprego e salários, entre outros dados relacionados aos seus negócios, eram regularmente enviados a ANFAVEA, seu órgão de representação.

Os contatos e a investigação de apontamentos realizados com a referida associação resultaram que, além de documentos da primeira feira dos fabricantes de autopeças, em 1953, e da criação e atuação do GEIA, o acervo do Cdoc da ANFAVEA apresenta informações a respeito da contribuição do setor industrial automobilístico na formação do milagre econômico brasileiro, os elevados índices de crescimento do setor, a convergência com o Estado no desenvolvimento tecnológico, fotos, panfletos, revistas e catálogos, entre outros dados. Contudo, a ANFAVEA não disponibiliza, nem mesmo *in loco* em sua sede, em São Paulo, a consulta de documentos internos de cunho político-econômico de nenhum dos governos do regime militar.

Em relação à documentação da General Motors, que se encontrava, quando do início desta pesquisa, sob os cuidados do Museu do Automóvel, atualmente extinto, e que pertencia à Universidade Luterana do Brasil, ULBRA, fornece rico material com imagens relativas às mudanças ocorridas na sociedade e nas cidades na história, iniciando-se à época do estabelecimento desta montadora na cidade de São Paulo, no princípio da década de 1920. Fornecendo dados culturais, de maneira convergente com os sucessivos governos na história, os documentos específicos da GM sugerem outros enfoques e abordagens que podem originar novas pesquisas sobre o tema, ainda pouco explorado, nos domínios da História. O simbolismo do automóvel, o importante papel atribuído aos funcionários estrangeiros pela empresa, a função doutrinária da montadora e a maior inserção norte-americana no cotidiano brasileiro, por meio de publicações internas, a partir de 1925, são exemplos de temas que podem ser investigados neste arquivo.

Positivamente, a análise realizada pelo presente trabalho, identificou, por intermédio de dados, o tamanho e a importância da participação da indústria automobilística no produto nacional e a intensa intervenção econômica impetrada pelo Estado que, naquele momento, seguindo o padrão desenvolvimentista em vigor, possuía, ainda em elevado grau, o poder para estabelecer normas ao setor. Ademais, a tese demonstrou que desde a instalação das multinacionais até o amadurecimento da industrialização no Brasil, o setor automotivo adquiriu, através de seus resultados de vendas, uma posição de destaque na economia do país, cuja elevada participação no PIB atingiu, em 1975, um recorde que durou trinta e quatro anos, até ser suplantado no ano de 2009.

A partir da década de 1990, com a adoção do modelo neoliberal, a indústria automobilística libertou-se por completo das malhas governamentais, passando a desempenhar um poder nunca antes exercido por outro setor industrial; recentemente, com a crise financeira deflagrada, em 2008, nos Estados Unidos e espalhada pelo universo capitalista, verificou-se a importância deste segmento para a economia dos países industrializados. Equivocamente, ou não, frente ao modelo político-econômico predominantemente vigente na maior parte do mundo capitalista e em especial nas economias centrais, diante de uma expressiva queda no volume de vendas em nível global, e com o aperto de crédito, consequência da desestabilização do setor financeiro mundial, a indústria automobilística, mais uma vez, recorreu ao auxílio do Estado. Dessa forma, desde economias centrais, como os Estados Unidos, da Escola de Chicago, personificada em Milton Friedman, ou a Alemanha, da Escola Austríaca de Hayek, até economias emergentes, como o Brasil, mesmo que distanciado do modelo desenvolvimentista do início do processo de sua industrialização, intervieram rápida e pesadamente em seus respectivos ambientes, por meio de mega pacotes econômicos em auxílio à indústria automotiva, concedendo benefícios, isenções fiscais e, sobretudo, auxílio financeiro direto para aquela indústria, cujos negócios foram fortemente afetados pela crise financeira internacional.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUIRRE, Basília M. B; SADDI, Fabiana da C. Uma alternativa de interpretação do II PND. **Revista de Economia Política**, n. 17(68), p. 78-98, 1997.

AKCELRUD, Issac. **O Oriente Médio**. São Paulo: Atual, 1984.

ALMEIDA, José. **A Implantação da Indústria Automobilística no Brasil**. Rio de Janeiro: Alaúde, 1972.

ANDERSON, Perry. **As Linhagens do Estado Absolutista**. São Paulo: Brasiliense, 1998.

ARAUJO, Ana Cláudia Condeixa de. **Sonhos em Cena: Histórias e Memórias do Teatro Leopoldo Fróes**. 2008. Dissertação (Mestrado em História). FGV. Rio Janeiro.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTIVOS – ANFAVEA. **Indústria Automobilística Brasileira**. São Paulo, 2006.

BANDEIRA, Luiz Aberto Moniz. **O Milagre Alemão e o Desenvolvimento do Brasil**: as relações da Alemanha com o Brasil e a América Latina (1949 – 1994). São Paulo: Ensaio, 1994.

_____. **Presença dos Estados Unidos no Brasil**: dois séculos e meio de história. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1978.

_____. **O Governo João Goulart**. Brasília: UNB, 2001.

_____. **Brasil - Estados Unidos**: A Rivalidade Emergente (1955-1980). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1999.

BARIANI, Edison. **Guerreiro Ramos e a Redenção Sociológica: capitalismo e sociologia no Brasil**. 2009. 329 f. Tese (Doutorado em Sociologia) - FCL/UNESP-Araraquara, SP, 2009.

BARRERAS, Maria José Lanziotti. **Pedagogia da Sedução**: os publicitários e os anúncios de automóvel no Brasil dos anos 1956- 1973. Tese (Doutorado em Comunicação Social). PUCRS – Porto Alegre, 2002, p. 73 e 74.

BARROS, Adirson de. **Março**: Geisel e a Revolução Brasileira. Rio de Janeiro: Artenova, 1976.

BEDÊ, Marco Aurélio. Política Automotiva nos Anos 90. In: ARBIX, Glauco; ZILBOVICIUS, Mauro (Orgs.). **De JK a FHC**: a reinvenção dos carros. São Paulo: Scritta, 1997.

BENEVIDES, Maria Victória de Mesquita. **O Governo Kubitschek**: desenvolvimento econômico e estabilidade política. Rio de Janeiro: Paz e terra, 1976.

BIELSCHOWSKY, Ricardo. **Pensamento Econômico Brasileiro: o ciclo ideológico do desenvolvimentismo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2000a.

BIELSCHOWSKY, Ricardo. **Cinquenta anos do pensamento da Cepal**. Rio de Janeiro: Recorde, 2000b. Volume I e II.

BRASIL. Decreto-Lei nº 39.412, de 16 de Junho de 1956. Estabelece normas diretoras para a criação da Indústria Automobilística Brasileira e institui o Grupo Executivo para aplicação dessas normas. **Diário Oficial da União**, Poder Judiciário, Brasília, DF, 16 junho 1956. Disponível em: <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/2730347/dou-secao-1-16-06-1956-pg-1/pdfView>

_____. Decreto-Lei nº 53.985, de 19 de Junho de 1964. Estabelece a absorção dos antigos Grupos Executivos da Indústria Automobilística (GEIA), da Indústria Mecânica Pesada (GEIMAPE) e o da Indústria de Máquinas Agrícolas e Rodoviárias (GEIMAR) pelo Grupo Executivo das Indústrias Mecânicas (GEIMEC). **Diário Oficial da União**, Poder Judiciário, Brasília, DF, 19 de Junho de 1964. Disponível em: <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/3041333/dou-secao-1-09-12-1964-pg-29>

_____. Decreto nº 65.016 – de 18 de Agosto de 1969. Estabelece diretrizes básicas para o desenvolvimento industrial, cria o Conselho de Desenvolvimento Industrial e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Judiciário, Brasília, DF, 18 de Agosto de 1969. Disponível em: <http://www6.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=195686>

_____. Ministério da Indústria e Comércio. Conselho de Desenvolvimento. Grupo Executivo da Indústria Automobilística. Resolução n ° 61, de 20 de dezembro de 1957. In: Cpdoc. **ANFAVEA**. São Paulo, ANFAVEA, 1957.

_____. **II PND (1975-1979)**. Lei. Nº 6.151, de quatro de dezembro de 1974; publicado no Diário Oficial de Seis de Dezembro de 1974. Brasília: IBGE, 1974a.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. Relatório da Viagem a São Paulo do Ministro Severo Gomes para o Presidente Geisel, em 30 de março de 1974. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1974b.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. Nota sobre o fortalecimento da empresa privada nacional, por Paulo V. Belotti a Severo Gomes, em 31 de março de 1974. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1974c.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. Automóveis - 12.º Despacho de Severo Gomes para a Presidência da República, em 18 de junho de 1974. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1974d.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. Impressões Conjunturais - EG/pr 1974.03.28 – Despacho do Ministério da Indústria e Comércio para apreciação do Presidente Geisel., em 21 de junho de 1974. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1974e.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. EG/ pr 1974.03.28 – Relatório da Acessoria Econômica da Fundação Getúlio Vargas, em 21 de junho de 1974. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1974f.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. EG/ pr 1974.03.28 – Agenda para Despacho com o Exmo. Senhor Presidente da República, em 27 de agosto de 1974. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1974g.

_____. Ministério do Trabalho. EG/pr 1974.04.10/2, em 30 de novembro de 1974. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, f. 167, 1974h.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. Despacho do Ministro Severo Gomes com o Senhor Presidente Ernesto Geisel, em 13 de setembro de 1974. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1974i.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. EG/pr 1974.03.31- Anteprojeto de Lei, em 03 de abril de 1973. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1974j.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. Relatório do MIC para Excelentíssimo Senhor Presidente da República, em 30 de abril de 1974. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1974k.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. EG/pr 1974. 03.31/1. Exmo. Sr. Severo Fagundes Gomes do Ministério da Indústria e Comércio, em 24 de junho de 1974. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1974l.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. EG/pr 1974.03.30. Serviço Público Federal – Despacho do MIC, em 08 de setembro de 1974. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1974m.

_____. Ministério dos Transportes. EG/pr 1974.03.26; Dirceu Araújo Nogueira para a Presidência da República - Diretrizes de Ação no Domínio do Ministério dos Transportes, em 03 de outubro de 1974. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1974n.

_____. Ministério do Trabalho. EG/pr 1974.04.10/2, em 22 de maio de 1975. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1975a.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. EG/pr 1974.03.28 - Considerações quanto à Instalação da Volvo no País com Incentivos nos Termos do Dec. Lei 1219, em 20 de outubro de 1975. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1975b.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. EG/pr 1974.03.28 - Diretoria da **COFAP**: Companhia Fabricadora de Peças - Despacho ao Exmo. Sr. Severo Fagundes Gomes do Ministério da Indústria e Comércio, em 19 de junho de 1975. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1975c.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. EG/pr 1974. 03.31 - Apreciação do Exmo. Sr. Severo Fagundes Gomes do Ministério da Indústria e Comércio, em 19 de junho de 1975. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1975d.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. EG/pr 1974.03.31. Relatório do MIC à Presidência da República – Racionamento de Petróleo, em 12 de abril de 1975. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1975e.

_____. Ministério do Trabalho. EG/pr 1974.03.26/1. Ministério dos Transportes ao Exmo. Presidente Geisel, em 06 de maio de 1975. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1975f.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. EG/pr 1974. 03.31/1. Apreciação Sumária (MIC) Campo Interno, em 12 de julho de 1975. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1975g.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. EG/pr 1974. 03.31. Federação das Indústrias de São Paulo ao Ministério da Indústria e do Comércio, em 10 de agosto de 1975. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1975h.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. EG/pr 1974.03.31. Pauta Do Despacho Do Ministro De Estado Da Indústria E Do Comércio Com Excelentíssimo Senhor Presidente da República, em 06 de outubro de 1975. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1975i.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. EG/pr 1974.03.00/1. Apreciação Sumária (Campo Interno). MIC (SECRETO), em 28 de julho de 1976. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1976a.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. EG/pr 1974.03.31/1. Exmo. Sr. Severo Fagundes Gomes do Ministério da Indústria e Comércio, em 22 de agosto de 1976. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1976b.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. EG/pr 1974.03.31/1 – Relatório do Ministério da Indústria e do Comércio: Estrutura e Funções, em 10 de setembro de 1976. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1976c.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. EG/pr 1974.03.31/1 – Ministério da Indústria e do Comércio para Apreciação do Exmo. Presidente da República, em 15 de dezembro de 1976. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1976d.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. EG/pr 1974.03.31/1. Ministério da Indústria e do Comércio – Relatório à Presidência, em 16 de março de 1976. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1976e.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. EG/pr 1974.03.31/1 – MIC - Resultado da Política de Contenção da Demanda sobre a Atividade Industrial, em 20 de março de 1976. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1976f.

_____. Ministério dos Transportes. EG/pr 1974.03.26/1. Dirceu Araújo Nogueira - Ministério dos Transportes, em 12 de maio de 1976. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1976g.

_____. Ministério de Minas e Energia. EG/pr 1974.03.26/2. Despachos do Ministério de Minas e Energia ao Presidente Ernesto Geisel. Consumo de Derivados de Petróleo, em 16 de dezembro de 1976. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1976h.

_____. Ministério dos Transportes. EG/pr 1974.03.26/1. Dirceu Araújo Nogueira - Ministério dos Transportes, em 30 de dezembro de 1976. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1976i.

_____. Ministério do Trabalho. EG/pr 1974.04.10/2 - Agenda do Despacho com Excelentíssimo Senhor Presidente da República, em 03 de março de 1977. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1977a.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. EG/pr 1974.03.31 - Correspondência do MIC ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República, em 06 de abril de 1977. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1977b.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. EG/pr 1974.03.31/1 - MIC: Relatório para Apreciação da Presidência da República, em 03 de março de 1977. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1977c.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. EG/pr 1974.03.31/2. Apreciação Sumária do MIC (Campo Interno) à Presidência da República - SECRETO, em 28 de junho de 1977. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1977d.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. EG/pr 1974.03.31/2. Movimento Operário, em 08 de setembro de 1977. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1977e.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. EG/pr 1974.03.31/2. Visita do Ministro da Indústria e do Comércio ao Iraque, em 10 de outubro de 1977. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1977f.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. EG/pr 1974.03.31/2. Relatório do MIC - Comportamento do Setor de Ponta, em 20 de dezembro de 1977. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1977g.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. EG/pr 1974.03.31 - Nota do MIC ao Excelentíssimo Senhor Presidente da República, em 19 de abril de 1978. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1978a.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. EG/pr 1974.03.26/2 - Serviço Público Federal - Despacho do MIC, em 28 de outubro de 1978. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1978b.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. EG/pr 1974.03.31/1 - Exmo. Sr. Calmon de Sá do Ministério da Indústria e Comércio, em 19 de abril de 1978. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1978c.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. EG/pr 1974.03.31/1 - Exmo. Sr. Calmon de Sá do Ministério da Indústria e Comércio, em 06 de maio de 1978. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1978d.

_____. Ministério da Indústria e Comércio. EG/pr 1974.03.31/02. Apreciação do MIC sobre a Missão Brasileira no Irã, em 01 de dezembro de 1978. In: Arquivo Geisel. **FGV/CPDOC**. Rio de Janeiro: FGV, 1978e.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Desenvolvimento e Crise no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1987a.

_____. **Economia Brasileira: O Colapso de uma Aliança de Classes**. São Paulo: Brasiliense, 1987b.

_____. O Rompimento da Aliança com os Empresários Industriais. In: **Economia Brasileira**. Pactos Políticos. São Paulo: Brasiliense, p. 57-83, 1987c.

_____. Desenvolvimento Político e a Crise da Aliança Populista. In: **Economia Brasileira**. Desenvolvimento e Crise no Brasil. São Paulo, p. 95-181, 1987d.

_____. Seis Interpretações sobre o Brasil, **Dados**, Rio de Janeiro, p. 269-306, 1982.

_____. **Economia Brasileira: o colapso de uma aliança de classes**. São Paulo: Brasiliense, 1994.

BRUNSCHWIG, Henri. **A Partilha da África Negra**. São Paulo: Perspectiva, 1974.

CAMPOS, Roberto. **Observações sobre a Teoria do Desenvolvimento Econômico**. São Paulo: Digesto Econômico, 1953.

_____. **Planejamento do Desenvolvimento Econômico de Países Subdesenvolvidos**. São Paulo: Digesto Econômico, 1952a.

_____. **O Desenvolvimento Econômico do Brasil**. São Paulo: Digesto Econômico, 1952b.

_____. **A Lanterna na Popa**. Rio de Janeiro: Topbooks, 1994.

CAPUTO, Ana Cláudia. **Desenvolvimento Econômico Brasileiro e o Investimento Direto Estrangeiro: Uma Análise da Instrução 113 da SUMOC – 1955/1963**. 2007. Dissertação (Mestrado em Economia) - Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Economia da Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2007.

CAPUTO, Ana Cláudia; MELO, Hildete Pereira. A Industrialização Brasileira nos Anos de 1950: uma análise da instrução 113 da SUMOC. **Estudos Econômicos**, v. 39; nº 3; São Paulo, Julho/Set. 2009.

CARDOSO, Fernando Henrique; FALETTO, Enzo. **Dependência e Desenvolvimento na América Latina**: ensaio de interpretação sociológica. México: Siglo XXI, 1969.

CARDOSO, Fernando Henrique. **Política e Desenvolvimento em Sociedades Dependentes**: ideologias do empresariado industrial argentino e brasileiro. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1971. Disponível em: <<http://www.eclac.org/revista>>. Acessado em 15 de março de 2010.

_____. **Empresário Industrial e Desenvolvimento Econômico**. São Paulo, Difel, 1964. Tese de livre-docência. Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, USP, São Paulo, 1963.

_____. Da Caracterização dos Regimes Autoritários. In: COLLIER, David (Org.) **O Novo Autoritarismo na América Latina**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

CARDOSO, Miriam Limoeiro. **Ideologia do Desenvolvimento – Brasil: JK – JQ**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

CARNEIRO, D. D. Crise e esperança: 1974-1980. In: ABREU, M. P. (org.). A ordem do progresso – cem anos de política econômica republicana 1889-1989. Rio de Janeiro: Campus, 1990.

CARRERAS, José M. **El Mundo Árabe e Israel**. Madrid: Istmo, 1992.

CASTRO, Antonio Barros de; SOUZA, Francisco E. P. **Economia brasileira em Marcha Forçada**. São Paulo: Paz e Terra, 2004.

CERVO, Amado. **Depois das Caravelas: as relações entre Portugal e Brasil (1808-2000)**. Brasília: UNB, 2000.

CERVO, Amado Luiz. BUENO, Clodoaldo. **História da Política Exterior do Brasil**. Brasília: UnB, 2002.

COELHO, Thomaz. **À Sombra do Sistema: de Castelo a Geisel**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

COMISSÃO ECONÔMICA PARA A AMÉRICA LATINA – Cepal. **An Introduction to the Technique of Programming**. Nova York: United Nations, 1955.

COUTO, Ronaldo Costa. **Brasília Kubitschek de Oliveira**. Rio de Janeiro: Recorde, 2002.

_____. **História Indiscreta da Ditadura e da Abertura – Brasil: 1964-1985**. 3ª Edição. Rio de Janeiro: Record, 1999.

CRUZ, José Humberto de Brito. Aspectos da Evolução da Diplomacia Brasileira no Período da Política Externa Independente (1961-1964). In: **Ensaio de História Diplomática do Brasil (1930-1986)**. Brasília: FUNAG/IPRI, 1989.

D'ARAÚJO, Maria Celina. **As Instituições Brasileiras na Era Vargas**. Rio de Janeiro: FGV, 1999.

_____. **A Era Vargas**. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional, 2004.

_____. **O segundo governo Vargas (1951-1954): democracia, partidos e crise política**. Rio de Janeiro: Zahar, 1982.

_____. Transição Democrática e Forças Armadas na América Latina. **Antropolítica**, Niterói – RJ, n. 12-13, p. 7-28, 1º/2º sem 2002.

D'ARAÚJO, Maria Celina; CASTRO, Celso. **Ernesto Geisel**. Rio de Janeiro: Editora Fundação Getúlio Vargas, 1997.

_____. **Dossiê Geisel**. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

DANTAS, San Tiago. **Política Externa Independente**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1962.

DREIFUSS, René Armand. **1964: A Conquista do Estado**. Petrópolis: Vozes, 1981.

FARO, Clovis de; DA SILVA, Salomão L. Quadros. A década de 1950 e o Programa de Metas. In.: GOMES, Ângela de Castro. **O Brasil de JK**. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

FIAT – 1899/1999: Novo Caminho para Minas. **Jornal do Brasil**. Rio de Janeiro, p. 20-21, 25 de Julho de 1999.

FICO, Carlos. **Reinventando o Otimismo**: ditadura, propaganda e imaginário social no Brasil. Rio de Janeiro: FGV, 1997.

FONSECA, Pedro C. Dutra. Gênese e precursores do desenvolvimentismo no Brasil. **Revista Pesquisa & Debate do Programa de Estudos de Pós-Graduação em Economia Política do Departamento de Economia da PUCSP**, SP, v. 15, n. 2 (26), p. 225-256, 2004.

_____. O Estado e suas Razões: o II PND. **Revista de Economia Política**, v. 28, n. 1 (109), janeiro-março, 2007.

FONTES, Virgínia. O Imperialismo, de Lênin aos dias atuais; nos 90 anos da Revolução Russa. In: **Revista Outubro**. São Paulo; Nº 16. Nov. 2007.

FORD, Henry. **Henry Ford**: por ele mesmo. São Paulo: Martins Claret, 1995.

_____. **Os Princípios da Prosperidade**. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1967.

FRANCO, Wellington Moreira. A Nacionalização de Veículos no Brasil. In: ARBIX, Glauco; ZILBOVICIUS, Mauro (Org.). **De JK a FHC, a Reinvenção dos Carros**. São Paulo: Scritta, 1997.

FROTA, Sylvio. **Ideais Traídos**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2006.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2004.

_____. Fatores estruturais da Estagnação latino-americana. In: **Subdesarrollo y Estancamiento en América Latina**. Buenos Aires, Eudeba, cap. III, 1966.

_____. A Programação do Desenvolvimento Econômico. **Revista do Conselho Nacional de Economia**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 19-20, p.11-15, Nov/dez, 1953.

_____. **A Fantasia Organizada**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

_____. **Perspectiva da Economia Brasileira**. Rio de Janeiro: MEC/ISEB, 1958.

_____. **A Pré-Revolução Brasileira**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1962.

GATTÁS, Ramiz. **A Indústria Automobilística e a Segunda Revolução Industrial no Brasil**. São Paulo: Perspectivas, 1981.

GASPARI, Élio. **A Ditadura Encurralada**. São Paulo: Companhia da Letras, 2004.

_____. **A Ditadura Derrotada**. São Paulo: Cia das Letras, 2003.

GEISEL, Ernesto. **Discursos**: volume IV – 1977. Brasília: Acessoria de Imprensa e Relações Públicas da Presidência da República, fevereiro 1978.

_____. **Discursos**: volume I – 1974. Brasília: Acessoria de Imprensa e Relações Públicas da Presidência da República, fevereiro 1975.

GÓES, Eda Maria. Limites da Transição Política no Brasil dos Anos 70 e 80, Ou Como os Pobres Continuaram Perigosos. **Revista História**. São Paulo: UNESP, v. 19, p. 257-279, 2000.

GÓES, Walder de. Os Militares e a Transição Política. **Ciências Sociais Hoje** (Anuário de Antropologia, Política e Sociologia) – Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ciências Sociais (ANPOCS). São Paulo: Cortez Editora, p. 240-257, 1986.

GOMES, Ângela de Castro (Org.). **O Brasil de JK**. Rio de Janeiro: FGV, 1991.

GONÇALVES, Vergniaud Calazans. **O Século do Automóvel no Brasil**. São Paulo: Alaúde, 1989.

GORENDER, Jacob. **Combate nas Trevas**: das ilusões perdidas à luta armada. São Paulo: Ática, 1999.

GRAEFF, Eduardo P. **Política de Investimentos Estrangeiros no Pós-Guerra**: a Instrução 113 e as origens do modelo associado. São Paulo: USP, 1981.

GRANDE, Humberto. **I Atlas das Potencialidades Brasileiras**: Brasil Grande e Forte. Rio de Janeiro: Fundação Nacional de Material Escolar (FENAME), 1974.

GUDIN, Eugenio. Planejamento Econômico. **Digesto Econômico**, São Paulo, abril-maio, 1951.

_____. Estatização de nossa economia. Carta Mensal, Rio de Janeiro, Confederação Nacional do Comércio, set., 1947.

_____. Análise de problemas brasileiros. Rio de Janeiro: Agir, 1965.

_____. A Desordem Monetária Internacional. Jornal **O Globo**. Rio de Janeiro, 17/09/1973.

HOBBSBAWM, Eric J. **A Era do Capital**. São Paulo: Paz e terra, 1996.

_____. **Era dos Impérios**: 1875-1914. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988;

_____. **Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo.** Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1983.

_____. **Era dos Extremos: O Breve Século XX.** São Paulo: Cia. Das Letras, 1995.

HYMER, Stephen. **Empresas Multinacionais: a internacionalização do capital.** Rio de Janeiro: Graal, 1978.

IANNI, Octavio. **Estado e Planejamento Econômico no Brasil.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

JAGUARIBE, Hélio. **A filosofia no Brasil.** Rio de Janeiro: ISEB/ MEC, 1957.

_____. **O nacionalismo na atualidade brasileira.** Rio de Janeiro: ISEB/ MEC, 1958a.

_____. **Condições Institucionais do Desenvolvimento.** Rio de Janeiro: ISEB/ MEC, 1958b.

LAFER, Celso. **JK e o Programa de Metas (1956-1961): Processo de Planejamento do Sistema Político no Brasil.** Rio de Janeiro: FGV, 2002.

LAFER, Betty Mindlin. **Planejamento no Brasil.** São Paulo: Perspectiva, 1987.

LATINI, Sydney. **A Indústria Automobilística Brasileira em Face da Associação Latino-Americana de Livre Comércio.** Montevideu: ANFAVEA, 1961.

_____. **Estrutura do Comércio Mundial e Aspectos da Evolução do Balanço de Pagamentos do Brasil no Pós-Guerra.** Rio de Janeiro: ESG - Escola Superior de Guerra, p.312, 1957.

_____. **A Implantação da Indústria Automobilística no Brasil: da Substituição de Importações Ativa à Globalização Passiva.** São Paulo: Alaúde, 2007.

LÊNIN, Vladimir Ilich. **Imperialismo: fase superior do capitalismo.** São Paulo: Global, 1985;

LEOPOLDI, Maria Antonieta P. O difícil caminho do meio: Estado, burguesia e industrialização no segundo governo Vargas (1951-54), em GOMES, Ângela de Castro (Org.). **Vargas e a crise dos anos 50,** Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1994.

_____. **Política e Interesses na Industrialização Brasileira: as associações industriais, a política econômica e o Estado.** São Paulo: Paz e Terra, 2000.

_____. Crescendo em Meio a Incerteza: a política econômica do governo JK (1956-1960). In: GOMES, Ângela de Castro (Org.). **O Brasil de JK.** 2.^a Ed. Rio de Janeiro: FGV, 1991.

LESSA, Antônio Carlos M. Da apatia recíproca ao entusiasmo de emergência: as relações Brasil-Europa Ocidental no Governo Geisel (1974-1979). **Anos 90 - Revista do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS),** n.º 5, julho de 1996.

- _____. **A Estratégia de Desenvolvimento: sonho e fracasso.** Brasília: FUNCEP, 1988.
- LIMA, H. F. **História do Pensamento Econômico no Brasil.** São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1975.
- LOPES, Lucas. **Memórias do Desenvolvimento.** Centro de Memória da Eletricidade – Programa de História Oral CPDOC/FGV. Rio de Janeiro: 1991
- LÖWY Michael. **O Marxismo na América Latina.** São Paulo: Perseu Abramo, 1999.
- _____. Notas Sobre a Questão Agrária no Brasil. **Revista Brasileira**, São Paulo, (31): 55-71, set.-out. 1960.
- LUXEMBURGO, Rosa. **A Acumulação de Capital: contribuição do estudo econômico do imperialismo.** São Paulo: Nova Cultural, 1985.
- MALAN, Pedro S. (Org.). **Política Econômica Externa e Industrialização do Brasil: 1939-1952.** Rio de Janeiro: IPEA, 1980.
- MALAN, P. e BONELLI, R. Os Limites do Possível: Notas sobre o Balanço de Pagamentos e a Indústria no Limiar da Segunda Metade dos Anos 70. **Pesquisa e Planejamento Econômico**, n. 6 (2), agosto de 1976.
- MANTEGA, Guido. O Governo Geisel, o II PND e os Economistas. Rio de Janeiro: FGV, 24/11/2005. P. 32. Disponível em: <<http://virtualbib.fgv.br/dspace/handle/10438/2935>> Acessado no dia 30.11.2009.
- MANSFIELD, Peter. **Nasser e a Revolução Egípcia.** Rio de Janeiro: 1967.
- MARX, Karl. **O Dezoito Brumário de Louis Bonaparte.** São Paulo: Centauro, 2000.
- MASSOULIÉ, François. **Os Conflitos do Oriente Médio.** São Paulo: Ática, 1996.
- MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES - Washington D.C., Telegrama Confidencial. 16/03/1956, AHI (BsB) 842.93 (41) (42), Relações Econômicas e Comerciais, 1955-1958, 029, p. 1-2. In: BANDEIRA, Luiz Alberto Muniz. **Brasil, Estados Unidos: a rivalidade emergente (1950-1988).** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1989.
- MOURA, Alkimar R. (Org.). **PAEG e REAL: dois planos que mudaram a economia brasileira.** Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2007.
- OLIVEIRA, Eliezer Rizzo de. **As Forças Armadas: política e ideologia no Brasil.** Rio de Janeiro: Vozes, 1976.
- OLIVEIRA, Maria Teresa Cavalcanti de. **A Educação Ideológica no Projeto de Desenvolvimento Nacional do ISEB (1955-1964).** 2006. Tese (Doutorado em Educação), Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.
- PAIVA, Eduardo Nazareth. **A FNM e a Indústria Automotiva no Brasil: uma análise antitética do ponto de vista da teoria autor-rede.** 2004. Tese (Doutorado em engenharia).

Programa de Pós-Graduação de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004.

PANDOLFI, Dulce C. **Camaradas e Companheiros: história e memória do PCB**. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 1995.

PIRES, Julio Manuel & GREMAUD, A. P. II Plano Nacional de Desenvolvimento – II PND (1975-1979). In: KON, Anita. **Planejamento no Brasil II**. São Paulo: Perspectiva, 1999.

PRADO JUNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil**. (1945) São Paulo: Brasiliense, 2004.

_____. **A Questão Agrária no Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1979.

_____. Contribuição a análise da questão agrária no Brasil. **Revista Brasiliense**, São Paulo, 43: 11-52, set.-out. 1962;

_____. A marcha da questão agrária. **Revista Brasiliense**, São Paulo, jan.-fev. 1964.

_____. **A Revolução Brasileira**. São Paulo: Brasiliense, 2000.

PREBISCH, R. **The economic development of Latin America and some of its principal problems**. Cepal, 1949

_____. **A cooperação Internacional na Política de Desenvolvimento Latino-Americana**. Rio de Janeiro: Nações Unidas, 1954.

QUATRO RODAS: Edição Especial Comemorativa ao Cinquentenário da Indústria Automobilística Brasileira. São Paulo: Abril, ed. 556, set. 2006.

RATTNER, Henrique (Org.). **A Crise da Ordem Mundial**. São Paulo: Símbolo, 1978.

REIS, RIDENTI, MOTTA (Orgs.). **O Golpe e a Ditadura Militar: 40 anos depois (1964-2004)**. São Paulo: EDUSC, 2004.

REVISTA CONJUNTURA ECONÔMICA. Instituto Brasileiro de Economia. Rio de Janeiro: FGV, v. 24, n. 01, p. 34, jan. 1970.

RIDENTI, Marcelo. **O Fantasma da Revolução Brasileira**. São Paulo: UNESP, 1993

RODRIGUEZ, Octavio. **O Estruturalismo Latino-Americano**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

RODRIGUEZ, Octavio. **Teoria do Subdesenvolvimento da CEPAL**. Rio De Janeiro: Forense Universitária, 1981.

ROEHE, N. Simone. **O Sesquicentenário da Imigração Alemã no Rio Grande do Sul, no ano de 1974, como Corolário das Relações Econômicas entre Brasil e Alemanha**. 2005. Dissertação (Mestrado em Histórica) – Programa de Pós-graduação em História das Sociedades Ibéricas e Americanas. PUC-RS. Porto Alegre, 2005.

- SADER, Eder. **A Militarização do Estado na América Latina**. São Paulo: Pólis, 1982.
- SADER, Emir (Org.). **Movimentos Sociais na Transição Democrática**. São Paulo: Cortez Editora, 1987.
- SCHOULTZ, Lars. **Estados Unidos: poder e submissão**. São Paulo: EDUSC, 2000
- SERRA, José. As Desventuras do Economicismo: Três Teses Equivocadas sobre a Conexão entre Autoritarismo e Desenvolvimento, **Dados**, n.º 20, p. 3-45, 1979.
- SEVCENKO, Nicolau (Org.). **História da Vida Privada**. V.3. São Paulo: Cia. das Letras, 2003.
- SHAPIRO, Helen. A Primeira Migração das Montadoras: 1956 – 1968. In: ARBIX, Glauco; ZILBOVICIUS, Mauro (Orgs.). **De JK a FHC, A Reinvenção dos Carros**. São Paulo: Scritta, 1997.
- _____. **State Intervention and Industrialization: the origins of the Brazilian automotive industry**. New Haven: Yale University, 1988.
- SILVA, Heloísa C. Machado da. **Da Substituição de Importações à Substituição de Exportações: a política de comércio exterior brasileira de 1945 a 1979**. Porto Alegre: UFRGS, 2004.
- SILVA, Mariene Valadares da. Política industrial e interesses empresariais: o II PND (1974-1979). In: V Congresso Brasileiro de História Econômica e 6ª Conferência Internacional de História de Empresas. Caxambu, MG, 9 de set. 2003. P. 5. Disponível em: <http://www.abphe.org.br/congresso2003/Textos/Abphe_2003_64>.
- SINGER, Paul. **A Crise do “Milagre”**: interpretação crítica da economia brasileira. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.
- _____. **Guia da Inflação para o Povo**. Rio de Janeiro: Vozes, 1984.
- SIMONSEN, Roberto. A planificação da economia brasileira. In: **A controvérsia do planejamento da economia brasileira**; coletânea da polêmica Simonsen x Gudin, desencadeada com as primeiras propostas formais de planejamento da economia brasileira ao final do Estado Novo. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1977. (Série Pensamento Econômico Brasileiro, 3).
- _____. **Inflação: gradualismo x tratamento de choque**. Rio de Janeiro: APEC Editora, 1970.
- SKIDMORE, Thomas E. **Brasil: de Castello a Tancredo**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- SMITH, Adam. **A Riqueza das Nações**. São Paulo: Martins Fontes, 2003.
- SOBEL, Henry. **O Judaísmo**. São Paulo: Congregação Israelita, 1983.

SOUTO MAIOR, Luiz A. A diplomacia econômica brasileira no pós-guerra (1964 - 1990). In. ALBUQUERQUE, José Aguilhon (Org.). **Sessenta Anos de Política Externa (1930 - 1990)**. São Paulo: Cultura, 1996. V. I. Crescimento, modernização e política externa.

STEPAN, Alfred. **Os Militares na Política**: as mudanças de padrões na vida brasileira. Rio de Janeiro: Artenova, 1975.

_____. **Democratizando o Brasil**. Tradução de Ana Luíza Pinheiro. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

SUZIGAN, Wilson. **Indústria Brasileira**: origem e desenvolvimento. São Paulo: Unicamp, 1986.

TAVARES, Maria da Conceição. **Auge e Declínio do Processo de Substituição de Importações no Brasil**. Boletim Econômico de America Latina. Santiago: Cepal, 1964.

_____. **Da Substituição de Importações ao Capitalismo Financeiro**. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

_____. **Acumulação de Capital e Industrialização no Brasil**. Rio de Janeiro: s/e, 1974.

_____. **Da Substituição de Importações ao Capitalismo Financeiro**. Rio de Janeiro, 1972.

VELLOSO, João Paulo dos Reis. "A fantasia política: a nova alternativa de interpretação do II PND". **Revista de Economia Política**, n. 18(70), p. 133-44, 1998.

VIANA FILHO, Luís. **O Governo Castello Branco**. Rio de Janeiro: José Olímpio, 1975.

VIDAL, J. W. Bautista. **Poder dos Trópicos**. São Paulo: Editora Casa Amarela, 1998.

_____. Podemos abastecer o mundo sem poluir. **Revista Permacultura Latina**, Goiás, ano I, n. 1, p. 14, mar. 2006. Disponível em:
<<http://sistema.assesoar.org.br/arquivos/TAP000381.pdf>>. Acessado em: 15.05.2009.

VIZENTINI, Paulo. **O Oriente Médio e Afeganistão**: um século de conflitos. Porto Alegre: Leitura XXI, 2002.

_____. O nacionalismo desenvolvimentista e a Política Externa Independente: 1951 - 1964. **Revista Brasileira de Política Internacional**. Ano 37; nº 1; 1994.

_____. **Dez Anos que Abalaram o Século XX**. Porto Alegre: Novo Século, 1999.

WEFFORT, Francisco. **O Populismo na Política Brasileira**. São Paulo: Paz e Terra, 1978.

YERGIN, Daniel. **Petróleo**. Uma História de Poder. São Paulo: Scritta, 1992.