

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
MESTRADO EM HISTÓRIA

MICHEL WILLIAN ZIMMERMANN DE ALMEIDA

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA, POLÍTICA E DESENVOLVIMENTO: OS
CASOS FNM E IBAP

PORTO ALEGRE

2010

MICHEL WILLIAN ZIMMERMANN DE ALMEIDA

**INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA, POLÍTICA E DESENVOLVIMENTO: OS
CASOS FNM E IBAP**

Dissertação apresentada como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em História das Sociedades Ibéricas e Americanas pelo Programa de Pós-graduação da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.

Orientadora: Prof^ª. Dra. Cláudia Musa Fay

PORTO ALEGRE

2010

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

A447i Almeida, Michel Willian Zimmermann de
Indústria automobilística, política e desenvolvimento: os casos FNM e
IBAP / Michel Willian Zimmermann de Almeida. – Porto Alegre, 2010.
145 f.

Diss. (Mestrado) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, PUCRS
Orientadora: Prof^a. Dr^a. Cláudia Musa Fay.

1. Indústria automobilística. 2. Indústria brasileira de automóveis.
3. Influência do setor automobilístico na Economia. I. Fay, Cláudia Musa.
II – Título.

CDD 338.4762920981

**Ficha catalográfica elaborada pelo Bibliotecário
Alexsander Borges Ribeiro CRB 10/1932**

MICHEL WILLIAN ZIMMERMANN DE ALMEIDA

**INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA, POLÍTICA E DESENVOLVIMENTO: OS
CASOS FNM E IBAP**

Dissertação apresentada como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em História das Sociedades Ibéricas e Americanas pelo Programa de Pós-graduação da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.

Aprovada em 19 de agosto de 2010.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. André Luis Reis da Silva - UFRGS

Prof^a. Dr^a. Cláudia Musa Fay - PUCRS

Prof. Dr. Helder Gordim da Silveira - PUCRS

PORTO ALEGRE

2010

Dedico esta dissertação aos meus pais
Rossana e Sérgio, a minha esposa Leticia e
a minha filha Vitória, nascida em abril de
2010.

AGRADECIMENTOS

Ao término de mais uma jornada, inúmeras foram às pessoas que ao longo deste período cruzaram meus caminhos contribuindo de alguma forma para a realização da dissertação proposta. Ao passarem deixaram um pouco de si, através de suas orientações, sugestões e até mesmo críticas, são professores, colegas, amigos e familiares, a todos deixo o meu muito obrigado. Infelizmente não posso aqui citar a todos, entretanto, gostaria referenciar algumas destas importantes pessoas.

Primeiramente gostaria de agradecer aos meus pais Rossana Zimmermann de Almeida e Sergio Luis Nunes de Almeida pela educação, valores e códigos éticos que me ofereceram e que baseiam o meu caráter. Doaram e ainda doam suas vidas aos seus filhos, com empenho, carinho e amor.

A minha esposa Leticia Bueno Flores, pela compreensão, amor e incentivos nos momentos difíceis. A minha recém chegada filha Vitória Flores de Almeida, que em um momento de intenso cansaço veio me trazer muitas alegrias e novos motivos para continuar no caminho já traçado e, a projetar outros novos para ainda serem percorridos.

Agradeço ao corpo docente das Faculdades Porto-alegrenses que ao longo de quatro anos de graduação não se limitaram a formar um professor, mas também um historiador. Dentre estes professores ofereço um agradecimento em particular ao professor Dr. André Luis Reis da Silva, que desde cedo acreditou na viabilidade do tema, incentivando e orientando-me no caminho para a conquista da vaga de estudante de Mestrado. Ao professor Esp. Igor Moreira, que muito contribuiu durante suas aulas de Geografia Econômica para a materialização do projeto de pesquisa apresentado. A professora Ms. Sandra da Silva Careli que através dos seus ensinamentos nas disciplinas de Metodologia científica Cultura Brasileira e América Contemporânea contribuiu de forma significativa para o desenvolvimento do trabalho de dissertação que ainda estava por vir. Seus “*famosos*” pedidos de artigos e rigor na correção dos trabalhos dentro das normas técnicas mostraram-se essenciais para a elaboração da dissertação que por ora apresento. A professora Dra. Vera Lúcia Maciel Barroso aos constantes incentivos à pesquisa acadêmica.

Agradeço ao corpo docente do curso de pós-graduação em História das Sociedades Ibero-americanas, da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, pelos seminários e desenvolvimento de temas pertinentes. A professora Dra. Cláudia Musa Fay pela dedicação, orientação que me indicaram aos caminhos a serem percorridos. Aos professores

Dr. Helder Gordim da Silveira, Dra. Janete Silveira Abrão, Dr. Luciano Aronne de Abreu, a Dra. Margaret Marchiori Bakos e ao Dr. Rene Ernaini Gertz que juntamente com a Dra. Cláudia Musa Fay me ajudaram a crescer como historiador.

A CAPES pela bolsa flexibilizada que me foi concedida e assim viabilizando financeiramente o desenvolvimento da dissertação.

As direções do Colégio Mauá e das Escolas Bento Gonçalves e Poncho Verde, pela compreensão e flexibilização na minha carga-horária docente.

Ao senhor Aldo Besson, que sempre gentilmente se dispôs a me receber em seu escritório para conversarmos a respeito dos Miuras e da indústria automobilística, contribuindo de forma pontual ao desenvolvimento da dissertação, quando, através de seus depoimentos me emprestou parte do seu conhecimento sobre o setor em questão.

Ao senhor Roberto Nasser, curador do Museu do Automóvel de Brasília, que abrilhantou a dissertação ao conceder-me parte do seu conhecimento sobre o tema.

Ao professor. Dr. José Ricardo Ramalho, docente da Universidade Federal do Rio de Janeiro, pela atenção e indicações de leituras.

Ao senhor Roberson Azambuja, pela atenção dispendida, que me permitiram acesso ao seu acervo pessoal de carros antigos, onde pude conhecer o automóvel Democrata. Pela disposição em me fornecer informações, matérias e esclarecimentos a respeito da Indústria Brasileira de Automóveis Presidente e do automóvel Democrata.

Ao senhor Nelson Fernandes que com muita disposição me recebeu em seu escritório, após desmarcar uma viagem onde comemoraria seu aniversário junto a sua família e, aceitou tocar em um assunto que lhe trazia más recordações. Sem seu depoimento certamente a dissertação estaria incompleta.

Enfim, agradeço a todos que de uma forma ou de outra contribuíram para que fosse possível a conclusão da presente dissertação.



Esta medalha perpetuará seu nome na História, ligando-o a um empreendimento que demonstrará ao mundo quanto pode fazer um povo consciente de sua própria capacidade de realização. (Medalha de sócio-fundador da Indústria Brasileira de Automóveis Presidente).

RESUMO

A dissertação que segue, buscou analisar a indústria automobilística brasileira entre 1953 e 1968 a partir da privatização da Fábrica Nacional de Motores e da dissolução da Indústria Brasileira de Automóveis Presidente, ambas em 1968. Suas histórias se aproximam tanto pela tentativa de aquisição da primeira pela segunda, como também a partir das estratégias utilizadas pelos opositores de ambas, a fim que causar descrença popular nestes empreendimentos através de apelos a mídia, processos jurídicos e CPIs. Para tanto, recorreu-se primeiramente a uma análise da influência deste setor na economia do Brasil ainda no período Vargas, passando em seguida para um estudo da conjuntura internacional a que estava inserida esta indústria no período proposto. Realizada estas etapas, nos remetemos novamente a realidade brasileira observando as novas possibilidades a partir da implantação do então governo revolucionário de 1964, para que por fim, fossem analisados os processos que levaram às fábricas em questão ao fim de seus ciclos. As conclusões a que se chegou, apontam para interesses não apenas econômicos, mas também de ordem político-ideológicos.

Palavras-chave: Indústria automobilística. Política. Desenvolvimento. Fábrica Nacional de Motores. Indústria Brasileira de Automóveis Presidente

ABSTRACT

The essay that follows, we attempted to analyze the Brazilian automobile industry between 1953 and 1968 from the privatization of the Fábrica Nacional de Motores (National Motor Factory) and the dissolution of the Indústria Brasileira de Automóveis Presidente (Brazilian Automotive Industry President), both in 1968. Their stories are approaching both the attempted acquisition of the first second, but also from the strategies used by opponents of both, in order to cause disbelief in these popular developments by appealing to the media, legal processes and IPCs. For this purpose, relied primarily on an analysis of the influence of this sector in Brazil's economy still on the Vargas period, then moving on to a study of the international environment that was part of this industry in the proposed period. Performed these steps, we refer again to the Brazilian reality watching the new opportunities from the deployment of the then revolutionary government in 1964, so that finally, they were analyzed the processes that led to the factories in question at the end of their cycles. The conclusions arrived at, pointing to concerns not only economic but also political-ideológicos.

Keywords: Automotive industry. Policy. Development. Fábrica Nacional de Motores. Indústria Brasileira de Automóveis Presidente.

LISTA DE SIGLAS

BLMC – British Leyland Motor Corporation
BMC – British Motor Corporation
BMH – British Motor holdings
BNDE – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico
BNH – Banco Nacional da Habitação
CEDEC – Centro de Estudos de Cultura Contemporânea
CEIMA – Comissão Executiva da Indústria de Material Automobilístico
CEPAL – Comissão Econômica das Nações Unidas Para a América Latina
CIFER – Comissão de Investimentos e Financiamentos Registráveis
CMBEU – Comissão Mista Brasil-Estados Unidos
COFAP – Companhia Fabricadora de Peças
CPI – Comissão Parlamentar de Inquérito
CSN – Companhia Siderurgica Nacional
DCN – Diario do Congresso Nacional
DFCE – Conselho Federal de Comércio Exterior
DKW – Dampf Kraft Wagen
EUA – Estados Unidos da América
FAP – Fábrica de Automóveis Portugueses
FEE – Fundação de Economia e Estatística do Rio Grande do Sul
FGTS – Fundo de Garantia do Tempo de Serviço
FIAT – Fábrica Italiana de Automóveis de Turim
FMI – Fundo Monetário Internacional
FNM – Fábrica Nacional de Motores
GEIA – Grupo Executivo da Indústria Auomobilística
GEIMAPE – Grupo Executivo da Indústria Mecânica Pesada
GEIMAR – Grupo Executivo da Indústria de Máquinas Agrícolas e Rodoviárias
GMC – General Motor Company
HP – Horse Power
IBAP – Indústria Brasileira de Automóveis Presidente
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICM – Imposto sobre Circulação de Mercadorias

JK – Juscelino Kubitschek

MB – Mercedes Benz

MBB – Mercedes Benz Brasil

NSU – Neckarsulm Strickmaschinen Union

PAEG – Plano de Ação Econômico do Governo

PCB – Partido Comunista Brasileiro

PDF – Portable Document Format

PI – Produção Industrial

PIR – Produto Interno Real

SCIELO – Scientific Electronic Library Online

SENAI – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial

SUMOC – Superintendência da Moeda e do Crédito

URSS – União das Repúblicas Socialistas Soviéticas

VEMAG – Veículos e Máquinas Agrícolas

VW – Volkswagen

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1. DE ARTIGO DE LUXO A SETOR ESTRATÉGICO: A FASE POPULISTA DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA	24
1.1 Estado Novo: Nacionalismo e interesse internacional	24
1.2 A FNM e o crescimento econômico e industrial	29
1.3 Os anos JK e o Brasil sobre rodas	40
2. A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA INTERNACIONAL E O CONTEXTO BRASILEIRO ENTRE OS ANOS CINQUENTA E SESSENTA	48
2.1 Avanço tecnológico e as rupturas do sistema	50
2.2 A disputa em nível internacional	52
2.3 Roberto Campos e o Brasil: Política desenvolvimentista, liberalismo e PAEG	58
3. SANGUE, SUOR E LÁGRIMAS: OS CASOS FNM E IBAP	71
3.1 Presidente e Democrata: Do sonho do carro 100% nacional ao banco dos réus	71
3.2 Fábrica Nacional de Motores: de estratégica ao desenvolvimento a estratégias para sua privatização	79
4. A INCONVENIENTE INDÚSTRIA BRASILEIRA DE AUTOMÓVEIS PRESIDENTE	98
4.1 IBAP e CPI: Apenas símbolos na sopa de letrinhas da oposição	98
4.2 IBAP: Ame-a ou a feche!	105
CONSIDERAÇÕES FINAIS	119
REFERÊNCIAS	123
ANEXOS	130

INTRODUÇÃO:

A dissertação, que por ora proponho, buscou realizar uma análise do processo de industrialização nacional no período compreendido entre 1953 e 1968, tomando por base o estudo da indústria automobilística brasileira e seus desdobramentos em relação à política e à economia nacional da época. Para tanto, a dissertação analisará, ao longo deste período de 15 anos, o processo de implantação e consolidação da indústria automobilística no Brasil, para, a partir deste, estudar a posição ocupada pela FNM¹ e as novas possibilidades oferecidas pela incipiente IBAP². Desta forma, o objetivo principal da dissertação centra-se no estudo dos fatores que motivaram a privatização da Fábrica Nacional de Motores e no pedido de dissolução da indústria Brasileira de Automóveis Presidente, ambos no ano de 1968.

O projeto de pesquisa possui sua importância na medida em que busca contribuir para a construção do conhecimento a respeito do período compreendido entre 1953 e 1968. No entanto, apesar de existirem diversos trabalhos que abrangem a respectiva época, a historiografia ainda não analisou exaustivamente as características econômicas deste momento histórico, sobretudo as características das relações de poder político-institucionais que envolvem o tema proposto. Desta forma pretendo, através do estudo da economia e da indústria automobilística nacional, fornecer subsídios ao debate acadêmico, através de uma nova frente de pesquisa que foge aos temas de análise historiográfica tradicional.

A importância do tema se sustenta a partir da percepção sobre a importância da indústria automobilística para o desenvolvimento nacional. Comparando o Brasil com algumas das principais potências econômicas mundiais, percebe-se que, ao contrario de países como Estados Unidos da América, Itália, França, Inglaterra, Japão, Alemanha, ou mesmo nações com menor representatividade, como Coréia do Sul, China e Índia, que possuem empresas automobilísticas próprias, o Brasil jamais conseguiu consolidar por longos períodos as iniciativas nacionais do setor, onde, numa clara demonstração de dependência e subdesenvolvimento, passou a adotar a indústria internacional como que sendo sua, ou seja, as multinacionais que atuam no Brasil passaram a fazer parte da indústria automobilística brasileira, no entanto, os lucros destas empresas continuam sendo enviados as suas matrizes no exterior. O estudo inicial mostra que países como a Inglaterra e a França, quando perceberam que suas fábricas nacionais estavam ameaçadas de falência e que ficariam na dependência da indústria estrangeira, trataram de estatizar suas principais montadoras,

¹ Fábrica Nacional de Motores.

² Indústria Brasileira de Automóveis Presidente.

evitando assim que grandes empresas multinacionais possuíssem monopólio sobre seus mercados e que exercessem o controle nos setores que operam, pois do contrário, *“apropriam-se de uma parcela crescente da riqueza nacional e inserem-se no sistema nacional de decisões”* (FURTADO, 1968, p. 16).

No que diz respeito aos estudos já realizados referentes ao tema, o que se tem até o momento são pesquisas que normalmente abordam a indústria automobilística no pós-governo Collor, ou em tentativas de se contar uma história heróica da indústria automobilística a partir da criação do GEIA³, nos primeiros meses do governo de Juscelino Kubitschek, além de apoiarem-se sob um ponto de vista puramente economicista, analisando apenas índices de produção e venda. Desta forma, a dissertação apresentada diferencia-se a propor-se a realizar uma análise do Brasil, a partir de uma área econômica dominada pelas multinacionais, onde as participações de iniciativas de capital nacional parecem ter sido inibidas durante os primeiros anos do domínio político exercido pelos militares.

Rudiger (1991 p.62) chama a atenção para: *“O principio do método histórico torna-se a pesquisa das leis econômicas que determinam o curso dos acontecimentos humanos e a organização da sociedade, onde estas leis assumem um caráter necessário para sua época”*. Desta forma, para demonstrarmos a disputa pelo mercado brasileiro entre as montadoras multinacionais, torna-se necessário a percepção da política de sustentação econômica adotada pelo modelo militar, além do entendimento das tendências e alternativas econômicas que influenciaram o Brasil ao longo do período histórico sugerido, assim como o desenvolvimento de certos conceitos para a realização da pesquisa proposta.

Neste sentido, Bresser-Pereira (2006) chama a atenção para o conceito de desenvolvimento econômico onde, segundo o autor, seria um fenômeno histórico que passa a ocorrer nos países que realizam sua revolução capitalista, caracterizando-se pelo aumento sustentado da produtividade ou da renda por habitante, acompanhado por sistemático processo de acumulação de capital e incorporação de progresso técnico. Dois fatores seriam, segundo o autor, fundamentais para determinar o desenvolvimento econômico: o primeiro, a taxa de acumulação de capital em relação ao produto nacional e o segundo, a capacidade de incorporação de progresso técnico à produção. No entender de Celso Furtado (1968), além de ser um fenômeno de aumento de produtividade, o desenvolvimento é um processo de adaptação das estruturas sociais a um horizonte em expansão de possibilidades abertas ao

³ Grupo Executivo da Indústria Automobilística.

homem. Desta forma, Furtado indica duas dimensões do desenvolvimento, a econômica e a cultural, que no seu entender não podem ser captadas senão em conjunto.

Outro importante aspecto diz respeito ao conceito de nação. Hobsbawm (1990) entende nação como um fenômeno dual, construído essencialmente pelo alto, mas que, no entanto, não pode ser compreendida sem ser analisada de baixo, ou seja, em termos das suposições, esperanças, necessidades, aspirações e interesses das pessoas comuns, as quais não são necessariamente nacionais e menos ainda nacionalistas.

Ao longo do período proposto, a economia brasileira oscilou entre momentos de intenso crescimento e de crises alarmantes. A indústria automobilística, que durante a época populista havia se constituído numa das principais alternativas de desenvolvimento econômico, criando ramificações empresariais e germinando novas elites ligadas, principalmente, ao ramo metal-mecânico no setor de autopeças, passa por uma nova reordenação no período imediato a 1964, onde das onze empresas que haviam mantido seus projetos após a aprovação do GEIA, em 1956, apenas quatro conseguem sobreviver até 1970.

O modelo político que se instalou no País, após o golpe civil-militar de 1964, estabeleceu uma política baseada no desenvolvimentismo e na doutrina de segurança nacional⁴, onde, através de estratégias repressivas, o governo militar pôde congelar o custo da mão de obra não qualificada, estancando a ciranda inflacionária e permitindo uma rápida acumulação de capital, ao passo que o constante crescimento econômico ocorrido entre 1968 e 1973 possibilitou a transferência de riquezas dos mais pobres para a classe média, já que as restrições salariais à mão de obra não-qualificada permitiam a elevação dos salários da mão de obra qualificada usada nos setores especializados.

As pesquisas iniciais demonstraram que a indústria automobilística exerceu forte influência no Brasil desde o período da República Velha, ligando o comércio mundial ao Brasil, da mesma forma que o café ligava o Brasil ao comércio mundial. Assim a política desenvolvimentista do período Vargas proporcionou a consolidação de diversas áreas econômicas ligadas ao automóvel, que tornaram o setor automotivo estratégico para o plano de metas, elaborado pelo governo de Juscelino Kubitschek.

Desta forma, a instalação do parque automotivo durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) proporcionou ao governo aliviar tanto as pressões populares por

⁴ Tal doutrina está associada à questão da Guerra Fria, entretanto no Brasil, caracterizou os governos militares no pós-64, potencializando o executivo em detrimento ao legislativo, oferecendo amplo controle do gabinete governamental sobre questões políticas e econômica. Para maiores esclarecimentos veja: BARROS, Edgar Luiz de. Os governos militares. São Paulo: Contexto, 1992.

empregos, como as pressões do empresariado nacional ligado ao ramo metal-mecânico, que recebia agora um novo impulso, motivado pela demanda na construção de automóveis e pela obrigatoriedade de nacionalização das peças. Por consequência, as grandes montadoras passaram a ter um grande poder de barganha junto ao governo central, devido a sua posição estratégica de estabilização político-econômica.

O período dos quatro primeiros anos da política militar caracteriza o surgimento dos problemas de pesquisa, onde o primeiro problema trabalhado diz respeito ao fechamento da IBAP, que possui um processo de fechamento autoritário e dramático. A empresa foi fundada por Nelson Fernandes em 1963, tornando-se alvo de campanhas difamatórias, após a obtenção de cerca de 87 mil sócios com a venda de ações. A IBAP obteve recursos para o aperfeiçoamento do projeto, porém ao iniciar a produção dos veículos em 1965, é processada pelo governo federal e fechada pelo mesmo poder em 1968, sob diversas acusações, entre elas: contrabando, arrecadação ilegal de poupança pública e de ser uma empresa fantasma. O segundo problema diz respeito à venda da estatal brasileira FNM, para a estatal italiana Alfa Romeo. O estudo das primeiras fontes revelou um processo de venda complicado, com a realização de CPIs e autoritarismo no processo, além da existência de diversos estudos que afirmavam a viabilidade da estatal e a necessidade da sua permanência junto ao Estado Nacional. O terceiro e último problema procura verificar os interesses e a disputa pelo poder no mercado brasileiro de automóveis e seus derivados, que possam ter influenciado tanto o fechamento da IBAP quanto à venda da FNM. Chama a atenção o fato de Nelson Fernandes ter realizado uma proposta de compra da FNM, que apesar de agradar aos seus diretores, foi recusada pelo Ministério da Indústria e Comércio, que terminou por vender a empresa ao grupo italiano por um valor inferior ao ofertado por Nelson Fernandes e sem a abertura de concurso público.

As hipóteses iniciais apontaram para a interferência do capital internacional. A IBAP possuía um veículo de desenho moderno e inovador para a época, tendo sido capaz de aglutinar milhares de sócios em torno deste projeto, que tinha como meta de expansão atingir, em 1968, a marca de 350 automóveis produzidos por dia, o mesmo que a Volkswagen, líder absoluta do mercado na época. Os primeiros estudos indicam intensas pressões do banco central e da polícia federal, além de setores do governo e das multinacionais para o seu fechamento, que incluem ameaças feitas a Nelson Fernandes e sua família, para que este desistisse da empresa.

No que diz respeito à FNM, o GEIA, que era em parte composto por executivos das grandes montadoras, pressionava, desde a sua criação, para a privatização da estatal que liderava as vendas no mercado de caminhões pesados e se inseria no mercado de veículos de passeio com o lançamento do modelo FNM 2000. Quanto aos interesses pelo mercado nacional, o decreto de criação do GEIA, em 1956, já determinava que o estado deveria abster-se da participação de atividades comerciais ligadas à indústria automobilística ou às atividades similares. Diante disto, a venda da FNM viria ao encontro às premissas indicadas pelo GEIA que, através da venda da estatal, passava à liderança no mercado de caminhões pesados para a iniciativa privada, ao mesmo tempo em que retirava a participação do estado no comércio de bens duráveis. Já a participação da IBAP neste mercado poderia motivar o empresariado nacional a essa indústria de bens duráveis, que era contrário ao interesse do capital internacional e que havia apoiado o golpe civil-militar. Desta forma, o fechamento da IBAP consolidaria o que Edgar de Barros (1992) chamou de processo de acumulação apoiada em três setores, onde o estado atuaria na área de bens de capital, as multinacionais na área dos bens duráveis e o capital nacional na área dos bens de consumo.

No que diz respeito à metodologia aplicada para o desenvolvimento da pesquisa, o uso de diversos recursos puderam oferecer uma gama maior de opções para a análise e estudo das fontes e o uso da pesquisa em material bibliográfico, combinado com as diversas fontes primárias disponíveis. As pesquisas preliminares realizadas em periódicos - revistas e jornais - disponíveis no Museu da Comunicação Hipólito José da Costa, ofereceram as primeiras impressões sobre os problemas propostos, proporcionando uma visão mais ampla sobre o período. Uma posterior análise, em decretos e leis referentes ao tema, trouxe a luz para as medidas adotadas pelos governos, assim como a possibilidade de percepção quanto à postura destes em relação ao tema. Cabe salientar que estas fontes se encontram disponíveis em documentos localizados no Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul e na Biblioteca da Assembléia Legislativa do Rio Grande do Sul, onde se localiza também a coleção completa do Diário Oficial da União.

Outra importante ferramenta de que se fez uso foi internet, pois através deste meio eletrônico se pôde ter acesso à legislação nacional e a discursos de parlamentares, disponíveis nos bancos de dados dos sites da Câmara dos Deputados e do Senado Federal, porém o uso desta ferramenta não se restringiu a isso, já que através da internet tem-se acesso a diversos documentos disponíveis na rede de computadores, que uma vez comprovada a confiabilidade da mesma, puderam nos trazer importantes informações. As averiguações referentes ao

desempenho econômico tiveram grande importância para a composição da dissertação, por conta disto, a Fundação de Economia e Estatística do Rio Grande do Sul (FEE) forneceu importantes dados econômicos, assim como o IBGE, através das estatísticas disponíveis em seus sites. Outros importantes endereços que puderam ser acessados através da internet foram os da Fundação Getúlio Vargas, Scielo, Periódicos e Cedec, além de Universidades e Faculdades que disponibilizam em arquivos de PDF ou semelhantes o acesso a materiais bibliográficos publicados, expandindo de forma significativa as possibilidades de acesso ao conhecimento já construído.

Por fim, para finalizar o conjunto de recursos que foram utilizados para o desenvolvimento da presente dissertação, surgem as entrevistas realizadas com pessoas ligadas à área de interesse e, pessoas que viveram à época e que através das suas experiências de vida puderam contribuir com seus testemunhos através do uso da História Oral.

Sendo assim, utilizou-se para o desenvolvimento da dissertação as diversas formas de pesquisas disponíveis, pesquisas bibliográficas, estudos em jornais, revistas e semelhantes, análises na legislação e em discursos políticos, pesquisas em dados econômicos e a realização de História Oral, ou seja, tanto o uso de recursos tradicionais como pesquisas em arquivos quanto a utilização de meios tecnológicos, como a internet. O resultado foi uma efervescência de fontes primárias que compensaram a possível escassez de material bibliográfico específico ao tema, já que se trata de uma área do conhecimento ainda pouco explorada.

Por ser uma área de pesquisa relativamente nova, o conhecimento até aqui construído ainda é muito disperso, concentrando-se principalmente na pós-abertura econômica ocorrida durante o governo de Fernando Collor de Mello ou num suposto pioneirismo de Juscelino Kubitschek para a implantação do parque automotivo no Brasil. Por conta disto, as iniciativas por parte do empresariado nacional e o novo contexto em que a Fábrica Nacional de Motores passa a se inserir após 1956, terminaram passando por despercebidos pelas análises tradicionais.

No entanto, José Ricardo Ramalho em sua tese de doutorado e que deu origem ao livro: *Estado-Patrão e luta operária: o caso FNM*, “[...] apresenta de forma notável a história social do grupo operário da antiga Fábrica Nacional de Motores [...]” (LOPES. In: RAMALHO, 1989 p.13). Ao expor a FNM desde a sua criação, em meados dos anos 40, até o seu fechamento, no início da década de 80, Ramalho nos oferece um panorama da importância estratégica da Fábrica Nacional de Motores para o projeto desenvolvimentista ao longo do governo Vargas, transformando-se de uma fábrica de motores para aviões em uma

das principais fornecedoras de ônibus e máquinas agrícolas, além de liderar as vendas de caminhões pesados ao longo da década de 1950 e expandindo-se para o mercado de automóveis de passeio, no fim da citada década. *“A fase da FNM como parte da indústria automobilística representa, sem dúvida, o seu período de existência mais importante”* (RAMALHO, 1989, p. 18). Apesar do objeto de estudo proposto por Ramalho em sua obra restringir-se às relações de dominação e de resistência entre o Estado empregador e os trabalhadores no interior da Estatal, o autor termina por romper com esse limite nos oferecendo importantes informações a respeito da disputa política pelo controle da Fábrica, onde grupos representados, principalmente pelo GEIA, pressionavam para a sua venda, enquanto grupos nacionalistas procuravam expor as necessidades da sua permanência e o orgulho nacional que a Fábrica representava.

[...] Sydney Latini, Secretário-Geral do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA) durante alguns anos, em seu depoimento à CPI – Veículo Nacional, na Câmara dos Deputados, em 26 de outubro de 1967, reconheceu a importância do “pioneirismo” da FNM, embora tenha se posicionado contra a fábrica quando ela entrou em competição com as empresas estrangeiras do mesmo ramo. (RAMALHO, 1989, p. 89).

A FNM sempre foi considerada um obstáculo para aqueles que geriam a política da indústria automobilística (particularmente o GEIA) pelo seu caráter de empresa estatal; no entanto, apesar dos vários percalços colocados em seu caminho, conseguiu desenvolver-se respaldada pelas forças políticas nacionalistas, que pressionavam Juscelino Kubitschek a fim de mantê-la funcionando. Assim, contraditoriamente, o período de consolidação do capital estrangeiro no país, via indústria automobilística, corresponde também ao apogeu da FNM, em termos de produção e crescimento. (RAMALHO, 1989, p.90).

Desta forma, Ramalho expõe a importância e os interesses que rodeavam a FNM e, ao analisar mais profundamente as relações entre o Estado-patrão e os trabalhadores no dia-a-dia da Fábrica, chama a atenção para a politização dos trabalhadores no início dos anos 60, e a atuação do PCB⁵ tanto no interior da Fábrica quanto nas relações sociais entre os trabalhadores, já que a FNM possuía um grande complexo habitacional, com vilas e cooperativas, onde moravam os seus funcionários, por conta disto, a direção da Fábrica

⁵ Partido Comunista Brasileiro

passou a exigir um atestado de ideologia, como forma de identificar e impedir a contratação de comunistas.

Porque na fábrica ninguém trabalhava sem atestado de ideologia. E eu levei de outubro a março para tirar o atestado. E só consegui tirar atestado porque encontrei um deputado campista e ele foi conversar com o delegado de Ordem Política e Social de Niterói, que era amigo dele, e disse: “Só tem um jeito de dar atestado de ideologia a ele, é arranjar qualquer coisa de dizer que ele não é comunista”. Então eu arranjei. Eu tinha um amigo que trabalhava na imprensa e ele botou no jornal de Campos, na última página, em três linhas, declarando que eu não sou comunista. O delegado me deu o atestado de ideologia e eu comecei, porque quase eu perco o emprego na fábrica com tudo isso. (Operário, líder sindical, apud. RAMALHO, 1989, p.152).

Após esta ressalva, Ramalho contribui novamente à presente dissertação, indicando as condições desvantajosas ao Estado na venda da Estatal brasileira para a Alfa Romeo, estatal italiana, apontando a implantação de uma CPI para averiguar irregularidades no tramite de venda, que correu em sigilo e terminou por vender a FNM por um baixíssimo valor, além de passar a oferecer aos novos donos isenções, prêmios, facilidades e incentivos como jamais havia sido feito quando a empresa estava sob a posse do Estado.

[...] No entanto, bastou a empresa ser desnacionalizada para o governo federal subsidiá-la tão prodigamente como jamais fizera, concedendo-lhe isenções, prêmios, incentivos, facilidades de importação e outros favores que debilitaram o já combalido Tesouro Nacional [...]. O governo estadual seguiu-lhe o exemplo, oferecendo-lhe participação no ICM e até o município de Duque de Caxias, que eternamente luta com dificuldades financeiras, decretou isenção do imposto predial, pelo prazo de quinze anos, liberalidades essas sempre negadas à FNM governamental. (RAMALHO, 1989, p.216).

Diante do exposto, percebe-se a importância da obra de José Ricardo Ramalho para o desenvolvimento da presente dissertação, uma vez que a referida obra nos oferece uma visão ampla e consistente sobre a Fábrica Nacional de Motores e a sua relação social com os funcionários e a existência de interesses e disputas pela Fábrica, além de chamar a atenção para o complicado processo de venda que a envolveu.

Outra importante obra que contribuiu para o desenvolvimento da pesquisa foi *Um projeto para o Brasil*, escrito por Celso Furtado, em 1968. Em sua obra, Furtado realiza uma profunda reflexão sobre a economia brasileira dos anos 40 aos anos 60, observando seus problemas e as possibilidades disponíveis, ao mesmo tempo em que realiza contrapontos à política industrial norte-americana e à reestruturação da economia internacional.

Um dos principais elementos que tornam esta obra extremamente relevante está no fato de ter sido escrita durante a época proposta, nos oferecendo desta forma a visão do próprio ex-Ministro do Planejamento de Desenvolvimento, sobre o desenvolvimento do Brasil no respectivo período, apontando as alternativas que lhe pareciam mais apropriadas no momento. Por conta disto, Furtado alerta para o problema da concentração de capitais nas mãos de empresas estrangeiras.

O problema dos capitais estrangeiros, colocados no contexto da organização geral do sistema econômico, apresenta dois aspectos que merecem particular atenção: o de sua inserção na estrutura de poder que prevalece ou tende a prevalecer na sociedade, e o de sua participação na apropriação dos benefícios do desenvolvimento. Tradicionalmente, capital estrangeiro significa a propriedade estrangeira de ativos existentes no País, em grande parte títulos de renda fixa. Hoje em dia, capital estrangeiro significa principalmente o controle por grupos estrangeiros de parte do sistema de decisões que comanda a atividade econômica. (FURTADO, 1968, p.70).

Conforme o exposto, o autor demonstra preocupação quanto à possibilidade de setores estrangeiros exercerem o controle de segmentos da economia nacional. Nos Estados Unidos da América, o problema principal, segundo Furtado, está na altíssima concentração do capital onde, “*os ativos líquidos das 20 maiores sociedades anônimas manufactureiras eram, em 1962, tão grandes como os das 419.000 empresas menores, num total de 420.000 empresas*” (FURTADO, 1968, p.122). Disto, chama-se a atenção para a participação da General Motors no mercado consumidor norte-americano. “*A General Motors, [...], tem atualmente lucros superiores às receitas fiscais de 48 dos Estados da União Norte-Americana. Seu faturamento situa-se entre dois terços e três partes do Produto Nacional do Brasil*”. (FURTADO, 1968, p.123).

Desta forma, o objetivo principal de Celso Furtado está na tentativa de chamar a atenção para a necessidade de serem realizadas reformas nas estruturas econômicas do Brasil, sugerindo um projeto de autotransformação social, identificando o perfil da demanda global e

apontando as medidas que seriam apropriadas para que naquele contexto se pudesse corrigir tanto as falhas no perfil da demanda global quanto às medidas que deveriam ser aplicadas em relação às empresas estrangeiras.

Segundo Barros (1992), os setores mais conservadores da sociedade percebiam, no movimento golpista, a possibilidade de expansão da economia, associada a maiores liberdades para o capital externo, o que lhes traria grandes lucros. Após a concretização do golpe, *“era necessário sanear a economia, prejudicada por altas taxas de inflação e recriar as condições necessárias para a retomada do crescimento”* (BARROS, 1992, p.23). Desta forma, criou-se o Plano de Ação Econômico do Governo (PAEG), que tratou de aplicar o liberalismo econômico e, tendo como resultado a concentração do capital, a diminuição da inflação e o fechamento de empresas que não possuíam produtividade suficiente para manter os menores preços.

Agilizando o mercado financeiro, o PAEG abriu toda uma série de incentivos ao capital internacional. Contava com o beneplácito dos Estados Unidos e das grandes agências financiadoras estrangeiras, como o Fundo Monetário Internacional (FMI). Assim, a implantação do PAEG projetou o tripé sobre o qual se apoiaria a economia brasileira no final dos anos 60. O processo de acumulação iria se ancorar em três setores: um, de bens de capital, predominantemente vinculado ao Estado; outro, de bens duráveis multinacionais, impulsionador do processo; e, por último, um terceiro de bens de consumo baseado no capital nacional. (BARROS, 1992, p.25).

Disto surge a possibilidade de que tanto a venda da FNM quando o fechamento da IBAP viria ao encontro à necessidade de se reorganizar o parque industrial brasileiro, afim de que fosse possível a implementação deste plano econômico.

Por fim, temos a obra de Roberto Nasser (2005), onde o autor procura demonstrar as diferenças entre o automóvel proposto pela incipiente Indústria Brasileira de Automóveis Presidente, em comparação com os automóveis vendidos até então no Brasil, destacando as suas inovações tecnológicas, entre elas recursos ainda hoje não plenamente utilizados no Brasil como, por exemplo, motor em bloco de alumínio e cuidados de segurança, como o sistema desenvolvido pela empresa que permitia o deslocamento da barra de direção para o centro do carro, retirando-o da frente do motorista, e assim impedindo que o condutor seja prensado contra a direção, em caso de acidentes.

Nasser alerta para os membros da diretoria da recém criada empresa, onde figuravam alguns dos mais importantes preparadores de carros e engenheiros mecânicos da época, sendo que alguns destes estavam deixando importantes cargos na mais poderosa montadora instalada no Brasil, na época, a Willys-Overland, para se dedicarem exclusivamente à IBAP. O autor procura demonstrar que a formação da IBAP não consistia numa aventura ou num sonho de se produzir um automóvel nacional, mas sim num encontro de uma visão de mercado e respaldo financeiro, numa qualidade empresarial e conhecimento técnico que, trabalhando juntos, tornavam viável o empreendimento.

No que diz respeito ao processo que culminou na dissolução da IBAP, a obra não entra em muitos detalhes, pois se centra mais nos aspectos mecânicos do automóvel Democrata; no entanto, destaca fatos que merecem um olhar mais atento, como, por exemplo, a declaração do vice-almirante Antonio Maria Nunes de Souza, então presidente da SUDEP, ao seu amigo Nelson Fernandes “[...] se não desistisse da IBAP, diretores da empresa e seus familiares sofreriam represarias” (Nasser, 2005, p.75). Outro ponto de destaque na obra é o fato dos bens da empresa terem ficado 20 anos sequestrados pela justiça, sendo que apenas na mão de um dos peritos o processo ficou 13 anos. Quanto ao patrimônio da IBAP, Nasser informa que o maquinário, motores e carrocerias viraram sucata após 20 anos de corrosão. No que diz respeito à fábrica e a sua estrutura, está destruída e abandonada.

Outro aspecto importante, que merece ser ressaltado, diz respeito à riqueza de fontes primárias, utilizadas pelo autor e encontradas digitalizadas na obra, onde se destacam revistas, jornais, livretos, folhetos institucionais, além do uso de entrevistas com alguns dos envolvidos no caso da empresa, inclusive com Nelson Fernandes, que foram de grande valia para esta dissertação.

Desta forma, a combinação do estudo destas três diferentes obras, somadas as demais fontes consultadas, trouxeram importantes contribuições para a presente dissertação, uma vez que seus diferentes enfoques possibilitaram que se percebesse as diversas forças e interesses que se rivalizavam ou se combinavam para atingir os seus objetivos. Neste caso, a privatização da Fábrica Nacional de Motores para um grupo estrangeiro e o fechamento da Indústria Brasileira de Automóveis Presidente.

1. DE ARTIGO DE LUXO A SETOR ESTRATÉGICO: A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA NO PERÍODO DA POLÍTICA POPULISTA

1.1 Estado Novo: Nacionalismo e interesse internacional

A indústria automobilística, que hoje ocupa papel importantíssimo na economia nacional, iniciou a sua influência no Brasil durante a República Velha, em um momento onde se costumava apenas realizar contratos de representação com a elite nacional, ou seja, as empresas estrangeiras realizavam parcerias com os membros das burguesias locais para tê-los como seus representantes e revendedores, ampliando de forma significativa a área de venda para estas empresas, sem que para isto tivessem que instalar no Brasil uma fábrica ou mesmo uma oficina de montagem, já que isso ficava por conta da elite local que os revendia no mercado interno. Cabe ressaltar que, apesar destes automóveis possuírem um processo de construção bastante simples, principalmente até meados da primeira guerra mundial, onde, salvo algumas poucas exceções, praticamente inexistiram tentativas de produção própria de automóveis pela elite brasileira, mesmo com o mercado consumidor nacional em relativa expansão.

Nesse contexto a inclusão do automóvel na sociedade brasileira passa, aos poucos, de artigo de luxo de uma elite principalmente cafeeira e paulista para se tornar o principal meio de interferência estrangeira na economia nacional, ao passo que mesmo sem se instalar plenamente no Brasil, a indústria automobilística internacional conseguiu exercer grande influência, proporcionando uma maior diversificação econômica, criando novas áreas para a atuação do capitalismo, principalmente no campo do comércio, e prestação de serviços. A partir da revolução de 1930, com a ascensão de Getúlio Vargas ao poder central, inicia-se no Brasil um período de intensas transformações sociais e político-econômicas, ao mesmo tempo em que o novo governo busca se equilibrar entre forças heterogêneas, conciliando os interesses da oligarquia, da incipiente burguesia e os das camadas populares. No âmbito da política internacional, Vargas buscava jogar entre os interesses da Alemanha e o norte-americano, objetivando sempre industrializar o Brasil. Nesse momento, a indústria automobilística já possui uma relativa importância para a economia nacional, movimentando diversas áreas econômicas, mesmo sem estar ainda plenamente instalada no país.

De todo modo, o comércio exterior do país ainda dependia em mais de 60% das exportações de café, e estas, em igual proporção, do mercado norte-americano, o que constituía um notável obstáculo ao processo de diversificação pretendido, impondo-lhe um limite de longo prazo. No plano comercial, a Alemanha iria de fato constituir-se, ao longo da década, a principal alternativa brasileira, o que se estenderia inclusive ao setor de investimentos diretos na área industrial, quase chegando ao setor estratégico representado pela siderurgia no final do período. Neste campo, os governos Vargas do período estabeleceriam a estratégia de pressão sobre os EUA, barganhando com as possibilidades reais e potenciais da Alemanha, num relativo desafio ao sistema de poder de Washington no continente. (SILVEIRA, 1995, p. 138).

Tecnologicamente, as indústrias automotivas encontravam-se em um processo de intensa transformação tecnológica, fruto ainda da retomada do crescimento da indústria norte-americana no pós-primeira guerra mundial, onde os automóveis passavam a se afastar dos modelos de carruagens motorizadas para ganharem características próprias. Um exemplo disso pode ser acompanhado pelos anúncios da Ford, na revista do Globo de 1930.

Novo Ford!
 Rodas de aço em peça única
 06 freios de expansão interna
 Amortecedores Howdaille
 Pára-brisa de vidro Triplex “sem estilhaços”
 Rápida aceleração
 Rolamentos esféricos
 Carrocerias de aço, amplas e confortáveis (REVISTA DO GLOBO, ano 2, nº 1).

Novo Ford!
 Um carro de aço inteiriço
 No processo de ligar peças por meio da eletricidade, dispensando rebites e material sobreposto e fazendo do carro, praticamente, um só todo de aço, esta o segredo da maior resistência da força e da segurança que o novo Ford oferece.
 São em número de 528 as peças unidas eletricamente no novo Ford.
 A ciência, com o auxílio da eletricidade, fez da solda um elemento importante no fabrico de peças de aço. A precisão dos métodos modernos substitui o calculo rudimentar que ainda é patrimônio do mais experimentado ferreiro e permite unir duas peças de aço em uma fração de segundo, com o conhecimento positivo da resistência da nova peça.
 A base de método é idêntica a que o ferreiro empregava: calor e pressão. Predem-se as peças com cintas de cobre e passa-se através destas uma

corrente elétrica que produz uma determinada temperatura elevada nos pontos de contato ocasionando assim a fusão do metal onde esse contato se verifica. Aplica-se em seguida a pressão que completa a solda.

As peças assim ligadas são mais fortes, mais duradouras e mais seguras por que formam uma unidade perfeitamente sã, com qualidade nitidamente estabelecida de antemão. A ausência de material sobreposto torna-as mais leves e a redução de peso morto traz como consequência imediata, um aumento de força motriz e, sobretudo, uma economia na manutenção do carro em geral. A grande vantagem da solda elétrica está também, no fato dela permitir a fabricação de peças de aço batido, mais leves e resistentes que as que até agora eram feitas de ferro fundido.

Consulte o agente Ford sobre o plano de vendas a prazo

Ford Motor Company, Exports, Inc. (REVISTA DO GLOBO, ano 2 n° 9).

Analisando os anúncios, pode-se perceber o grau de complexidade de que já era composto o automóvel, disso podemos concluir que, se em um primeiro momento na virada dos séculos XIX para XX, devido à forma simples com que eram compostos estes veículos, o Brasil possuía reais condições para construí-los, agora, passados cerca de 30 anos, as condições nacionais eram inviáveis, dada à inexistência quase que total de uma indústria de base. No entanto, o Brasil ingressa cada vez mais na indústria e comércio internacional do automóvel, porém, não como fabricante, mas como consumidor e fornecedor de certas matérias primas, que complementam esta indústria em franca expansão.

[...] Certos Países, como foi o caso do Brasil, possuíam virtualmente condições de industrialização que não se manifestaram à falta de uma política adequada. Absorvido pela política de valorização do café e pelos problemas ligados ao serviço da dívida externa, o Governo não pode perceber que se haviam criado no país, desde o começo do século atual, condições favoráveis a uma efetiva industrialização. (FURTADO, 1968, p.26).

O interesse do capital internacional pelo Brasil faz com que a Ford, em pleno período de recessão mundial, invista grandes somas de dinheiro no Brasil - e mais especificamente no Estado do Pará - em obras de infra-estrutura e de educação, como por exemplo, em escolas e estações para tratamento de água em Boa Vista. Claro que estes investimentos não são sem propósito, nesse momento o interesse da Companhia é pela extração da borracha no Pará, investindo para isso na região e assim criando a imagem de uma empresa humanitária,

deixando a “gente humilde” das redondezas com certo grau de gratidão, como bem podemos ver nas matérias publicadas na revista do Globo de 1931.

A escola e Henry Ford no Pará

Um testemunho eloquente da solicitude com que Henry Ford cuida do bem estar e felicidade dos mais humildes caboclos adstritos ao grande projeto de plantação de borracha empreendido pela Companhia Ford Industrial do Brasil, no Tapajoz...

(REVISTA DO GLOBO, ano 3, nº 28).

A obra humanitária de Ford no norte do Brasil

Como complemento a obra gigantesca que está realizando no norte do país para o seu renascimento econômico a Companhia Ford que tudo tem feito para aliviar os sofrimentos de milhares de criaturas, fez erguer sobre uma das mais altas colinas que dominam Boa Vista – a sede da Companhia Ford Industrial do Brasil no Tapajoz – um amplo hospital dotado de todos os requisitos modernos da ciência [...].

[...] Dessa obra humanitária já deu seu testemunho o capitão Magalhães Barata, interventor federal para o estado do Pará... “Fui também informado de que, além dos limites das concessões, foram fornecidos remédios gratuitos as populações pobres das margens do Tapajoz, graças a bondade e ao humanitarismo da Companhia que representa atualmente o maior fator de vida e progresso da região do rio Tapajoz, da sua embocadura para cima [...]. (REVISTA DO GLOBO, ano 3, nº 25). (grifo nosso).

Além destas duas reportagens, podemos ainda encontrar uma terceira com o título de *A modelar filtração de água em Boa Vista* (REVISTA DO GLOBO, ano 3, nº 29), onde é abordado o sistema de purificação da água, ressaltando sempre a bondade e o humanismo da Companhia Ford. No entanto, é importante ressaltar que sempre antes de cada uma destas matérias existe uma página inteira de publicidade destacando as vantagens dos veículos Ford e a própria revista ignora os interesses econômicos da Companhia na região de Boa Vista, ressaltando apenas a benevolência da Ford.

Neste mesmo contexto, Getúlio Vargas se aproveita da instabilidade política e da falta de um grupo social capaz de assumir o poder, para realizar o golpe do estado novo, em 1937, passando a governar quase que sozinho, e iniciando um período de intenso nacionalismo apoiado ao populismo⁶. No ano seguinte, tendo como exemplo a disputa entre a empresa

⁶ Conforme Weffort (1978), a política populista seria um fenômeno político de massas, pautado por uma relação específica entre os indivíduos e o poder político exercido pelo líder carismático, tal contato ocorre de forma direta entre a massa e o líder, suprimindo os órgãos representativos. (apud. OLIVEIRA, 2001, p.159).

norte-americana Standart Oil e a inglesa Shell, que resultaram na guerra do Chaco, e a crise provocada no México pelo petróleo, o Conselho Federal de Comércio Exterior (CFCE) passa a se preocupar com o Brasil e com as suspeitas que eram cada vez maiores sobre a possibilidade de existirem jazidas de petróleo em solo brasileiro, e da necessidade de protegê-lo. Outro problema que exigia urgência era a necessidade de refino do petróleo. Diante disto, Vargas nomeia uma comissão secreta para examinar em sigilo este problema.

Luthero Vargas (1988, p. 137) chama a atenção para o fato de que:

Os interesses em jogo eram poderosos, sobretudo os dos norte-americanos e, para isso, duas cousas eram julgadas indispensáveis por Barbosa Carneiro⁷: a) que a questão devia ser tratada sigilosamente; b) de que Vargas devia receber, imediatamente, o apoio dos que têm a responsabilidade de defender o patrimônio nacional.

Essa preocupação em proteger as riquezas naturais do Brasil revela não apenas o sentimento nacionalista do governo, mas também expõe o caráter imperialista já desenvolvido pelos Estados Unidos, no entanto, esse episódio marca apenas um pequeno capítulo do que será a luta pela defesa do petróleo nacional e pela Petrobrás nos anos subsequentes. A política do Estado Novo deixou Vargas com força política quase que total, possibilitando que o governo aprovasse a lei nº 80.293, mesmo com os votantes ignorando o seu conteúdo.

No dia 22 de abril de 1938, os conselheiros do CFCE são convocados para uma reunião urgente e extraordinária e nessas condições é que: o plenário do conselho, o qual reunia a representação do empresariado e que no Estado Novo desempenhava, de algum modo, o papel de Parlamento, aprova, em quatro horas, unanimemente, uma política da qual ignoravam a elaboração e que daria ao Estado um controle extenso sobre o petróleo. (VARGAS, 1988, p. 137).

Dessa forma, Getúlio Vargas assina, em 29 de abril de 1938, o Decreto-Lei nº 395, que criou o Conselho Nacional de Petróleo, e pelo Decreto nº 538 foi regulada a importação, exportação, transporte, distribuição e comércio do petróleo, assim como nacionalizou a indústria de refinação petrolífera. O artigo 2º do decreto impedia que qualquer pessoa que

⁷ Barbosa Carneiro era Ministro e diretor executivo do CFCE.

tivesse tido, nos últimos cinco anos, interesses diretos ou indiretos em empresas privadas que fizessem ou tivessem realizado perfurações, pesquisas, industrialização ou comércio do petróleo e seus derivados exercesse o cargo de presidente ou conselheiro do Conselho Nacional de Petróleo, “*impedindo assim que a Standard Oil, exercesse influência na execução dessa política através de seus advogados na direção do novo organismo*”. (VARGAS, 1988, p. 138).

Diante do exposto, percebemos que, na medida em que o automóvel ganha maiores complexidades, aumentam os interesses dos grupos internacionais pelo Brasil, principalmente no que diz respeito aos recursos naturais, ao passo que, no plano de política nacional, Getúlio Vargas procura conciliar os interesses e forças de grupos heterogêneos, buscando preservar os recursos naturais do Brasil, ao mesmo tempo em que tenta, através de uma barganha nacionalista, a nível internacional, obter meios para o desenvolvimento da indústria brasileira, contando para isto com as liberdades adquiridas com o golpe do Estado-Novo.

1.2 A FNM e o crescimento econômico e industrial

Criada em um contexto de guerra, a Fábrica Nacional de Motores é fruto da barganha varguista frente aos interesses dos Estados Unidos da América, em implantarem uma base militar no norte do país. Entretanto, o desejo do governo brasileiro em possuir uma fábrica de motores para aviões já havia sido manifestado em 1938, através da portaria 514, que designava a realização de estudos e propostas para a implantação de uma fábrica de motores para aviões no Brasil. Nesta época, a indústria aeronáutica já havia ganhado grande importância para o transporte de mercadorias e passageiros, interligando o país, e favorecendo o transporte a locais de difícil acesso.

Desde a década de 20, havia no Brasil uma preocupação em formular uma política para a aviação nacional. Essa política já pode ser percebida nos regulamentos criados em 1925, baseados na legislação francesa. [...], foi criada uma legislação estabelecendo que os serviços domésticos deveriam ser operados por companhias sediadas no país. (FAY, 2005 p. 181. in: GUNTER, 2005).

Disto, Getúlio Vargas joga com a possibilidade e as vantagens da existência de uma fábrica de motores na América do Sul para suprimento aos aliados na segunda guerra, para

assim obter do governo norte-americano os subsídios necessários para a construção da fábrica. Desta forma, Vargas consegue um acordo conjunto com o governo norte-americano e a empresa Wright, para a obtenção da licença de fabricação dos seus motores no Brasil. Através de tal acordo, o Brasil aproveitava-se do sistema de empréstimos e arrendamentos do governo norte-americano beneficiando-se, assim, do esforço de guerra dos Estados Unidos, passando o Brasil à fabricação de motores de aviões para os aliados.

[...] verificamos que os motores que mais interessavam eram os célebres Wright-Whirwind de 450 HP, que podiam ser montados em vários tipos de aviões [...] só obtivemos essa licença depois que trouxemos dois grandes técnicos e dirigentes dessa Fábrica para que visitassem a incipiente indústria, especialmente a paulista e carioca [...] Com a compreensão da Wright e a ajuda do governo americano, obtivemos condições de licença que correspondiam à quase doação, e pelo lend-lease conseguimos todo o equipamento que veio para a FNM, ao preço mínimo a que tinha direito o próprio governo dos Estados Unidos. [...] Assim montou-se [...] a mais barata usina mecânica de precisão da época, a única na América do Sul, e por esse equipamento precioso, pagamos apenas um terço de seu valor real. (MUNIZ, p. 5368 apud RAMALHO, 1989, p. 35).

Dessa forma, surge a Fábrica Nacional de Motores ou FNM, no modelo de estatal que, durante a segunda guerra mundial, fabricava motores de aviões para os aliados. No entanto, é curioso o local onde esta é instalada. Em pleno período de guerra mundial, o governo resolve construir uma fábrica de motores, o que é importantíssimo em períodos de guerra, em sua própria capital, mas totalmente desaconselhado, já que assim se concentra no mesmo local o centro administrativo e parte de sua indústria bélica e mecânica, sendo ainda que a capital federal era uma cidade portuária, como o Rio de Janeiro. Segundo RAMALHO (1989, p. 31) e trabalhadores da época, a região escolhida era desapropriada para o empreendimento, pois era uma extensa área pantanosa e de mata virgem, com altíssimos índices de malária, sendo que morriam entre 05 e 06 pessoas por dia. As justificativas mais comuns para explicar a escolha do local referem-se ao pensamento de progresso da época, de vitória do homem sobre a natureza, como bem expõe o Brigadeiro Guedes Muniz em seu pronunciamento na inauguração da Fábrica.

Eu queria ter a habilidade de poder transcrever, em palavras imorredouras, tudo o que me passou pela mente, quando pela primeira vez vim, em vôo, examinar estes terrenos e vi, entre macega alta, o pantanal cá embaixo, ameaçador e como que desafiando qualquer iniciativa humana [...] No dia seguinte, vim percorrer este terreno a pé. Era a velha Baixada fluminense, em toda a sua pestilência de pantanais imensos, onde a malária não deixava viver em paz a vida humana, tendo afugentado há muitos anos os habitantes de outrora. Ao meio-dia, nuvens de mosquitos ameaçavam o visitante; no terreno escolhido do alto, este mesmo terreno onde estamos hoje, foi impossível penetrar, tão profundo era o pântano cheio de jacarés, mutucas e marimbondos.

Mas não pode a natureza fazer recuar uma idéia humana em evolução, nem pode ela triunfar de operários que trabalham.

Levantam-se naquele pântano de 1941 estes edificios elegantes e robustos, estruturas higiênicas e brancas, como que desafiando a podridão e a pestilência de outrora [...]. (Jornal do Brasil, 20/4/1944, p.7 apud RAMALHO 1989, p. 31).

Cabe observar aqui que, historicamente, o Rio de Janeiro sempre foi um lugar de intensas convulsões sociais, e que a massa populacional exercia pressões no governo em busca de melhores condições de vida, e isso inclui trabalho e moradia, ao que parece, a FNM surge como solução para se resolver ou pelo menos amenizar os problemas internos do Rio de Janeiro que pressionavam do governo central, já que na verdade não foi construída apenas uma fábrica, mas sim uma cidade, ou melhor, “A Cidade dos Motores”, como ficou conhecida em Xerém. Nela, foram construídas três vilas, que ao todo abrigavam mais de quinhentas famílias, sendo que não era permitida a permanência de solteiros como empregados da Fábrica.

Interessada em fixar a força de trabalho, a fábrica se utilizou das vilas para barganhar, com os trabalhadores casados, condições que pareciam vantajosas pelo fato de que encobriam o controle maior de seus empregados que a fábrica passava a ter. Por outro lado, para os operários solteiros dispostos a se estabilizarem no emprego, o casamento passava a ser uma necessidade, o que de fato ocorreu, principalmente com o “pessoal das escolas técnicas”. Desta forma se manteve intacta a rede de relações sociais, construída a partir do seu recrutamento, ainda na década de 40. (LOPES, 1976, p. 175 apud RAMALHO, 1989 p. 97).

No entanto, o exército pressionou para que a Fábrica fosse segura contra bombardeios, já que não se excluía a possibilidade de o Brasil sofrer algum ataque. Conforme a fala de um

técnico da época, de fato foram tomadas medidas de segurança para isso: “Então foi dito o seguinte: é justamente para a defesa nacional que dizer, é uma fábrica que deverá ser construída dentro de uma arquitetura, para a guerra, camuflada [...] com aquela arquitetura camuflada. A fábrica é toda sem janelas, sem nada. Tem ar condicionado nela toda” (In: RAMALHO, 1989 p. 33).

Com o fim da guerra e a queda de Getúlio Vargas, com o conseqüente fim do Estado Novo, Eurico Gaspar Dutra assume a presidência da República, de posse de um gabinete de viés liberal. Grupos tecnoburocratas cosmopolitas⁸, contrários ao nacionalismo, ganham força e optam em equipar as aeronaves brasileiras com motores de sobra de guerra dos Estados Unidos e a oferecer subsídios para a importação de aviões usados para o Brasil, o que leva a suspensão da produção de motores para aviões na FNM.

Desta forma, a FNM entra em grave crise financeira e é colocada a venda em 01 de julho de 1946, porém não houve compradores. Outro problema que surge para a fábrica era o fato de que existia, em 1946, um estoque de 180 motores acabados nos depósitos da FNM, e que agora perdia o seu maior cliente para o capital internacional, ou seja, o próprio Estado brasileiro. Soma-se a isso o surgimento dos motores a jato, transformando a recém criada e mais moderna usina de precisão da América do Sul, capaz de produzir diversos bens manufaturados ou até mesmo outras máquinas, em alvo de opositores ligados ao capital internacional, que a rotulavam de ultrapassada, levando a fábrica a um período de inatividade. Diante da falta de compradores, na tentativa anterior de venda, em janeiro de 1949, a estatal é transformada em sociedade anônima, quando o governo consegue vender 1% das suas ações ao capital privado.

Neste contexto, é importante percebermos a nova conjuntura que se estabelece a nível internacional, a partir do surgimento de duas superpotências econômico-militares - os Estados Unidos e a União Soviética - que passavam a dividir o mundo em duas áreas de influências, uma capitalista e outra socialista. Nilo Odália atenta para o fato de o término da guerra ter permitido “[...] que se deflagrassem as lutas de libertação, causando novas brechas no antes monolítico sistema internacional europeu, repercutindo intensamente na política internacional do após-guerra [...]” (ODÁLIA, 1980, p. 354. In: MOTA, 1980).

Cabe, ainda, ressaltar que:

⁸ Conforme Nunes (1997), estes tecnoburocratas desprezavam os políticos e o congresso e promoveram um sério processo de insulamento burocrático, com o objetivo de driblar a arena controlada pelos partidos.

As novas condições do mundo do pós-guerra foram o terreno fértil para que o nacionalismo, sob nova forma, rapidamente se propagasse, invadindo todos os países que, de uma ou outra maneira, se sentiam marginalizados do processo histórico (ODÁLIA, 1980, p. 355. In: MOTA, 1980).

Dessa forma, torna-se necessário perceber a nova conjuntura mundial para que se entenda a política populista que passa a ganhar melhor definição a partir deste momento, e os novos interesses do capital internacional no Brasil. Entre os anos de 1940 e 1945, o Brasil havia tido uma taxa de crescimento do produto interno real (PIR) de 4,7%, com uma produção industrial (PI) de 6,2%. Já para o período entre 1946 e 1950, a taxa do PIR aumentou para 7,3% e a da PI para 8,6%⁹. De posse desses dados, PEREIRA afirma que *“a guerra, todavia, deixou uma herança que nos anos seguintes facilitaria o desenvolvimento da economia brasileira [...] face à redução das importações durante a guerra”*.

No entanto, re-estabelecida a paz, retornaram as importações maciças de produtos importados, entre eles os automóveis, que ganhavam cada vez mais as ruas do país, diversificando áreas econômicas. Nessa época, já haviam se instalado no Brasil algumas montadoras, em 1945, a Studebaker, em 1946, a Kenworth e, em 1951, a Scania Vabis. Analisando o jornal Correio do Povo, de Porto Alegre, do ano de 1950, percebe-se a grande influência do automóvel e seus derivados no cotidiano da população. É comum encontrarmos em suas páginas anúncios de empresas de viagens e transportadoras ligando diversas regiões do Rio Grande do Sul, inclusive para fora do Estado.

Transportadora Americana, agente da transportadora Sarandiense Ltda
Rua Coronel Vicente, 146 Fone 8858 Porto Alegre
Rapidez, Segurança e Comodidade
Telefone para 8858 Consultando nossos preços
(Correio do Povo, 04/4/1950 p. 5).

Assim como a Transportadora Americana, existiam muitas outras, como, por exemplo, Expresso Maratá, Empresa Rex, União Erechim de Transportadores Ltda, Autoviação Expresso, Empresa Leal, Empresa Sulina de Matte Zimmermann e Cia e outras¹⁰. Essa expansão do ramo de transportes já vinha crescendo desde a década de 20, porém ganha um

⁹ Fonte: Fundação Getúlio Vargas e Cepal. apud: PEREIRA, 1968 p. 39.

¹⁰ Empresas encontradas em anúncios do jornal Correio do Povo de abril de 1950.

grande impulso a partir dos anos 30, após a expansão da General Motors, com a sua nova fábrica em São Caetano do Sul, que lança, em 1932, o primeiro ônibus com carroceria fabricada no Brasil. É possível perceber, ainda, o crescimento de outras atividades comerciais, destinadas a suprir a demanda por veículos e máquinas de carga, devido ao rápido crescimento das cidades brasileiras.

Caminhão para terra
Necessitamos alugar 4 caminhões para transportar terra num loteamento no Arrobalde
Uruguai 240 – telefone 8503
(Correio do Povo, 04/4/1950 p. 5).

Ramsomes & Rapier Ltda
Empresa inglesa fundada em 1868
Equipamentos para estradas, construções ferroviárias e instalações hidráulicas.
(Correio do Povo, 02/4/1950 p. 26).

A expansão da indústria automobilística no Brasil já vinha de muitos anos, dessa forma, em janeiro de 1949, a FNM é reativada após firmar contrato com a empresa italiana Isotta Fraschini, para a construção de caminhões com motores de 100 HP e capacidade para carga de 7,5 toneladas. No entanto, no ano seguinte a Isotta vai à falência e a FNM assina um novo contrato, agora com a estatal italiana Alfa Romeu. “*No contrato a Alfa se obrigava ao fornecimento de mil chassis de ônibus e caminhões, além de conceder a FNM os direitos e licença de fabricação*” (MOURA, 1955, p. 4-5 apud RAMALHO, 1989, p. 87).

Cabe ressaltar que, com o fim da produção de motores aeronáuticos e a sua conversão para fábrica de caminhões, a FNM se retirava de um mercado pouco disputado e ingressava em outro altamente competitivo. Mesmo se levarmos em conta que, com o surgimento do motor a jato, os motores a cilindros da FNM estariam atrasados tecnologicamente, ainda assim seriam motores de avião capazes de voar. Além do mais, por possuírem um grau tecnológico maior, os motores a jato eram mais caros e atenderiam a clientes mais exigentes ou com outras necessidades, deixando assim em aberto uma área do mercado que poderia facilmente ser ocupada pela estatal brasileira, com motores mais baratos e de excelente

qualidade, já que possuía as licenças dos motores da Wright, que eram até então considerados os melhores motores em linha de produção.

Cabe ressaltar, ainda, que nesta época poucos países possuíam um parque industrial capaz de produzir este tipo de produto, o que colocava o Brasil em um seletivo grupo de países produtores de produtos manufaturados, com elevado grau de especialização. Nesse momento, eram importados cerca de 100 mil veículos por ano, sendo que 60% eram de caminhões, superando o valor que o Brasil gastava em petróleo e trigo. Reportagens do jornal Correio do Povo chamam a atenção para concursos e licitações realizados pela prefeitura de Porto Alegre, em 1950.

A prefeitura estimula a fabricação de carrocerias de ônibus: Será organizada uma exposição com prêmios aos melhores modelos – Declaração Dr. Petersen Filho - diretor da Diretoria de Eletricidade e Transportes Coletivos da Prefeitura.

(Correio do Povo, 01/4/1950, p.5).

Diretoria de Eletricidade e Transportes Coletivos

Edital 33

Faço público de ordem do Sr, Prefeito Municipal que no dia 23 de maio as 15h, na diretoria de eletricidade e transportes coletivos, serão recebidas as propostas para a exploração do serviço de transporte de passageiros em auto ônibus para a linha Agronomia.

(Correio do Povo, 07/4/1950, p.9).

Essa importância adquirida pelo automóvel ficou bem exposta na revista Porto Alegre em Marcha, editada em outubro de 1951. A revista dedicou-se a expor em suas 31 páginas fotografias que retratassem a modernidade porto-alegrense, mostrando seus parques e construções, no entanto, o que mais se destacam são os anúncios dos patrocinadores da revista, onde dos 112 anúncios encartados, 41 são referentes a algum ramo derivado do automóvel, como por exemplo: vulcanizadoras, oficinas mecânica, transportadoras, lojas para venda e aluguel de automóveis, estação rodoviária, peças e rolamentos e postos de gasolina, entre outros. Nesse momento, é registrada em Porto Alegre uma população de 401.213 de habitantes, onde existem 19.809 veículos a motor, sendo que 13.070 são automóveis de

passeio, 2.678 são de caminhões leves e ônibus, que transportam 15.748 passageiros, e 4.061 veículos para transportes de cargas¹¹.

Diante dessa crescente importância da indústria automobilística, Getúlio Vargas, após retornar ao poder como Presidente eleito cria, em março de 1952, a Subcomissão de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis, vinculada à Comissão de Desenvolvimento Nacional. Alguns meses depois, em agosto de 1952, o governo varguista proíbe a importação de autopeças que já tivessem similares, sendo produzidas no Brasil. Em março de 1953, é proibida em entrada de veículos completos em território nacional, ou seja, os automóveis deveriam entrar apenas desmontados e sem peças que já fossem produzidas no País. No ano seguinte, o governo de Getúlio Vargas cria ainda Comissão Executiva de Material Automobilístico.

A criação da Companhia Siderúrgica Nacional, em 1941, e da Companhia do Vale do Rio Doce, em 1942, possibilitou ao Brasil compor um parque industrial que permitisse a produção de peças em graus cada vez mais especializados. Dessa forma, além das medidas protecionistas, o governo passou a conceder garantias, incentivos fiscais e linhas de crédito para o fomento de empresas. Diante deste contexto, surgem no Brasil algumas das principais empresas relacionadas ao automóvel, para os anos posteriores. Em 1946, é inaugurada a marcenaria Nielson & Irmão que, em 1949, passaria a produzir carrocerias de madeira para ônibus, sobre chassis Chevrolet, dando origem a Busscar Ônibus S.A. Em 1949, surge a Marcopolo, produzindo carrocerias para ônibus, a Brasinca S.A Ferramentas, que fabricava carrocerias para caminhões e ônibus, fornecendo inclusive cabines para os caminhões da FNM, e a chegada da Metal Leve, fabricante de pistões. Em 1951, surge a Companhia Fabricadora de Peças (Cofap), fabricante de amortecedores. Em 1953, chegam as empresas Mercedes-Benz, Volkswagen e Willys-Overland e, em 1954, Fegurson, além da fundação da Fras-le, da chegada da Bosch e a participação da japonesa NGK na feira Internacional de São Paulo.

Ainda em 1951, é fundada a Associação Profissional da Indústria de Peças para Automóveis e Similares, que daria origem, no ano seguinte, ao Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos e Autopeças (Sindipeças). Em Porto Alegre, já em 1950, era publicada, na mídia escrita, a prestação de contas do Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários¹². A importância e a rápida expansão do automóvel e dos seus derivados podem ser confirmadas pela I Mostra da Indústria Nacional de Autopeças, realizada

¹¹ Fonte: Veríssimo, 1954, p.48.

¹² Jornal Correio do Povo de 02/4/1950, p. 5.

no saguão do Aeroporto Santo Dumont, no Rio de Janeiro, em 1953, quando reuniu 144 das 360 indústrias de autopeças já instaladas no Brasil, e pela criação da Comissão Executiva da Indústria de Material Automobilístico (CEIMA), em 1954.

Outro ponto importante, e que deve ser observado, diz respeito à expansão da indústria da borracha, que faz uso dos recursos naturais do Estado, e que ganha destaque nas páginas da revista *Conjuntura Econômica*, nos primeiros meses de 1951:

Artefatos de borracha

Foi há cerca de vinte anos que se organizou a primeira empresa nacional de artefatos de borracha, visando a fabricação de pneumáticos e câmaras de ar. Até então existia somente a indústria leve de artefatos, mas em proporção muito inferior à de hoje, quer em qualidade, quantidade ou variedade. Com a fabricação do primeiro pneumático no país – pneu “Cavalli”, posteriormente “Brasil” – entrou essa indústria no seu principal setor: transporte, ou indústria pesada de artefatos.

O lançamento, com êxito, do primeiro pneumático, por companhia constituída de capitais genuinamente brasileiros, estimulou a formação de outras, inclusive estrangeiras [...] assim instalava-se em São Paulo grande empresa americana, seguindo-se outra logo após.

A indústria pesada de artefato absorve cerca de 85% da borracha consumida no país. (*Conjuntura econômica*, ano 5, nº 2, 1951, p.6). (grifo do autor).

Após este rápido histórico a respeito da indústria da borracha, a revista segue analisando seus números que constata o seu crescimento, desta forma:

A produção de pneumáticos e câmaras de ar tem aumentado de maneira notável, atingindo em 1950 as elevadas cifras de 1.353.293 pneumáticos e 880.524 câmaras de ar, contra 1.171.635 e 762.821, respectivamente em 1949 (aumento de 15% em cada um). (*Conjuntura econômica*, ano 5, nº 2, 1951, p.8).

Sendo assim, a revista *Conjuntura Econômica* conclui que os investimentos realizados na indústria da borracha (leve ou pesada) elevou-se, em 1948, a 1.739,2 milhões de cruzeiros¹³, sendo 29% deste valor para a indústria leve e 71% para a indústria de borracha pesada. Contribuiu, para isso, o uso cada vez maior do transporte terrestre, onde os ônibus e

¹³ Valor equivalente a R\$ 2.335,43 milhões em 1º de outubro de 2009.

caminhões da FNM ganhavam cada vez mais o mercado, graças a sua resistência nas péssimas estradas brasileiras, que eram ainda em sua grande maioria de chão batido.

O caminhão da FNM D-11.000 era produzido com 90% de peças nacionais e com um motor de 150 HP. A mecânica diesel e outras inovações diferenciavam o D-11.000 dos modelos norte-americanos, que usavam ainda gasolina como combustível. Outra característica importante era o consumo e a capacidade de carga, onde o modelo da FNM podia transportar uma carga útil de 8,100Kg e rebocar mais 18.000kg com um baixo consumo de diesel, onde para cada 100km eram necessários 28 litros e com o reboque 40 litros. Com essas características e tendo o BNDE como financiador do seu desenvolvimento, a Fábrica Nacional de Motores foi, ao longo da década de 50, a principal produtora de caminhões do Brasil, tornando-se um grande problema para o capital privado e, principalmente, para as multinacionais, ao mesmo tempo em que absolvía e padronizava a mão de obra através de seus quadros funcionais, influenciando em suas condutas familiares, sociais e políticas.

No plano político, o segundo governo de Getúlio Vargas atravessava grandes problemas, principalmente de relações diplomáticas com os Estados Unidos da América, aprovando leis que iam contra os seus interesses imperialistas. Entre tais resoluções, podem ser citadas a política de implantação da indústria nuclear no país, o projeto nº 1.152, que dispunha sobre os depósitos nos bancos estrangeiros que funcionavam no país e o decreto nº 30.363/1952, que limitava em 10% as remessas de lucro para o exterior. Quanto a essa lei, “*A reação norte-americana foi imediata, chegando o subsecretário de Estado Edward Miller a ameaçar a suspensão de todos os financiamentos ao Brasil*” (23-250. In VARGAS, 1988 p.233). Lutero Vargas alerta para as palavras de Getúlio Vargas, quando soube da sua idéia de propor a lei contra a transferência de lucros e dividendos: “*Não te metas nisso. Não tentas derrubar ninho de marimbondos com vara curta... Escolhes um projeto menos perigoso do que esse. Vais ser alvo de grandes ataques na Câmara e na imprensa venal*” (VARGAS, 1988 p.204). Todavia, no dia 20 de novembro de 1953, o próprio Getúlio Vargas realizava um discurso ao enviar o projeto sobre a lei de lucros extraordinários ao Congresso:

[...] tenho a honra de submeter à consideração de Vossas Excelências o incluso projeto de lei, propondo determinadas alterações na legislação do Imposto de Renda e instituindo a taxação adicional dos lucros apurados pelas firmas e sociedades em geral.

As alterações propostas nas letras a, b, c, e, f, e g, do art. 1º do citado projeto elevam o limite máximo de Cr\$ 200.000,00 para Cr\$ 500.000,00, bem como o coeficiente de 8% para 12%, na hipótese de opção pela receita bruta das

peças jurídicas; aumenta de 04 para 06 o número de cotas mensais do pagamento dos impostos devidos pelas pessoas físicas e jurídicas, inclusive do adicional ora criado; estabelecem maiores facilidades para o lançamento do tributo; e prevêm normas repressivas às evasões fraudulentas dos lucros... Com essas providências, ter-se-á, adequada e oportunamente, avançado na solução de um dos graves problemas que nos afligem por meio do combate aos lucros exorbitantes, no sentido de diminuição dos preços das utilidades, como imperativo do interesse nacional.
(VARGAS, 1953, In: O Pensamento político de Getúlio Vargas. ALERGS. 2004 p.231-214).

Diante dessas medidas protecionistas e nacionalistas, intensificam-se as pressões sobre Vargas, principalmente no que diz respeito às críticas quanto às intervenções do Estado na economia nacional, através das estatais. Soma-se a isso a alta da inflação que desestabilizava a economia. Perante esses problemas à possibilidade de golpe, Getúlio Vargas termina por cometer suicídio, em 24 de agosto de 1954, freando não só a possibilidade do golpe, mas também o ritmo de desenvolvimento da indústria automobilística, que só receberia um novo impulso no governo de Juscelino Kubitschek, a partir de 1956.

Por conta disto, cabe observarmos a importância dada pelo governo nacional ao automóvel, principalmente a partir do início dos anos cinquenta, quando se criam mecanismos de controle e substituição de peças e equipamentos mecânicos importados por similares nacionais, o que motivou tanto a criação de firmas com capital nacional quanto à implantação de filiais estrangeiras no Brasil, como forma de expandirem os seus mercados. Outro aspecto importante foi a possibilidade de se obter sustento a partir de automóveis utilitários ou mesmo de caminhões pesados, surgindo assim o automóvel como meio de sustento de muitas famílias, além de contribuir para a criação de uma rede de transportadores de cargas e de passageiros, encurtando as distâncias entre as diversas regiões do Brasil, uma vez que a malha ferroviária era bastante restrita aos principais centros urbanos.

Além disso, a criação da Fábrica Nacional de Motores e das indústrias siderúrgicas colocava o Brasil em posição de destaque na América Latina, dando condições para que o País pudesse, ele próprio, ser o agenciador do desenvolvimento industrial nacional, além de lhe dar melhores condições para a barganha internacional. Desta forma, a FNM caracterizava-se por uma dupla função: se por um lado conseguia imprimir um ritmo de desenvolvimento tecnológico, capaz de fazer com que as concorrentes estrangeiras tivessem que investir mais em tecnologia e infra-estrutura no País, se quisessem disputar pelo mercado brasileiro, por outro agia como padronizador da mão de obra, estabelecendo a conduta social que deveria ter

um trabalhador brasileiro, através de mecanismos adotados na Fábrica e na Cidade dos Motores.

1.3 Os anos JK e o Brasil sobre rodas

Passada a comoção nacional pelo suicídio de Vargas, o país mergulha em um período de confusão financeira, que termina possibilitando o surgimento da instrução 113 da SUMOC¹⁴, que dava permissão para que fosse importado equipamento industrial para a produção de bens, favorecendo, dessa forma, o capital internacional, em detrimento das fábricas nacionais, e gerando fortes protestos dos grupos nacionalistas. Segundo Santos (2002):

Tal instrução é de vital importância para a implementação da política de industrialização/desenvolvimentista do governo de Juscelino Kubitschek, pois permite às empresas multinacionais transferir seus equipamentos para o Brasil praticamente isentas de impostos. (SANTOS, 2002, p.19).

Junior Carrion (1975) entende a referida instrução como um retrocesso, chamando a atenção para o fato de que:

[...] pela famosa Instrução 113 da SUMOC, baixada em 1955, com o objetivo de atrair o capital estrangeiro, permitindo aos investidores alienígenas a importação de bens de capital sem a necessidade de cobertura cambial, recolocava-se a economia brasileira nos caminhos que ela havia seguido desde a descoberta pelos portugueses. A única diferença que emergia é que neste momento as relações de dependência viriam enriquecidas pela existência de um processo industrial interno, cujas conseqüências diferenciais em relação aos períodos anteriores se vinculariam a mecanismos bem mais complexo. (JUNIOR CARRION, 1975, p.54).

No entanto, isso não impediu o crescimento da FNM, pelo menos não de imediato, já que esta procurava se inserir em diversas áreas do mercado, inclusive na produção de peças de

¹⁴ Órgão Monetário.

reposição para a indústria automobilística, aproveitando, assim, o fato de possuir uma das mais modernas fábricas do país, passou a dedicar-se também a este ramo, ampliando, desta forma, as possibilidades de lucros da Estatal a partir de diversas áreas do mercado automobilístico.

[...] a Fábrica Nacional de Motores S.A. vem há muito tempo, prestando valiosa contribuição à indústria de transportes rodoviários do Brasil. Com a fabricação de caminhões FNM-Alfa Romeo, submetida a um processo de nacionalização intensa, procura adaptar as características do veículo às nossas estradas e as condições brasileiras de sua utilização. Além disso, vem produzindo em larga escala peças sobressalentes para outras marcas de veículos, como sejam: engrenagens, eixos, estriados para caixas de mudanças, pinos e buchas para tratores entre outras. Muitos dos veículos que circulavam no país estariam imobilizados, sem a valiosa contribuição das peças fabricadas pela empresa [...].(Conjuntura econômica, ano 10, nº 1, 1956, s/p.).

Percebem-se, desta forma, a consolidação da FNM e a sua participação em diferentes frentes do mercado nacional. Em 1955, a Estatal havia superado a marca de 01 bilhão de cruzeiros em vendas¹⁵, com lucros que cobriam as perdas dos anos anteriores e permitiam a possibilidade da construção de um automóvel para o ano posterior, abrindo assim outra frente de atuação no mercado para a FNM¹⁶.

No plano político, a candidatura de Juscelino Kubitschek fazia com que Carlos Lacerda, temeroso pela volta dos getulistas, disparasse acusações contra o mesmo e clamasse por uma intervenção militar, afim de que as eleições não ocorressem. As preocupações de Lacerda não eram sem propósito, já que Kubitschek representava a união de duas máquinas eleitorais, PSD no campo e PTB na cidade. No entanto, Café Filho buscou a legalidade e conduziu o país às eleições presidenciais em 03 de outubro de 1955, que elegeu Juscelino Kubitschek Presidente da República com 36% dos votos, contra 30% de Juarez Távora, 26% de Adhemar de Barros e 8% de Plínio Salgado.

A política de nacional-desenvolvimentismo, imposta pelo governo de Kubitschek, não se resume exclusivamente a uma busca de recursos junto ao capital privado, e sim a uma combinação destes com os investimentos públicos, a fim de resolverem pontos eleitos como de estrangulamento do desenvolvimento do País. Segundo Santos (2002, p.39), o Plano de Metas do governo Kubitschek foi influenciado pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos:

¹⁵ Valor atualizado em 01 de setembro de 2009 para R\$ 403.056.582,00, conforme IGP.

¹⁶ Conjuntura Econômica, ano 10, nº 1, 1956, p.42.

“Os efeitos da comissão Brasil-Estados Unidos são efetivamente no momento da elaboração do Plano de Metas, pois os seus dados servem de subsídios à sua elaboração”. Brumer (1981, p33), destaca o fato de que o surgimento de novos setores metal-mecânicos, neste momento, dá-se através de uma articulação entre a grande empresa estrangeira e a pequena e média nacional, que passam a atuar como fornecedoras de peças e/ou distribuidoras. Como resultado, a política econômica, adotada pelo governo federal, contribuiu para que o Brasil desse uma nova arrancada no setor industrial:

[...] entre 1955 e 1961, a produção industrial cresceu 80% (em preços constantes), com as porcentagens mais altas registradas pelas indústrias de aço (100%), indústrias mecânicas (125%), indústrias elétricas e de comunicação (380%) e indústrias de equipamentos de transportes (600%). De 1957 a 1961, a taxa de crescimento real foi de 7% ao ano e, aproximadamente, 4% per capita. Para a década de 1950, o crescimento per capita efetivo do Brasil foi aproximadamente três vezes maior que o do resto da América Latina. (FURTADO, 1965, p.88-90 apud SKIDMORE, 1976, p. 204).

No entanto, cabe ressaltar que isso se deve não apenas a política adotada por Kubitschek, mas por um conjunto de medidas que já vinham sendo implementadas desde meados dos anos 40, com políticas desenvolvimentistas. Por conta disso, Kubitschek pode, por meio do Plano de Metas, estabelecer os objetivos a serem alcançados nos setores prioritários, como: energia, indústria de base, alimentação e transporte.

Conforme Celso Furtado:

O que verdadeiramente caracteriza a segunda fase são as tensões estruturais engendradas pelo declínio da capacidade para importar, tensões essas que podem impulsar a industrialização se apresentarem certas condições. A primeira dessas condições é a existência de uma base industrial significativa, isto é, de um desenvolvimento industrial anterior. A segunda condição é que o mercado interno haja alcançado uma dimensão que comporte uma diversificação imediata da atividade industrial. A terceira condição é que o país não seja essencialmente dependente da importação de alimentos e outras matérias-primas requeridas pela indústria de bens de consumo geral. Se refletirmos sobre tais condições, perceberemos que a industrialização engendrada pela crise da capacidade para importar resultou ser a eclosão de um processo que teria ocorrido muito antes, caso o país houvesse conhecido uma política positiva de industrialização [...]. (FURTADO, 1968, p. 26).

Assim beneficiado de uma base industrial já implantada e de um mercado consumidor em expansão, logo no início do governo de Juscelino Kubitschek, é instalado um grupo de trabalho voltado à indústria automobilística, através de decreto nº 39.412, de 16 de junho de 1956, que cria o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA)¹⁷. Considerando a indústria automobilística como de importância estratégica para o desenvolvimento nacional e observando que o sistema de transportes rodoviário crescia mais do que o ferroviário e o hidroviário, sendo já o principal meio para o transporte de cargas, Kubitschek anuncia um plano onde diversos decretos impediam a importação de automóveis através da fixação de taxas de câmbio e racionamento cambial, forçando que as empresas que quisessem atuar no Brasil possuíssem elevado grau de nacionalização de seus veículos, 90% (para utilitários e caminhões) e 95% (para jipes e carros de passeio), estando assim aptas a receberem diversos incentivos financeiros.

Conforme Roberto Campos¹⁸:

Tínhamos no GEIA um grupo imbuído da missão a cumprir, com total dedicação de tempo, e entusiasmo quase fanático. A anedota da época era que a saudação matinal dos “geianos” se fazia através de um versinho:
 “Como vais Mercedes, Benz?
 Austin, Austin
 A gente Nash, Borgward e Morris
 Nem se Ford nem sai de Simca...”. (CAMPOS, 1994, p.322). (grifo do autor).

Percebe-se, assim, o grande entusiasmo dos membros do GEIA, com a presença de grandes montadoras internacionais no Brasil, enquanto que o pioneirismo da FNM passa por despercebido. Roberto Campos, ao relatar suas memórias, cita a criação de incentivos a indústrias de autopeças nos anos Vargas, a CIFER¹⁹; subordinada a SUMOC, a Subcomissão de Tratores, Jipes e Automóveis; subordinada à CDI²⁰ e à criação da CEIMA²¹. Comenta, ainda, sobre as negociações com algumas das montadoras estrangeiras para se instalarem no

¹⁷ O grupo era presidido neste momento pelo almirante Lucio Meira, na época ministro de Viação e Obras Públicas.

¹⁸ Roberto Campos era superintendente do BNDE e passava a integrar o GEIA como representante deste banco.

¹⁹ Comissão de Investimentos e Financiamentos Registráveis.

²⁰ Comissão de Desenvolvimento Industrial.

²¹ Comissão Executiva da Indústria de Material Automobilístico, que com o fim do governo Vargas não chegou a funcionar.

Brasil, entretanto, ao longo de todo o relato de Roberto Campos sobre o GEIA e a indústria automobilística, não se encontra menção alguma à FNM. Cabe ressaltar que a maioria destas montadoras, que se instalam no Brasil a partir de 1956, já atuavam no mercado nacional com montagem de quites CKD²², enquanto a FNM já executava a nacionalização dos componentes Alfa Romeo.

O objetivo do governo com a criação do GEIA era o de que o Brasil possuísse fábricas que pudessem atender rapidamente a demanda por bens de consumo (veículos de passeio) e bens de produção (veículos de carga), no entanto, o grande filão do mercado era o de caminhões, onde se destacava a estatal FNM. Cabe aqui nos questionarmos que mercado consumidor era este? Quem eram os consumidores? Segundo BARRERAS, esta é a grande contradição do desenvolvimentismo de Kubitschek.

A grande contradição, no entanto, que já acompanha Getúlio, segue em Juscelino, passa por Jânio Quadros (1961) e chega até João Goulart (1961 – 1964), é a de uma opção que está latente durante o período: a opção pela ampliação do mercado interno, que exige reformas: a agrária, a urbana, a educação (mas, sem dúvida, a agrária como a mais urgente), ou a aristocratização do mercado, que é a opção feita por Juscelino Kubitschek, de reforma e consumo para as elites e as classes médias. É a opção que segue aparecendo nos meios de comunicação de massa, mas que exclui um contingente enorme de brasileiros que não podem consumir automóveis, liquidificadores, batedeiras e refrigeradores, agora brasileiro, e que os publicitários vão se empenhar em oferecer. (BARRERAS, 2002, p.61).

Em outras palavras, ampliou-se um mercado aristocrático, que no período anterior importavam estes automóveis e que agora os teriam a sua disposição no mercado nacional, permanecendo os trabalhadores e as famílias de baixa renda de fora do consumo, todavia, teriam agora maiores possibilidades de empregos devido à implantação do parque automobilístico e do seu caráter germinador. Quanto a isso, aceitaram as normas, estipuladas pelo governo, dezoito empresas que submeteram seus projetos ao GEIA que, por sua vez aprovou todos, conforme o quadro abaixo:

Projetos de veículos aprovados pelo GEIA 1956/57	
Empresa	Produto
General Motors do Brasil	Caminhão médio

²² Os veículos eram enviados ao Brasil totalmente desmontados em caixas de madeira.

	Caminhão leve
Ford Motor Co. Exports Inc.	Caminhão médio
Mercedes Benz do Brasil S.A	Caminhão médio Caminhão pesado Ônibus
Toyota do Brasil Ind. e Comércio	Utilitário
Volkswagen do Brasil	Utilitário Carro de passeio
Vemag S.A Veículos e Máquinas Agrícolas	Utilitários Jipe
Scania Vabis do Brasil S.A	Carro de passeio
Fábrica Nacional de Motores	Caminhão pesado
International Harvester Máquinas S.A	Caminhão pesado
Willys Overland do Brasil S.A	Jipe Rural Caminhão militar Carros de passeio
S.A Ind. de Motores Cam. e Autos SINCA do Brasil	Carro de passeio
Rover do Brasil S.A, Industria e Comércio*	Jipe
Fabral S.A, Fabrica Brasileira de Automóveis Alfa*	Carro de passeio
Máquinas Agrícolas Romi S.A*	Carro de passeio
NSU Brasileira S.A, Ind. e Comércio de Veícs. Motorizados*	Carro de passeio
Indústria Nacional de Locomotivas*	Carro de passeio
Borgward do Brasil S.A*	Carro de passeio
Chrysler-Willys do Brasil S.A*	Carro de passeio

Fonte: SHAPIRO, apud Arbix; Zilbovicios, 1997, p. 39. In: PIMENTA, 2002, p. 21.

* Projetos abortados após a aprovação.

Dessa forma, a indústria automobilística passa integrar a economia brasileira definitivamente ao capitalismo internacional, no período compreendido entre 1956 e 1960. São investidos US\$ 530 milhões de dólares, com 140.000 pessoas trabalhando no complexo

industrial automobilístico, sendo que 35.000 atuavam diretamente na fabricação de automóveis e 105.000 na rede de autopeças²³. Conforme Roberto Campos:

Tratava-se de uma revolução conceitual em relação ao estreito nacionalismo da era de Getúlio. Vargas tinha uma visão mesquinha e ciumenta do desenvolvimento. Talvez se tenho encarniçado nesse ponto de vista em consequência da grande controvérsia do petróleo, onde triunfara o ponto de vista nacionalista. Juscelino tinha um pensamento muito mais moderno. O que interessava era “onde está a fábrica e não onde mora o acionista”. Em sua viagem proclamava continuamente a disposição do Brasil de acolher investimentos estrangeiros para o Plano de Metas (CAMPOS, 1994, p. 287). (grifo do autor).

Contraditoriamente, neste período a Fabrica Nacional de Motores crescia e continuava se apresentando como um obstáculo ao capital internacional, não demorando que surgissem críticas à estatal e sugestões por sua privatização, principalmente por parte do GEIA, que vinha desde a sua criação lutando por isso, esbarrando, no entanto, nos grupos nacionalistas, que viam na FNM a possibilidade da construção de um parque industrial de base nacional.

Dessa forma, enquanto o grupo nacionalista exaltava a FNM como agente de transformação do Brasil, destacando-a como objeto de orgulho nacional. Grupos contrários à estatal falavam da necessidade da sua venda, principalmente após o lançamento do automóvel JK (Alfa Romeo 2000), que marcava a expansão e a inserção da FNM no mercado de veículos de passeio, afirmando que a fábrica era obsoleta e que não dava lucro, mesmo liderando o mercado de caminhões pesados.

PEREIRA (1968, p. 119) chama a atenção para a união da burguesia industrial aos demais setores capitalistas e o fortalecimento relativo das esquerdas no país, onde, dessa forma, passávamos de um período de políticas populistas para um período de políticas ideológicas, rompendo-se, assim, as antigas alianças que levaram o Brasil a uma nova realidade de políticas sociais e econômicas, conforme o interesse e a força de que cada grupo dispõe.

A partir de 1962, a indústria automobilística encontra-se com excesso de capacidade produtiva, diante de um mercado que já não crescia como o esperado e diante de um quadro político instável. Com a renúncia de Jânio Quadros e as dificuldades para que João Goulart assumisse a presidência, as pressões de diversos grupos sociais fazem com que a economia

²³ Fonte: GEIA. In: LEANDRO, 2002.

nacional desacelere ainda mais, e muitas empresas de pequeno e médio porte entram em crise, piorando ainda mais a situação após o golpe civil-militar de 1964 e com o período de recessão que se instala em seguida.

Dessa forma, diante da baixa dos preços e da falta de mercado, a Vemag, que num período anterior, entre 1963 e 1965, disputava o terceiro lugar no mercado de vendas com a Ford, é absorvida, em 1967, pela Volkswagen. A International Harvester é comprada pela Chrysler em 1966, assim como a Simca, já a Willys-Overland foi adquirida pela Ford em 1969. Destaca-se, neste momento, o aparecimento de uma nova empresa fabricante de automóveis para disputar pelo mercado nacional, que é a Indústria Brasileira de Automóveis Presidente, de propriedade do empresário brasileiro Nelson Fernandes, ou seja, surge agora para disputar pelos escassos consumidores uma empresa genuinamente nacional, se contrapondo com as multinacionais e com a própria FNM que, apesar de nacional, era uma estatal e possuía ainda uma parceria com a estatal italiana Alfa Romeo. No entanto, no que diz respeito à IBAP, abordaremos a sua criação, sua importância e o seu fechamento nos capítulos subsequentes.

2. A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA INTERNACIONAL E O CONTEXTO BRASILEIRO ENTRE OS ANOS CINQUENTA E SESSENTA

Os anos sessenta se colocam no Brasil como um divisor de águas, não apenas pelo acontecimento do golpe civil-militar de 1964, mas por um conjunto de fatores que se consolidam neste momento²⁴, sendo o período em que se faz sentir as opções realizadas nos anos anteriores, onde destaca-se os anos do governo de Juscelino Kubitschek (1956 – 1961) e a sua racionalização na administração pública, apoiada por grupos tecno-burocratas, que formularam e geriram o plano de metas. Kubitschek criou grupos executivos, divididos por áreas consideradas como estratégicas e fundamentais para o desenvolvimento do Brasil. Tais grupos, por terem sido criados através de decretos, estavam fora do alcance de interferência política do Senado, o que lhes dava grande liberdade para realizar acordos diretamente com o capital internacional interessado em investir no Brasil.

O resultado do trabalho destes grupos foi uma enxurrada de novos produtos no Brasil, a partir da transferência de tecnologia de países mais avançados. Passávamos, então, a construir batedeiras, liquidificadores, enceradeiras e, é claro, automóveis. Além de outros produtos, multiplicavam-se os cinemas, as sorveterias e as opções de laser nas cidades brasileiras, de modo geral, enfim, a parte da população que possuía acesso a estes bens sentia que a modernidade finalmente havia chegado ao Brasil. No setor automobilístico, o Geia facilitou a vinda de algumas das maiores montadoras de automóveis e caminhões da época e incentivou a expansão de outras já instaladas em anos anteriores. Cabe ressaltar que, antes mesmo de sua posse, e ainda como presidente eleito, Kubitschek já havia contatado algumas montadoras:

Juscelino se entusiasmou por esse programa, e mesmo na sua viagem como presidente eleito foi um setor a que ele deu muita atenção, sobretudo na Alemanha, que parecia-lhe mais preparada do que qualquer outro país para se lançar esse tipo de indústria no Brasil. Os ingleses eram reticentes, os italianos ainda não haviam se manifestado, a indústria japonesa estava no seu nascedouro, não era levada a sério, os americanos adotaram uma atitude cautelosa porque não queriam liquidar os investimentos puramente de

²⁴ Entre tais fatores, podemos incluir a ampliação da dependência brasileira ao capital internacional, assim como uma maior abertura do mercado doméstico para empresas estrangeiras. Era ainda um período de grade auto-estima do brasileiro de classe média, pois o Brasil finalmente encontrava-se com a modernidade, através dos resultados do plano de metas.

montagem, preferindo manter as instalações de montagem. Os alemães eram os mais abertos à ideia de implantação industrial. A primeira empresa a ser atraída para o Brasil foi a Mercedes Benz, que começou a operar na montagem de caminhões desde 1954. (CAMPOS, entrevista concedida à Maria Antonieta Parahyba Leopoldi e Paulo Wrobel)

A partir da vinda das montadoras multinacionais, o Brasil ganhava aspecto de modernidade. Surgiam novos costumes e necessidades, a classe média se empolgava e as expectativas para a década seguinte eram grandes. No plano internacional, em 1959, três montadoras norte-americanas - *General Motors, Ford e Chrysler* - e uma alemã, *Volkswagen*, detinham 78% de toda a produção mundial de automóveis. Já nos Estados Unidos, o ano de 1955 havia marcado, pela primeira vez, a superação da marca de 7 milhões de veículos vendidos, quando General Motors, Ford e Chrysler detinham 95% de todos os automóveis comercializados.

Arrasada pela Segunda Guerra Mundial, a Europa reorganizava-se a partir do Plano Marshall²⁵ e buscava recuperar a liderança que outrora tivera no mercado automobilístico. A Inglaterra ingressava ao modo de produção de massa, adaptando o “fordismo” a sua realidade, em um momento onde desapareciam as produções artesanais, em substituição por tal sistema de produção. Na França, Alemanha e Itália, também se processou uma adaptação do sistema fordista, entretanto, a Itália foi a única que se fechou para as montadoras norte-americanas, que já atuavam nestes países através das General Motors e Ford.

Silva (1990) chama a atenção para o desenvolvimento da indústria automobilística inglesa, que obteve, na década de 1950, a marca de segunda maior fabricante de automóveis do mundo, atrás apenas dos Estados Unidos, e a maior exportadora mundial, exportando 77% de toda a sua produção. Conforme Womack (1992), com a democratização da produção em massa, ainda na década de cinquenta, o mercado norte-americano começou a ser disputado também pelas montadoras européias e após também pelas asiáticas.

No Brasil, a indústria automobilística internacional se consolidava, recebendo incentivos fiscais e isenções de impostos, “*vivíamos os primeiros anos da certeza que nosso mundinho de-país-do-futuro havia mudado, e que iniciávamos novo caminho*” (NASSER, 2005, p. 5, grifo do autor). Possuíamos cinco fábricas de automóveis, Volkswagen (*Alemanha*), Simca (*França*) Vemag (*Brasil em parceria com a DKW, da Alemanha*), FNM

²⁵ Foi um plano elaborado pelo ex-secretário de Estado norte-americano com o objetivo de financiar a recuperação dos países da Europa Ocidental, após a Segunda Guerra Mundial. Ao fim de quatro anos, o plano transferiu cerca de 13 bilhões de dólares, em valores da época, para a reestruturação da Europa.

(*Brasil em parceria com a Alfa Romeo, da Itália*) e Willys (*Estados Unidos*), percebe-se assim a constituição de uma indústria de base europeia nos primeiros anos da implantação do parque automobilístico, já no mercado de caminhões, a divisão se dava da seguinte forma: FNM (*Brasil em parceria com a Alfa Romeo da Itália*), Ford, General Motors e International (*Estados Unidos*), Mercedes-Benz (*Alemanha*) e Scania (*Suécia*). Nesta categoria, percebe-se um equilíbrio de forças entre montadoras norte-americanas e europeias, entretanto, as empresas europeias levam vantagem tendo, na estatal brasileira FNM, através da parceria com a italiana Alfa Romeo, a liderança no mercado de caminhões pesados e a Alemã Mercedes-Benz, que liderava o mercado de caminhões leves, o que reafirma a influência e o domínio do mercado brasileiro pelas empresas europeias.

Outro aspecto interessante está no fato de apenas a FNM se dedicar tanto à produção de automóveis quanto à de caminhões, sendo que, para ambos os produtos, a estatal brasileira mantinha parceria com a estatal italiana Alfa Romeo.

2.1 Avanço tecnológico e as rupturas do sistema:

Com o desenvolvimento tecnológico, as disputas de preços que caracterizavam o capitalismo tradicional perdem lugar. Conforme Celso Furtado (1968), o capitalismo moderno se caracteriza pelo respeito mútuo entre as empresas concorrentes, ocorrendo a disputa pelo mercado, através de questões de inovações, ou condicionando o comportamento do consumidor. Gounet (2002) complementa, afirmando que quando uma empresa altera o modo de produção, tornando-se mais eficiente e adaptando-se à demanda, assume a liderança do mercado a que se destina. Em outras palavras, quando uma empresa rompe com os paradigmas de produção, força as suas concorrentes a seguirem o seu caminho, entretanto, para estas o caminho pode mostrar-se tortuoso, pois nem todas as empresas que disputam pelo mercado se encontram prontas para tal mudança. Foi justamente a alteração para o modo de produção em massa que possibilitou à Ford despontar na liderança de fabricação de automóveis por 13 anos:

A chave para a produção em massa não residia – conforme muitas pessoas acreditavam ou acreditam – na linha de montagem em movimento contínuo. Pelo contrario, consistia na completa e consistente intercambialidade das peças e na facilidade de ajustá-las entre si. (WOMACK, 1990, p.14).

Desta forma, abandonavam-se nos Estados Unidos as formas de produção artesanal e as encomendas de peças a diversas ferramentarias, assim, montadoras assumem todas as etapas da produção, produzindo suas próprias peças de forma padronizada e eliminando as dificuldades de ajustes de peças diferentes e que atrasavam o processo de produção. Cabe ressaltar que, caso esta etapa não fosse suplantada, de nada adiantaria um sistema em linha de montagem.

Em 1926, com a difusão do método fordista, se estabelece novamente uma igualdade produtiva entre as montadoras norte-americanas, pois é quando se rompe um novo paradigma, agora ligado ao mercado consumidor, ou seja, ao invés de seguir o exemplo da líder Ford e se dedicar a um único modelo de automóvel para todas as classes sociais, a General Motors, que já havia se adequado ao modo de produção fordista, passa a diversificar os seus produtos com um automóvel para cada perfil de cliente. Furtado (1969) argumenta que o importante para uma empresa é ser flexível e adaptar-se as mudanças da demanda, ou então, ter força suficiente para poder condicionar esta demanda. Desta forma, tendem a formar-se grupos conglomerados atuantes em vários mercados, não necessariamente exercendo uma liderança ou mesmo o monopólio dos mercados, pois o seu poder advém do seu poderio financeiro. Pode ser citado como exemplo deste caso a General Motors e a General Eletric.

Com a recuperação industrial da Europa, entre os anos 50 e 60, e o reaquecimento do seu mercado consumidor, surge uma disputa pelo seu mercado entre as montadoras nacionais e as norte-americanas europeizadas, no Brasil. Como vimos anteriormente, até a primeira metade dos anos sessenta o domínio do mercado era europeu. Sem o pleno domínio do sistema “fordista”, *“a Europa dos anos 60 introduz os trabalhadores imigrantes para pressionar os custos para baixo”* (GOUNET, 2002, p. 23). A partir dos baixos salários dos imigrantes, as montadoras europeias conseguem reduzir os custos finais de seus produtos e assim oferecer alguma concorrência contra as potências norte-americanas. *“Os operários são submetidos a condições cada vez piores. Daí a crise do sistema, a crise do fordismo”* (GOUNET, 2002 p. 23).

Todavia, outro importante fator deve ser considerado, ao se analisar a crise do “fordismo”, que é o surgimento indústria automobilística japonesa. Conforme Womack (1992), em meados dos anos 50, o MITT²⁶ propôs que as pequenas montadoras japonesas se

²⁶ Ministério do Comércio Exterior e Indústria do Japão.

fundissem em apenas duas ou três e com atuação em áreas distintas do setor, onde não disputassem pelo mesmo mercado doméstico. Entretanto, não houve consenso entre as montadoras e o plano não vingou. No entanto, ainda existia a necessidade de se fazer frente à concorrência norte-americana, disto surge o Toyotismo²⁷ com a idéia de produção enxuta, que no contexto de super-desvalorização da mão de obra, principalmente na Europa, conduziu o “fordismo” a sua crise.

2.2 A disputa em nível internacional:

Na Inglaterra dos anos 50, a indústria automobilística impulsionou as exportações, as empresas recebiam do governo cotas de aço conforme os seus desempenhos nas exportações, enquanto o mercado interno era restringido, politicamente, como meio de se controlar a inflação. Silva (1990) chama a atenção para o avanço da Alemanha como maior exportador mundial, superando, em 1956, a Inglaterra. Conforme a autora, a baixa qualidade, a pouca confiabilidade e o maior controle de importações de outros países levou a indústria inglesa à perda de mercados.

Em Portugal, a tentativa da FAP²⁸, em 1959, mostrou-se infrutífera. Em 1963, seus empresários procuraram investir na fabricação de máquinas agrícolas, entretanto, também não foram bem sucedidos. Segundo Féria (1999), a proposta da FAP era a de trabalhar em parceria com montadoras norte-americanas, para a importação principalmente de motores, porém não levaram em conta os baixíssimos níveis do consumo português. Eram inspirados mais pelo patriotismo do que por um espírito empreendedor. Possivelmente a iniciativa da FAP possa ter sido inspirada pela experiência da EDFOR que, entre 1937 e 1952, produziu automóveis em alumínio com motores FORD V8. A eclosão da Segunda Guerra Mundial trouxe graves problemas financeiros para a empresa, que encerrou suas atividades em 1952. Nesta época, o governo português optou em seguir a estratégia dos países em desenvolvimento e oferecer subsídios para a implantação de montadoras. A partir disto, no decorrer dos anos sessenta, se instalaram em Portugal a Opel²⁹, Ford, Citroën, Fiat, Barreiros e Berliet.

²⁷ Para uma melhor análise sobre o Toyotismo ver GOUNET, Thomas. Fordismo e toyotismo na civilização do automóvel e WOMACK, James P. JONES, Daniel T. ROOS, Daniel: A máquina que mudou o mundo.

²⁸ Fábrica de automóveis portugueses.

²⁹ Fábrica alemã adquirida pela General Motors em 1925.

Nesta época, a Espanha conquistava a sua marca própria com a Seat, através da obtenção de licença para produção de veículos e componentes Fiat. Na Grécia, em fins de 1962, a Farke ampliava sua produção com uma nova fábrica, enquanto que o governo passava a estudar parcerias para a implantação de um parque automobilístico. Entre as empresas que já haviam se manifestado estavam: a francesa Peugeot, a italiana Fiat, a norte-americana American Motors e a grega Viamax.

Em fins dos anos 50, Alemanha, Bélgica, Dinamarca, França, Holanda, Irlanda, Itália e Luxemburgo aboliram suas barreiras comerciais, criando a Comunidade Econômica Europeia (CEE). Tal medida buscou preservar a economia Europeia das investidas de outras potências capitalistas, neste caso dos Estados Unidos, apesar de não se poder desconsiderar a indústria japonesa. Celso Furtado (1968) destaca o desempenho das grandes empresas norte-americanas instaladas no estrangeiro, expondo que, em 1957, 45 empresas controlavam 75% do total dos investimentos diretos no setor manufatureiro, 143 firmas dominavam 81% do total dos investimentos. Outro problema que Furtado destaca é o fato de a empresa estrangeira adquirir o monopólio de certa área e assim poder exercer influências no centro de decisões do Estado, devido ao seu caráter monolítico.

No plano automobilístico, a solução encontrada pelas empresas inglesas, frente ao avanço da Ford, foi a da fusão. Em 1952, a Autin e a Morris fundiram-se, formando a BMC³⁰. Conforme Silva (1990), a BMC tornou-se a maior empresa britânica, entretanto, sua renda ainda era muito inferior à da Ford, que teve, em 1956, um lucro de 45 libras por automóvel, enquanto a BMC possuía apenas 6,5 libras. A Leyland, buscando sobreviver em um mercado cada vez mais disputado, inclusive com a presença da Vauxhall³¹, adquiriu, em 1961, a Standard Triumph, que já era proprietária das montadoras Aveling Bradford e Rover. Todavia, a indústria automobilística norte-americana também ressentia da concorrência dos automóveis europeus em seu território, desde 1955, quando a Volkswagen passou a disputar fatias ainda não exploradas deste mercado, a partir da exportação de um automóvel compacto e econômico, o Fusca.

Em 1961, a revista brasileira de automóveis, Quatro Rodas, destacava a disputa pelo mercado norte-americano entre as montadoras daquele país e as europeias onde, apesar das grandes montadoras argumentarem não mais se preocuparem com a concorrência da

³⁰ British Motor Corporation.

³¹ Subsidiária da General Motors na Inglaterra.

Volkswagen com o *Fusca* e da Renault com o *Dauphine*³², General Motors e Ford passavam a desenvolver automóveis mais econômicos e de pequeno e médio porte, fugindo do perfil dos “carrões” norte-americanos e adequando-se à demanda:

É o ataque: A Ford desafia Volkswagen e Renault

[...] Dizem os grandes táticos da guerra e do futebol que a melhor defesa é o ataque [...] até o fim do ano [a Ford] enriquecerá a sua linha de montagem com um “compact” de 1.500 cc [...] o novo automóvel – o primeiro desse calibre a ser produzido nos EUA – [...] passaria a constituir a arma mais afiada da Ford para dar combate aos concorrentes europeus, não somente nos Estados Unidos, mas também na Europa [...] A GM [...] até o fim do ano ou início de 1962 apresentaria um novo compacto. (QUADRO RODAS, 1961, p. 25). (grifo do autor).

Conforme a revista *Automóveis e Acessórios* (maio, 1963), a perda de 1% do mercado norte-americano representava uma perda de 45 milhões de dólares, daí a preocupação de que as montadoras europeias pudessem conquistar parte do mercado, afetando assim o equilíbrio entre a participação das fábricas americanas em seu próprio mercado. A Ford detinha cerca de 27% do mercado, enquanto a Chrysler, após perder cerca de 9% do mercado, atravessava um próspero período de recuperação, estabilizando-se com 12%, a American Motors ficava com 2% e a Studebaker, apesar do seu crescimento, não chegava a 1%. Quanto à General Motors, esta dominava mais de 50% do mercado norte-americano, entretanto, já havia perdido cerca de 2% do mercado, entre 1962 e 1963. Quanto às montadoras europeias, estas procuravam também garantir o seu mercado doméstico, inovando tecnologicamente, conforme noticiado pela revista *Quatro Rodas*:

Nesse ínterim, que fazem as fábricas européias? Há grande atividade na França [...] o novo Renault terá motor posterior de quatro cilindros e quatro marchas completamente sincronizadas [...] A Citroën lançaria o 3cv [...] com motor de 580 cc [...] e também o Coccinelle, uma versão esportiva do 3cv, porem [...] alimentado por injeção. [...] um novo Simca estaria sendo construído com o precípua objetivo de enfrentar a concorrência do Dauphine e do Volkswagen [...] os protótipos que estão atualmente sendo experimentados dispõem de motor traseiro de 948 cc. [...] teria sido também experimentado também um motor de 4 cilindros horizontalmente opostos, como o do Volkswagen.

³² No Brasil, o Dauphine também ficou conhecido com o nome Gordine; sua versão mais famosa; era importado pela Simca.

Enquanto as fábricas francesas vão tomando suas precauções, também a Volkswagen alemã anuncia o VW 1.500 [...]. Tem motor traseiro de quatro cilindros a quatro tempos, resfriado a ar, colocado em posição rebaixada em relação a do sedan. [...] com isso pode dispor de um porta-malas traseiro além do dianteiro [...] será fabricado também um novo modelo de camionete. [...] o 220 SE da Mercedes [...] pode alcançar uma velocidade de 170 quilômetros por hora e é também o primeiro carro produzido pela Mercedes que adota os freios de disco. [...] a indústria italiana não fica atrás [...] tratasse de um carro de linhas inspiradas no Corvair [...] com motor de 1.300 cc e motor opcional de 1.500 cc, em condições de desenvolver uma velocidade superior a 150 quilômetros por hora. (QUADRO RODAS, 1961, s/p).

Quanto aos automóveis que estas empresas estavam desenvolvendo, destaca-se o VW 1.600, que ao que indica a descrição da revista, assemelha-se ao Fusca quatro portas³³, lançado no Brasil em 1968, e quanto à tal caminhonete, parece ser a Variant, que também passou a ser produzida no Brasil, a partir de 1968. Outro aspecto interessante está no fato de que alguns modelos europeus passaram a se inspirar no Corvair, da General Motors, que fazia grande sucesso nos EUA. Seguiam esta fórmula a Fiat e a Renault, na Europa. No Brasil, o Corvair inspirou, a partir de 1963, o Democrata, produzido pela IBAP.

Com a expansão da indústria norte-americana sobre o mercado consumidor europeu nos anos sessenta, o jornalista francês Jean-Jacques Servan-Schreiber passou a advertir que futuramente *“a terceira potência industrial do mundo, depois dos EUA e da URSS, poderá muito bem ser [...] não a Europa, mas a indústria americana da Europa – é válida também na área automobilística”* (SERVAN-SCHREIBER, apud, QUATRO RODAS, 1968, p. 87). As palavras de Servan-Schreiber contrastam com as disputas entre as montadoras na Europa.

Na Inglaterra, a Vauxhall, controlada pela General Motors, a Rootes, pertencente a Chrysler, e a Ford disputavam com as nacionais British Motors, Aston Martin e Rolls Royce; está última, no entanto, possuía poucos interesses pelo mercado de automóveis. Segundo a revista Quatro Rodas (1968), a empresa estava mais interessada na fabricação de motores de avião, mantendo os automóveis apenas pela sua fama e tradição. Nessa época, a BMC já havia se fundido com a Jaguar, formando a BMH³⁴ que, por sua vez, incorporava a Leyland, formando a BLCM³⁵, *“[...] episódio que dá à Inglaterra uma organização gigante, formada por 12 fábricas (ou 12 marcas).* (MECÂNICA POPULAR, abr. 1968, s/p.) (grifo do autor).

³³ Este modelo ficou popularmente conhecido, no Brasil, como saboneteira.

³⁴ British Motor holdings.

³⁵ British Leyland Motor Corporation.

Por fim, a Lótus, conforme informações da revista Quatro Rodas (1968), possuía independência duvidosa, após diversos acordos com a Ford.

Já na França, a Chrysler havia adquirido a Simca, ainda em 1963, e disputava agora o mercado francês contra a Citroen-Berliet, que havia se fundido com a Peugeot, a Matra, que era uma empresa aeroespacial do governo e que passava a dedicar-se também à fabricação de carros de luxo e esporte, e por fim, com a estatal francesa Renault, que liderava de forma tranquila o mercado interno. Atuava, ainda, no mercado espanhol, através da aquisição de 35% das ações da Barreiros, fabricante de caminhões e motores diesel, pretendendo também *“construir uma nova fábrica na qual serão produzidos automóveis Dodge Dart. No primeiro ano essa fábrica poderá produzir 15.000 carros desse tipo”*. (AUTOMÓVEIS E ACESSÓRIOS, nov. 1963, p. 22).

Na Itália, a Fiat, conforme a revista Quatro Rodas (1968), era a maior indústria de automóvel da Europa, controlando 75% do mercado europeu, e passava, agora, a investir em linhas de montagem na União Soviética e na África. A estatal italiana Alfa Romeo ganhava autonomia no mercado brasileiro, através da compra da estatal FNM, construía novas linhas de montagem, em Nápoles, e preparava o projeto Alfa-sud, que a levaria a atuar também em Portugal, entretanto, já surgiam rumores da sua privatização para a Fiat. Outra italiana, a Maserati, tinha 70% das suas ações nas mãos da francesa Citroen-Berliet; já a Innocenti e a Lancia disputavam, principalmente pelo mercado de carros esportes, com a Ferrari e todas disputavam com as norte-americanas, principalmente a Ford.

Na Alemanha, a Mercedes-Benz, Volkswagen, Porsche, NSU e Auto-Union³⁶, após uma queda de 25% nas vendas, uniram-se em uma frente única contra as gigantes norte-americanas que atuavam no país; apenas a BMW-Glass, que se encontrava em expansão, ficou de fora da frente. Entretanto, a indústria alemã possuía cerca de 60% das importações de automóveis dos norte-americanos. Segundo a revista Quatro Rodas, *“Os alemães, através da Volkswagen, são a tropa de elite na invasão no mercado consumidor americano. A indústria alemã vende mais carros na América que em sua terra natal”* (QUADRO RODAS, 1968, p. 88).

É tendência universal a concentração das indústrias no ramo do automóvel. Na França [...] obedecendo à orientação recomendada pelo governo, várias grandes companhias se uniram. Na Alemanha, igualmente. Nos Estados

³⁶ Fusão da Audi com a DKW.

Unidos bem sabemos como as 700 e tantas fábricas de automóveis que já existiram ficaram reduzidas a meia dúzia, das quais apenas três são realmente grandes: Gm, Ford e Chrysler. (MECÂNICA POPULAR, dez. 1966, p.8).

O volume de vendas da Volkswagen, nos Estados Unidos, chegava a ser maior do que o da American Motors e o da Lincoln-Mercury³⁷. Além da invasão das montadoras europeias, existia a disputa, entre as suas próprias montadoras, pelo mercado doméstico. As quatro grandes empresas dos Estados Unidos - General Motors, Ford, Chrysler e American Motors - descobriam a fatia jovem do mercado e passavam a disputar, com veículos de médio porte, mais esportivos, e com altíssimas cilindradas, enquanto a Willys era adquirida pela Ford.

No que diz respeito à América Latina, na primeira metade dos anos 1960, possuía cerca de 50 fábricas de automóveis entre européias e norte-americanas, além de algumas iniciativas locais, “*financistas mexicanos compraram na Alemanha toda a fábrica da falida Borgward, para instalar em seu país a primeira indústria de automóveis inteiramente mexicana*” (AUTOMÓVEIS E ACESSÓRIOS, mai. 1963, p.16). À frente do grupo estavam o fabricante espanhol de caminhões, Eduardo Barreiros, o industrial boliviano, Antenor Patino, e o milionário e advogado mexicano, Ernesto Santos Galinho, que criaram a Impulsora Mexicana Automotriz, com capacidade de produzir de 15 a 20 mil automóveis por ano, além do fornecimento de peças para os automóveis Borgward, espalhados pelo mundo.

Neste momento, atuavam no México oito montadoras multinacionais. Na Argentina, haviam sido atraídas vinte e seis montadoras, entretanto destas, apenas doze continuavam operando, sendo que as quatro maiores, Kaiser, General Motors, Ford e Fiat, possuíam capacidade de produção de 180.000 automóveis, para um mercado que, em 1963, havia consumido apenas 100.000 veículos. Quanto ao Brasil, em apenas seis anos da implantação do parque automobilístico, conforme a Automóveis e Acessórios (1963), já ocupava a nona posição em produção de automóveis, tendo nas primeiras posições Estados Unidos, Alemanha, França e Inglaterra. Tal marca foi atingida graças à política para atração de fabricantes, oferecendo-lhes créditos elevados e auxílios relacionados com impostos e direitos aduaneiros.

³⁷ Divisão da Ford nos Estados Unidos da América.

2.3 Roberto Campos e o Brasil: política desenvolvimentista, liberalismo e PAEG

Poucos homens puderam influenciar e participar por tanto tempo do poder nacional como Roberto Campos. Nascido em Pantanal, no estado de Mato Grosso, no ano 1917, Roberto Campos participou do segundo governo Vargas, dos governos JK, Jânio e Jango, quando ocorreu o golpe civil-militar de 1964. Liberal assumido, ele foi embaixador em Washington, presidente do BNDE, membro da CMBEU³⁸ e da elaboração do plano de metas de JK e do GEIA³⁹. Com a implantação do gabinete de Castelo Branco, Roberto Campos foi convidado a ocupar o cargo de Ministro do Planejamento quando, em parceria com Mario Henrique Simonsen, elaborou o PAEG⁴⁰, que reorganizou a economia do Brasil, conforme a lógica adotada pelo ideal golpista, assentando as bases que permitiram o surgimento do milagre econômico brasileiro, em fins da década de 1960.

Campos participou, de forma atuante, na formulação de um plano que levaria à realização do sonho de Brasil potência. Tendo os Estados Unidos da América como referencial de desenvolvimento, procurou implantar, no Brasil, medidas semelhantes às que vigoravam naquele país, entretanto, passados exatos 30 anos da revolução de 1964⁴¹, Roberto Campos mostrou-se decepcionado com os resultados alcançados, afirmando que, apesar da existência de condições favoráveis, a sua geração fracassou:

No palco brasileiro, há que reconhecer que minha geração fracassou. Tendo tudo para atingir grandeza, o Brasil patina na mediocridade. Tendo tudo para ser rico, o país hospeda milhões de miseráveis. Houve momentos em minha juventude e maturidade em que ambas as coisas – grandeza e a riqueza – pareciam atingíveis antes do fim do século. Hoje, o nosso sonho de *Brasil grande potência* no ano 2000 se esvaiu. Estamos atrasados em nosso rendez-vous com a história. (CAMPOS, 2004, p. 21). (grifo do autor).

Fiel ao pensamento liberal e defensor da iniciativa privada, Roberto Campos foi um dos maiores opositores da Fábrica Nacional de Motores, identificando na iniciativa privada o agente necessário para o desenvolvimento brasileiro:

³⁸ Comissão Mista Brasil-Estados Unidos.

³⁹ Grupo Executivo da Indústria Automobilística.

⁴⁰ Plano de Ação Econômica do Governo.

⁴¹ O golpe de 1964 era tido pelos seus simpatizantes como um movimento revolucionário, daí o termo Revolução de 1964.

Poder-se-ia dizer que no BNDE a mentalidade era privatista, pois se acreditava que, na medida do possível, a implantação e operação dos serviços de infraestrutura deveriam ficar entregues a iniciativa privada. Não se aceitava o conceito de que os investimentos em infraestrutura exigissem a formação de monopólios estatais. Era recente a experiência da industrialização brasileira, que só fora possibilitada pela construção da infraestrutura pelo capital privado, notadamente estrangeiro. A grande responsável pela industrialização de São Paulo e Rio de Janeiro não tinha sido outra senão o malsinado polvo canadense, a Brazilian Traction Light and Power! Também o desenvolvimento industrial não teria sido possível sem os investimentos de capitais estrangeiros, predominantemente ingleses, em portos e ferrovias. (CAMPOS, 1994, p. 196).

Admitir a incapacidade do setor privado para trabalhos de infraestrutura seria não apenas negar a história brasileira, como *encorajar uma perigosa expansão das atividades do estado, que devam se concentrar nos setores clássicos* onde a presença estatal é insubstituível como *educação, saúde, segurança e justiça*. (CAMPOS, 1994, p. 204). (grifo nosso).

Ao creditar a industrialização do Brasil unicamente à interferência do capital estrangeiro, o liberalismo de Roberto Campos ganha dimensões, impedindo que este considere importantes fatores históricos. Bresser-Pereira (1968), ao analisar o início da industrialização do Brasil, chama a atenção para o acontecimento de dois fatores simultâneos: o primeiro, a depressão iniciada em 1929, e o segundo, a revolução de 1930. Conforme Bresser-Pereira, a indústria têxtil antecede a industrialização do Brasil, tendo na figura de Mauá a marca que simboliza o surto industrial deste período. Entretanto, Bresser-Pereira chama a atenção para o fato de que a instalação de um sistema de transportes, neste momento, foi totalmente voltada à exportação do café, o que possibilitou a criação de ferrovias, portos, usinas hidrelétricas e sistemas de comunicação. Ao contrário de Roberto Campos, Bresser-Pereira percebe medidas importantes durante o primeiro governo Vargas, que impulsionaram o processo desenvolvimentista, entretanto, destaca o fato de que muitas decisões teriam se dado ao acaso:

O novo governo adotou logo uma política nitidamente industrializante. Devido ao desaparecimento do Estado brasileiro de então para intervir na esfera econômica, essa política não teve efeitos benéficos de monta. [...] as medidas do governo que mais estimularam o arranque da economia brasileira e o seu desenvolvimento industrial foram tomados por acaso.

Entretanto, o simples fato de que o Governo saído da Revolução de 30 tivesse uma atitude positiva em relação à industrialização, e não negativa, como acontecera nos Governos anteriores, já significava muito. Se a isto somarmos todas as pequenas medidas que o Governo de então tomou em favor da industrialização, e que foram coroadas, no fim dos anos trinta, com o início da construção da grande usina siderúrgica de Volta Redonda, veremos que efetivamente essa Revolução é uma peça essencial da explicação do início da Revolução Nacional Brasileira. (BRESSER-PEREIRA, 1968, p. 31)

Ainda sobre a questão da industrialização, Bresser-Pereira afirma que, devido à grande recessão, iniciada em 1929, ocorreu uma crise generalizada na capacidade de importação, favorecendo a pequena e incipiente indústria nacional:

Em março de 31 o Governo Vargas, que já contava em seu seio com representantes dos industriais brasileiros de então, baixa um decreto proibindo as importações de maquinarias para todas as indústrias consideradas em estado de superprodução. Visava com isso proteger especialmente a indústria têxtil, de há muito instalada no Brasil. Novos investimentos em novos setores foram instalados. As fábricas geralmente começavam como oficinas. O pequeno capital necessário era na maioria das vezes levantado entre os membros da própria família. (BRESSER-PEREIRA, 1968, p. 35)

Percebe-se assim que apesar de ambos os autores, Roberto Campos e Bresser-Pereira, serem assumidamente liberais, suas considerações sobre a industrialização do Brasil diferem, principalmente na negativa de Roberto Campos em aceitar a presença do Estado e supervalorizar a presença do capital internacional, enquanto Bresser-Pereira demonstra que o processo ocorreu a partir de um equilíbrio entre capital privado nacional e Estado, ambos se auto-completando. Para Campos, existia ainda, no Brasil, o costume de se criar “demônios explicativos e bodes expiatórios”, para se justificar o nosso atraso e pobreza, assim teria sido com a questão do petróleo, da Light, da remessa de lucros e a espoliação do comércio internacional. Quanto à questão da remessa de lucros, Roberto Campos identifica nas políticas restritivas prejuízos cambiais ao Brasil:

O Brasil revelava outra vez sua incapacidade de aprender com a experiência. Toda vez que tínhamos estabelecido freios restritivos à remessa de

rendimentos ou a repatriação de capitais, eles se provaram contraproducentes, enquanto que todas as liberalizações trouxeram resultados cambiais favoráveis. (CAMPOS, 1994, p. 602).

Conforme Campos, todas as vezes que houve a liberação para a remessa de lucros os resultados foram favoráveis, surgia um volume maior de entrada de capitais enquanto que as remessas eram reduzidas de forma voluntária. Cita que, entre 1956 e 1961, quando vigoraram medidas liberalizantes, houve uma ampliação de seis vezes em valores investidos, atingindo uma média de 112 milhões de dólares em entradas e 28 milhões de dólares em saídas. Enquanto que, entre 1946 e 1953, quando se restringiu as remessas, as cifras de entradas não passaram de 15 milhões de dólares, enquanto as remessas subiam para 47 milhões de dólares. Sustentando tal posição, Campos informa que, já na primeira reunião do gabinete do governo Castelo Branco, expôs ao presidente a importância de se reverter a lei restritiva, aprovada no governo Goulart, em uma lei de caráter liberal.

Furtado (1968), ao analisar a situação de empresas dirigidas do exterior no Brasil, salienta que os problemas são mais complexos do que parecem. O ex-ministro chama a atenção para a apropriação de poupança coletiva realizado pela empresa, no seu esforço de crescimento, baseada no estudo das economias canadense e japonesa. Furtado afirma que os lucros retidos deveriam ser transformados em investimentos e instituições nas áreas de pesquisa básica e infra-estrutura, assim os avanços técnicos não ficariam retidos como exclusividades destas empresas. Afirma, ainda, que não são os investimentos diretos os mais importantes nos cálculos cambiais, pois a maior parte dos investimentos se dão através de financiamentos com lucros retidos, através de empréstimos a longo prazo.

Com a concretização do golpe, Roberto Campos recebe o convite de Castelo Branco para assumir o ministério do Planejamento, passando ao lado de Mário Henrique Simonsen a se dedicar ao PAEG, a partir de uma concepção racionalista sobre a economia:

O PAEG diferenciava claramente entre os *objetivos* e os *instrumentos*. Os cinco objetivos enunciados eram rituais e clássicos, no sentido de que haviam norteado vários esforços anteriores de planejamento. Eles seriam: a) acelerar o crescimento e desenvolvimento econômico do país, interrompido no biênio 1961-63; b) conter progressivamente o processo inflacionário durante 1964 e 1965, objetivando-se um razoável equilíbrio dos preços a partir de 1966; c) atenuar os desníveis econômicos setoriais e regionais e as tensões criadas pelos desequilíbrios sociais, mediante a melhoria das condições de vida; d) assegurar, pela política de investimentos,

oportunidades de emprego produtivo à mão-de-obra que continuamente aflui ao mercado de trabalho; e) corrigir a tendência a déficits descontrolados do balanço de pagamentos, que ameaçam a continuidade do processo de desenvolvimento econômico pelo estrangulamento periódico da capacidade para importar. (CAMPOS, 1994, p. 610). (grifo do autor).

Conforme Campos, o PAEG obedeceu a três estágios, se caracterizava como um programa de emergência, onde se faria um diagnóstico para as atividades econômicas. Num segundo momento, se criou o Consplan⁴², onde ocorreriam análises, críticas e debates sobre a implantação do plano. Por fim, a terceira etapa seria a preparação de um plano decenal que desse continuidade ao plano nos governos seguintes.

Bresser-Pereira (1968), ao analisar a política econômica do governo Castelo Branco, chama a atenção ao PAEG, que acertadamente teria estabelecido como primeiro objetivo acelerar o desenvolvimento econômico, para em seguida, entre 1964-65, conter a inflação, visando a, a partir de 1966, um equilíbrio de preços. Entretanto, Bresser-Pereira identifica que o PAEG é contraditório, não possuindo na teoria uma correspondente prática:

Fala-se da “urgência do combate à inflação”. E o que se verificou, na realidade, foi que, a título de urgência, foi dada inteira primazia à política desinflationária, colocando-se o desenvolvimento em segundo plano. Toda a ênfase da política econômica governamental, expressa tanto nos discursos e declarações dos responsáveis por ela como nas medidas concretas tomadas, foi colocada na luta contra a inflação. (BRESSER-PEREIRA, 1968, p. 161). (grifo do autor).

Afirma este [o programa] que um “tratamento de choque” seria desaconselhável. Todavia, pretendia reduzir a taxa de inflação, que chegou a 92%, em 6, para 25% neste ano e para 10% no próximo. Ora, ainda que possamos afirmar que este é um problema de semântica, só um tratamento de choque poderia lograr redução tão drástica. (BRESSER-PEREIRA, 1968, p. 162). (grifo do autor).

⁴² Conselho de Planejamento era composto por quatro representantes trabalhistas, quatro da indústria, um membro do Conselho Nacional de Economia, dois economistas, um sociólogo, um engenheiro, três representantes de empresas e organizações estatais e regionais de planejamento e um representante dos meios de comunicação de massa.

Quanto a estes aspectos ressaltados por Bresser-Pereira, Roberto Campos afirma que era imprescindível para o sucesso do plano o apoio do FMI, a fim de que se pudessem negociar as dívidas em atraso com banqueiros e governos estrangeiros. Desta forma, foi necessário, apesar da relutância, em aceitar as metas quantitativas e o tratamento de choque:

O FMI insistiu, entretanto, na fixação de metas quantitativas. Os meios de pagamentos deveriam aumentar não mais que 70% em 1964, 30% em 1965 e 15% em 1966. Presumia-se, de forma mais ou menos mecanicista, que este objetivo seria compatível com uma previsão de reduções da inflação para 25% em 1965 e 10% em 1966. Em ríspidos debates, bulhões e eu acusávamos o FMI de irrealismo e mecanicismo. (CAMPOS, 1994, p. 613).

Campos argumentava que o irrealismo do FMI se dava por querer aplicar, no Brasil, um tratamento de choque baseado nos exemplos europeus de inflação no pós-guerra. Justificava que a inflação brasileira era crônica, enquanto que na Europa era aguda. Justifica, ainda, que as empresas europeias eram mais plásticas e aceitavam melhor os choques econômicos, além do que as inflações europeias tiveram suas curas facilitadas pelo Plano Marshall, o que não aconteceria na América Latina. No que diz respeito ao mecanicismo do FMI, Campos informa que consistia em “postular relações unívocas e previsível entre a taxa de expansão monetária e o déficit fiscal, de um lado, e a taxa de inflação do outro”. (CAMPOS, 1994, p. 613). Entretanto, Roberto Campos procura deixar claro que o PAEG não era uma imposição de Washington ou do FMI, mas sim um plano realista e racional, fruto da análise da realidade brasileira e que adotou o instrumento clássico da ortodoxia.

Seguiram-se duras discussões sobre o plano e a questão de planejamento. Campos afirma que, na época, comumente se relacionava o planejamento ao socialismo. Lacerda descrevia o PAEG como um projeto socializante, com um palavreado liberal. Roberto Campos justificava que o planejamento era neutro, nem liberal nem socialista, tudo dependeria de como se dava sua aplicabilidade. No PAEG, o planejamento se dava com o intuito de regular os limites do estado e fortalecer a iniciativa privada, “*substituindo intervenções erráticas e perturbadoras do governo por políticas definidas; clarificando os campos gerais de crescimento e estabelecendo incentivos para a ação empresarial*” (CAMPOS, 1994, p. 618).

Outro problema apontado por Campos era a redução da inflação, onde economistas ligados a CEPAL acreditavam que a inflação gerava um estímulo ao desenvolvimento, e

criticavam a prioridade do governo em extingui-la. Por outro lado, técnicos do FMI e do Banco Mundial atribuíam as necessidades de um tratamento de choque para a estabilização da moeda. Singer (1982) considera que a política anti-inflacionária do governo Castelo Branco se apoiou em proibições nos aumentos de salário, em tempos menores de um ano, intervenção aos sindicatos, proibição de greves e adoção de uma política salarial uniforme para todo o país, a partir de 1965, tendo como consequência, ainda em 1964, um aumento de mais de 80% no custo de vida:

A política antiinflacionária praticada [...] pelos ministros Bulhões e Campos [...] não se limitou obviamente aos salários, embora estes tenham sido essenciais. O déficit do orçamento da União foi limitado, graças à diminuição das inversões públicas numa primeira fase, e foi possível graças ao lançamento de títulos com reajustamento monetário, [...] Além disso, melhorou-se consideravelmente o aparelho arrecadador e o sistema tributário, o que permitiu elevar a receita do governo, o que também contribuiu para reduzir o déficit. Finalmente, instituiu-se estrito controle do crédito, limitando-se a expansão dos meios de pagamento, o que teve por efeito reduzir o aumento da demanda efetiva. (SINGER, 1982, p. 55).

[...] como todos sabem, a vitória coube às classes possuidoras. O poder passou a ser exercido por delegados das Forças Armadas de forma extremamente centralizada, em grande medida imune às pressões dos grupos de interesse. Criaram-se, deste modo, condições para se cortar o nó górdio da inflação. Já em 1964, ano em que o custo de vida subiu mais de 80% [...] (SINGER, 1982, p.54).

Desta forma, os governos militares puderam manter a inflação controlada, a custo do arrocho salarial da mão de obra menos qualificada, do aumento das tarifas nos serviços públicos, dos reajustes monetários e a redução da demanda, no entanto, os níveis de produtividade não se alteraram. Com a repressão aos sindicatos, os trabalhadores perderam sua representatividade e, com a quase proibição das greves, houve a perda da capacidade operaria de barganha, somado a isso, tem-se a maior inserção da mão de obra feminina e infantil, o que ampliou a disputa por empregos, deixando os trabalhadores ainda mais temerosos do desemprego. Por conta disso, em 1968, 59,2% dos trabalhadores citadinos realizavam entre 40 e 49 horas de trabalho semanais.

Assim sendo, à custa do empobrecimento da população, transferiram-se renda dos trabalhadores para a classe média, permitindo uma aceleração no processo de acumulação de

capital, que se ancorou nos setores de bens de capital, de responsabilidade do estado, bens duráveis, de responsabilidade das multinacionais e bens de consumo, de responsabilidade do capital nacional. Bresser-Pereira (1968), por sua vez, afirma que a estratégia do plano, de combater a inflação através de meios monetaristas, mostrou-se errada. Acreditava-se que a inflação era fruto da demanda, disto, apoiaram-se em três meios: a redução do déficit de caixa, a redução da demanda e o combate às causas psicológicas e especulativas da inflação. Roberto Campos rebate as acusações de que o PAEG teria provocado uma crise recessiva e a estagnação da economia:

A taxa de crescimento havia caído para 1,6% em 1963, o último ano o governo Goulart. Nos três anos de aplicação do PAEG – 1964-65-66 – a taxa de crescimento foi sempre positiva, o que desmente a hipótese estagnacionista. Na realidade, foi um dos raros programas de estabilização, relativamente bem-sucedido, em que se logrou conciliar a queda da inflação com a manutenção do crescimento. (CAMPOS, 1994, p. 626).

Na questão dos salários, Campos salienta que existia uma discussão entre os que, como ele, entendiam que a pobreza somente seria eliminada pela eliminação do excedente de mão de obra e os que acreditavam que o problema se resolveria pela redistribuição da renda. Afirma que a fórmula de contenção salarial era racional, justificando que houve uma recomposição do salário real dos últimos 24 meses, agregado a um coeficiente estimado de produtividade e taxa de inflação programada. Assim, tal fórmula mostrava-se melhor do que a tradicional, de ajustes de salários no pico. Campos estima em 20% as perdas salariais no período do PAEG, entretanto, argumenta que os trabalhadores tiveram as mesmas porcentagens de perdas nos governos de Jânio Quadros e João Goulart. A diferença é que agora o governo havia alcançado vantagens de longo prazo, com reformas estruturais, atualização de tarifas públicas, saneamento cambial e reequilíbrio do setor público.

Houve um esforço para se criar um novo trabalhismo. Em vez da obsessiva reivindicação de salários monetários, buscava-se enfatizar os “salários indiretos”: cooperativas de habitação, bolsas de estudo, créditos para bens de consumo durável, reforma agrária, reforma previdenciária. Esses investimentos sociais, não sendo percebidos como custos diretos, não estimulavam a remarcação de preços. (CAMPOS, 1994, p. 712).

O projeto social embutido no PAEG contava, ainda, com a criação do FGTS e o BNH. Roberto Campos complementa que a fórmula, que possibilitou a criação do FGTS, se deu a partir da vontade de Castelo Branco em vender a estatal FNM e solicitou que Roberto Campos providenciasse a venda. Após alguns estudos, Campos concluiu que se tratava de uma fábrica invendável, devido à existência de cerca de 4.000 funcionários, sendo a maioria estável. As multas trabalhistas seriam imensas e inibiam qualquer possibilidade de venda. Roberto Campos entendia que a estatal era *“uma fábrica que tinha a sina de chegar atrasada em relação ao tempo”* (CAMPOS, 1994, p. 714).

A solução encontrada foi à troca da estabilidade por um valor acumulado, na época, após dez anos de trabalho, em uma determinada empresa, o trabalhador ganhava o direito da estabilidade. Campos identificava nisto um inibidor ao desenvolvimento, argumentava que quando o trabalhador estava para completar os dez anos era demitido e o empresário perdia o investimento em treinamentos, pois tinha medo que, após obter a estabilidade, o trabalhador passasse a ter atos subversivos e de indisciplina. O trabalhador por sua vez, conforme Campos, corria o risco do desemprego ou terminava preso à empresa, sem poder aproveitar melhores oportunidades:

Daí se originou a fórmula do FGTS, de substituição da estabilidade por um pecúlio financeiro, em conta nominal do empregado, que ele poderia transportar consigo de empresa para empresa. Não haveria encargo adicional para as empresas e nenhum empuxe inflacionário, pois a contribuição de 8% do empregador, para a formação do FGTS, era compensada pela eliminação de vários encargos sociais que representavam 5,2% da folha e pelo Fundo de Indenização Trabalhista, que representava 3%.

Retornando a venda da FNM, a criação do FGTS resolvia a questão do passivo trabalhista. Decidiu-se, então, transferir as vilas operárias ao recém criado BNH⁴³. Resolvido estes entraves, a estatal pode ser colocada à venda. O Brasil passava, neste período, por um clima de fortes disputas político-econômicas e reivindicações sociais. Segundo Gros (1987), após a concretização do golpe a política econômica adotada se apoiou no seguinte tripé: capital privado nacional, capital privado internacional e capital estatal. Segundo SINGER (1982), o milagre iniciado em 1968 se deve a uma simples “abertura de torneira”, ou seja,

⁴³ Banco Nacional de Habitação.

após quatro anos de acumulação de capital, o governo reduziu as taxas de juros, facilitou o crédito e criou subsídios para estimular as multinacionais. A classe média que vinha com o seu consumo controlado, passava a euforia impulsionada pelo crédito e aumento dos salários da mão de obra especializada.

Diante de uma política que privilegiava a produção de bens duráveis ao capital internacional, a estatal FNM e a iniciativa de criação da IBAP apareciam como um obstáculo a ser superado, para que se obtivesse o controle total do setor automobilístico pelo capital internacional. No entanto, as bases iniciais para a dominação deste segmento já haviam sido criadas oito anos antes, em 1956, a partir da criação do GEIA⁴⁴, como se pode perceber nos artigos do decreto nº 39.412/56 que o criara:

Art. 9º Consideram-se menos desejável, na fase inicial de criação da indústria automobilística brasileira, a aprovação de projetos fabris que se superponham aos que já encontram em fase de instalação ou produção e sejam capazes de satisfazer, qualitativa e quantitativamente às necessidades estimadas no mercado interno. (Decreto nº 39.412 de 16 de Junho de 1956).

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. (Decreto nº 39.412 de 16 de Junho de 1956).

Art. 13. O GEIA recomendará aos órgãos competentes, a instituição de facilidades para entrada no país de técnicos e operários especializados que se venham dedicar à indústria automobilística. (Decreto nº 39.412 de 16 de Junho de 1956).

Percebe-se, assim, uma já pré-disposição do governo JK em destinar o mercado automobilístico, prioritariamente, para as montadoras multinacionais. A esse respeito, RAMALHO (1989) destaca a disputa política pelo controle da Fábrica Nacional de Motores,

⁴⁴ Grupo Executivo da Indústria Automobilística.

onde grupos, representados principalmente pelo GEIA, pressionavam para a venda da estatal, enquanto que grupos nacionalistas procuravam expor as necessidades da sua permanência e o orgulho nacional que a Fábrica representava.

No entanto, há de se perceber que, durante o governo Kubitschek, a FNM conheceu um grande crescimento, *“quando sua produtividade, seus projetos de expansão, de nacionalização final de sua produção, sua consolidação como fabricante de produtos de qualidade e sua inserção social pareciam caminhar para um destino de prosperidade”* (PAIVA, 2004, p.168).

Além de ocupar um papel importante para o processo de industrialização do Brasil, durante o processo de Nacional-desenvolvimentismo, abastecendo o mercado, suprindo a indústria e absorvendo mão de obra, a Fábrica Nacional de Motores tinha ainda um caráter social, já que a FNM possuía um grande complexo habitacional, com vilas, hospital, escolas primárias e secundárias, área de esporte e lazer, além de cooperativas, onde moravam os seus funcionários. Por conta disto, trabalhar na Fábrica era sinônimo de ascensão social, pois, além de um bom emprego, conquistava-se também uma boa moradia para a sua família, em um local seguro e com toda a infra-estrutura básica necessária, como água, luz e saneamento básico, garantidos e controlados pelo governo através da FNM. Paiva (2004, p.173) ressalta que, na época de seu auge, era muito comum à vinda de pessoas de outras cidades para fazerem uso dos recursos assistenciais mantidos pela FNM, com grande destaque para a assistência médica e educacional.

Cabe lembrar que, neste momento, o Brasil enfrentava um grave período recessivo, no plano automobilístico. O Governo de Castelo Branco extinguiu o GEIA e, em seu lugar, nascia o Geimec⁴⁵, a partir da junção dos seguintes grupos executivos: GEIA, GEIMAR e GEIMAPE⁴⁶, em um único grupo. Conforme Latini (2007), entre as propostas do novo grupo executivo para a indústria automobilística, temos que *“evitar a proliferação de novas unidades industriais, que geraria capacidade ociosa e elevação de custos, pela redução do volume de fabricação de cada unidade”* (LATINI, 2007 p.275). Tal medida pode ser caracterizada como uma proposta de fechamento do mercado brasileiro na área da indústria automobilística, que procurava agora proteger as indústrias que aqui se encontravam. Entretanto, entendia-se que o caminho mais correto para o setor era o de fusões:

⁴⁵ Grupo Executivo das Indústrias Mecânicas.

⁴⁶ Respectivamente, Grupo Executivo da Indústria Automobilística, Grupo Executivo da Indústria de Máquinas Agrícolas e Rodoviárias e Grupo Executivo da Indústria Mecânica Pesada.

O Ministro Roberto Campos estimulou as fusões e incorporações de empresas, movimento que uniu a Ford à Willys e a Volkswagens à Vemag. O argumento era o de que ou a Indústria consegue pelas reduções diminuir seus custos e alargar o mercado, ou todas juntas acabarão morrendo (MECÂNICA POPULAR, 1968).

Os temores de falência eram grandes, já não existia mais a antiga demanda reprimida, os preços dos automóveis eram altos, os salários dos trabalhadores eram baixos e a indústria automobilística se caracterizava por não possuir modelos populares, *“O Brasil não é um país de população rica, mas se dá ao luxo de não fabricar um carro bom e barato. Nem mesmo o Volks é um carro popular”*. (MECÂNICA POPULAR, Abr. 1968, p.14).

Neste sentido, a revista alerta para o fato de que o fusca é popular nos Estados Unidos e na Europa, onde o automóvel é adquirido por trabalhadores ou adquirido como segundo ou terceiro carro da família. No Brasil, é diferente, o fusca é adquirido não pelos trabalhadores, pois estes não possuíam condições nem de comprar um automóvel usado, mas eram adquiridos pela classe média que, na Europa, seria atendida por carros mais sofisticados como o Fiat 125, o Renault 16, o Ford Cortina ou pelo Opel Kadett. Conforme a Mecânica Popular, um carro popular deveria ter como características: cerca de três metros de comprimento por um e meio de largura, espaço para até quatro pessoas, uma potência entre 30 e 35 HPs, motor de dois cilindros, com cilindradas entre 400 a 900cm³, consumo mínimo de dezoito quilômetros por litro e preço máximo de NCr\$ 6 mil⁴⁷.

A principal crítica da revista está justamente sobre a Fábrica Nacional de Motores, que *“teve chance – para não dizer obrigação de pensar e executar um projeto de carro popular [...], preferiu, desde o início, apelar para carros de luxo e protótipos GT”* (MECÂNICA POPULAR, Abr. 1968, p.14). Entretanto, a Mecânica Popular ressalta que, com onze anos de atraso, a FNM finalmente passa a pensar na possibilidade de desenvolver um automóvel popular, porém ainda se avaliava sobre a possível recusa do mercado, pois o brasileiro teria uma aversão ao “mais barato”, desta forma, era um risco o desenvolvimento do tal modelo para o mercado. Conforme pesquisa realizada pela Willys, *“teria constatado, igualmente, que o mercado brasileiro ainda não arquivou [...] a experiência fracassada da Romisetta”*

⁴⁷ Valor correspondente a R\$ 37.740,37 conforme conversão para valores em 1º de abril de 2010.

(MECÂNICA POPULAR, Abr. 1968, p.15). Sobre o assunto, João Augusto do Amaral Gurgel⁴⁸ ressalta que carro popular não é o mesmo que carro depenado:

Andar de jipe, por exemplo, na cidade ou no campo, não dá complexo a ninguém, porque ele é daquele jeito mesmo. Mas isso não é problema quando se trata de um carro igual aos outros, faltando alguns componentes que serão comprados gradativamente, o que fará o carro popular custar no fim das contas o mesmo preço que os outros. (GURGEL, 1996 apud MECÂNICA POPULAR, jan. 1966, p.33).

Conforme a revista Mecânica Popular (abr. 1968), cerca de 85% dos consumidores recorriam aos carros usados para sua primeira aquisição, pois seus valores estariam na faixa entre NCr\$ 4 mil e NCr\$ 8 mil⁴⁹. Desta forma, temos um importante nicho do mercado para ser explorado, entretanto ainda carente por produtos adequados, que poderiam desfazer a suposta má impressão deixada pela Romisetta⁵⁰. Justamente buscando ganhar esta fatia do mercado é que a Macan lançou o Gurgel, modelo popular com peso total bruto de 350 quilos, desenvolvendo uma velocidade média de 80 quilômetros por hora, a um consumo médio de 20 quilômetros por litro de gasolina, a meta da fábrica era a de produzir 20 veículos por dia.

Todavia, o Brasil, economicamente, atravessava um período onde arriscar no mercado consumidor poderia significar ou despontar na frente, forçando as demais empresas a segui-lo, como exposto anteriormente por Gounet, ou em caso de recusa do mercado levá-lo a falência. Disto, Resende (1989) chama a atenção para a recessão que se estabelece no Brasil, percebida pela análise dos números de 1966, onde se verificará que as falências e concordadas teriam triplicado entre 1964 e 1966.

⁴⁸ Fundador da Macan.

⁴⁹ Valores respectivamente correspondentes a R\$ 25.160,25 e R\$ 50.320,49, conforme conversão para valores em 1º de abril de 2010.

⁵⁰ Conforme o site especializado em carros, Best Cars Web Site, as Indústrias Romi haviam adquirido, no início dos anos 50, junto à italiana Iso, os direitos para a fabricação, no Brasil, do automóvel popular Isetta. Entretanto, com o decreto 41.018, de 1957, do GEIA, concedendo incentivos fiscais, cambiais e financeiros, entre outros, a empresas que produzissem automóveis com determinadas características, entre elas a capacidade para no mínimo quatro passageiros e com pelo menos duas portas, terminou por excluir o Isetta que, sem os incentivos, teve seu preço dobrado em relação aos concorrentes, inviabilizando sua venda ao consumidor.

3 . SANGUE, SUOR E LÁGRIMAS: OS CASOS FNM E IBAP

3.1 Presidente e Democrata: Do sonho do carro 100% nacional ao banco dos réus

Neste contexto, após detalhado exame a respeito do mercado nacional, Nelson Fernandes percebeu a existência de lacunas no mercado automobilístico brasileiro, que poderia ser preenchido com veículos adequados à realidade nacional:

Numa conversa com Fernandes e Wladimir Bellagentes, amigo e tesoureiro, plantara a idéia: fazer um carro brasileiro. Bom, bonito, nacional em projeto e construção, isento de item então encarecedor: o pagamento de *royalties* – os direitos de produção; assistência técnica e desenvolvimento tecnológico às matrizes externas. Relata que objetivamente Fernandes perguntou: “– *Tigrão, se você fosse fazer este carro, como seria?*”.

A resposta – “*Conceito: um americano parecendo europeu. Motor e câmbio na traseira. E em fibra de vidro*”.

A formulação vinha de vivência e trabalho na Willys, dos Interlagos feitos mesclando peças de metal com fibra de vidro. Fernandes topou. Tinha meios, um galpão na vizinha rua Paula Faria, podia se dar ao luxo”. – *Tigrão, disse a mim, o Tigrão – referindo-se ao Nelson – era um avião. Logo tinha um plano na cabeça e uma empresa montada.*” (NASSER, 2005, p.7). (grifo do autor).

A partir desta conversa, estavam lançadas as bases para a construção da Indústria Brasileira de Automóveis Presidente, que tomava forma jurídica em outubro de 1963. Entretanto, não se monta uma fábrica de automóveis sem recursos financeiros, mão de obra especializada e técnica. Quanto à parte financeira, Fernandes era um jovem empresário já bem sucedido, na época com 31 anos, sócio-proprietário e fundador do clube Acre e do hospital Presidente, porém, diante das pretensões projetadas para a IBAP, surgia a necessidade de ampliação do capital. A solução era a venda de ações da recém criada empresa, onde o acionista tinha o direito de comprar o automóvel com preferência, participar dos lucros e compor a diretoria da empresa, “*isso foi fruto de uma idéia, uma idéia onde eu acreditava que a socialização do capital de forma democratica dava a possibilidade de eu construir todo e qualquer tipo de empreendimento que quisesse*” (FERNANDES, N. [09/02/2010]. Curitiba: Entrevista concedida a Michel W. Z. de Almeida.

A fórmula era simples e eficiente, basicamente tratava-se apenas da socialização do capital e de conscientizar as pessoas ao seu redor de que, se trabalhassem unidas, contribuindo de forma igual para a construção e desenvolvimento de um determinado projeto, não haveria limites para as possibilidades de construção. O primeiro projeto desenvolvido por Nelson Fernandes foi o de criar um clube, pois, na sua juventude, as pessoas da sua região não tinham muitas opções de lazer, *“os jovens naquela época em função de não termos na região onde nasci e me criei clubes, então a gente se reunia no fim-de-semana na padaria que era muito grande, de esquina”* (FERNANDES, N. [09/02/2010]. Curitiba: Entrevista concedida a Michel W. Z. de Almeida):

[...] então aqueles jovens trocando idéias, e todo mundo naquela época era, comunismo, socialismo, capitalismo e eu comecei a me aprofundar, a ler muito sobre isso e chequei a conclusão que a socialização do capital de forma democrática era muito mais importante, por que era para realizar uma coisa material, uma empresa que viria a beneficiar aquelas pessoas que participavam, e o mando não era o mando de meia dúzia de pessoas, não era nem meu. Depois de realizado se colocava uma assembléia geral e ela elegia sua primeira diretoria [...] as pessoas tinham uma sensação diferente, elas estavam numa coisa que era delas. (FERNANDES, N. [09/02/2010]. Curitiba: Entrevista concedida a Michel W. Z. de Almeida).

Desta forma, partindo da análise sobre as dificuldades para o lazer das populações de menor poder aquisitivo, Nelson Fernandes reuniu 2.500 famílias e apresentou o projeto do clube Acre, que teve maciça aceitação. O passo seguinte foi à criação de um hospital, onde só obtinha atendimento gratuito quem possuía carteira de trabalho assinada, *“naquela época a população não tinha atendimento hospitalar, então era um problema seríssimo, era uma coisa que vinha ao encontro à necessidade, construir um hospital onde cada sócio-proprietário era dono”* (FERNANDES, N. [09/02/2010]. Curitiba: Entrevista concedida a Michel W. Z. de Almeida.).

Diante das possibilidades oferecidas pelo projeto do hospital, rapidamente Fernandes conseguiu reunir dinheiro suficiente para a sua construção no município de Tucuruvi, em São Paulo, uma região onde, do total de residências, 31,8% não possuíam água encanada, 86,4% não possuíam rede de esgoto, 68,2% das ruas não possuíam pavimentação e 9% das residências não eram atendidas pela coleta de lixo. Entretanto, o projeto sofreu duras críticas do Conselho Regional de Medicina de São Paulo, o que terminou dificultando o seu desenvolvimento. Por fim, surge a tentativa de construção de um empreendimento ainda mais

desafiador, o de construir uma fábrica de automóveis através do sistema de venda de cédulas votantes⁵¹:

Observando os argumentos de venda, com o aceno lógico da redução dos custos acessórios - royalties, assistência técnica, remessa de lucros, publicidade, rede de distribuição - seria atrativo. Àquela época veículos eram muito caros e as facilidades de acesso, restritíssima: os consórcios acabavam de nascer e muitos eram arapucas; financiamentos eram em prazos curtos, com prestações que escapavam aos bolsos.

O Acre clube e o hospital creio fossem as grandes referências do descortínio do Nelson e da facilidade da proposta. Davam aval à proposta. (NASSER, R. [17/6/2009]. Brasília: Entrevista concedida a Michel W. Z. de Almeida.

Quanto ao desenvolvimento do setor automobilístico, Santos e Silveira (2003) destacam a frota nacional de automóveis, que aumentou 7,6 vezes entre o período de 1950 e 1970, existindo assim, em 1950, um automóvel para cada 259,5 pessoas. Em 1970, a média havia se alterado para 37,6 pessoas por automóvel. Quanto à frota de ônibus, Santos e Oliveira indicam um aumento de 6,5 vezes, entre 1950 e 1970. Já no transporte de cargas, a frota de caminhões cresceu 2,6 vezes, no mesmo período. Diante desta expansão da frota nacional e da cada vez maior necessidade de ligação do país através do transporte rodoviário, investir na indústria automobilística no Brasil, em meados da década de sessenta, apresentava-se como um grande investimento. [...] *vivíamos os primeiros anos da certeza que nosso mundinho de país do futuro havia mudado, e que iniciávamos novo caminho*". (NASSER, 2005, p.5). Entretanto, nem tudo eram alegrias. No aspecto social, a situação era grave. O Brasil passava por um período político-econômico delicado. Conforme estudos, a distribuição

% da população		1960	1970
A	1% da população de renda mais elevada	11,7%	17,8%
B	4% seguidos na escala	15,6%	18,5%
C	15% seguintes	27,2%	26,9%

da renda se dava da seguinte forma:

Fonte: DUARTE, J. C. 1971. In. CAMARGO, C. P. F et. Al. 1975, p. 65.

⁵¹ Como eram chamadas as cédulas de propriedade pelos seus idealizadores, ainda não consistiam em ações devido ao fato da IBAP estar ainda em fase de construção. Após, quando a fábrica estivesse funcionando, os títulos seriam substituídos por ações definitivas, assim como havia acontecido no Clube e no Hospital.

A observação dos quadros acima revela que, entre 1960 e 1970, a parcela da população, que contempla os 5% mais ricos, controlava, ao longo da década, entre 27,3% a 36,3% da riqueza nacional, enquanto que os 80% mais pobres controlavam, no mesmo período, entre 45,5% a 36,2% desta riqueza, respectivamente. Diante disto, percebe-se uma grande disparidade na distribuição da renda, o que já não chega a ser novidade, entretanto, observar tal disparidade ajuda a compreender como a indústria automobilística chega a sua exaustão, em apenas 07 ou 08 anos desde a sua plena instalação.

Com o rápido processo de industrialização de São Paulo, sua população cresceu de maneira considerável. O Estado passou a ser pólo empregador e, assim, a primeira opção para aquelas que fugiam das dificuldades da vida do campo ou da seca no nordeste. Desta forma, transformou-se toda a estrutura, não apenas da capital, mas de toda a região metalúrgica, como consequência dos baixos salários, apenas na capital *“além dos 130 mil favelados, há em São Paulo, 615 mil moradores de cortiços. Ademais, 1,8 milhão de indivíduos moram nas casas precárias da periferia”* (CAMARGO, C. P. F et. Al. 1975).

Domicílios desprovidos de serviços básicos no Município de São Paulo, em 1968				
Área	Água	Esgoto	Pavimentação	Coleta de lixo
Centro	1,3	4,5	1,7	0,8
Ibirapuera	11,5	14,4	4,4	0,0
Pinheiros	30,0	49,2	29,5	16,8
Saúde	15,2	43,5	38,1	8,5
Ipiranga	20,1	29,2	40,5	89,9
Santo amaro	49,9	61,1	56,8	19,0
Brás-Moooca	7,3	17,3	21,4	3,3
Santana	19,0	69,1	45,3	14,2
Lapa	29,3	46,4	75,3	9,1
Vila Maria	45,0	75,0	50,0	5,0
Tucuruvi	31,8	86,4	68,2	9,0
Casa Verde	51,3	81,1	46,0	8,1
Vila Prudente	30,0	57,5	62,5	12,5
Penha	43,2	74,4	70,3	59,8
Itaquera	89,3	96,9	87,5	71,9
São miguel	49,9	44,4	44,5	11,1

Média/Totais	52,4	41,3	34,3	15,9
--------------	------	------	------	------

Fonte: PUB, 1968. In. CAMARGO, C. P. F et. Al. 1975, p. 28.

A análise do quadro acima demonstra a ausência de condições adequadas para a moradia a que os trabalhadores das grandes fábricas estavam sujeitos. Como os bairros operários acabavam constituindo-se longe do centro da cidade, os trabalhadores eram submetidos à cerca de 3 horas por dia de viagens, em transportes públicos lotados, o que ampliava o desgaste do proletariado. Diante desta realidade, a população pobre não se colocava como consumidora de bens duráveis caros, como o caso do automóvel, pelo contrário, tínhamos um exército de trabalhadores não consumidores para os casos destes produtos, salvo no caso de aquisição de veículos usados e velhos. Para que estes pudessem participar de tal consumo, teríamos que ter pelo menos um dos seguintes acontecimentos: elevação no valor da mão de obra não especializada, redução no valor dos automóveis ou a criação de um meio que possibilitasse o acesso destes a tal produto, de uma forma diferenciada dos consórcios, e financiamentos tradicionais.

É nesse contexto que surge a IBAP e a fórmula de socialização do capital, proposta por Nelson Fernandes como uma alternativa para a população, de menor poder aquisitivo, obter acesso ao consumo do automóvel novo. Porém, seus benefícios não se restringiriam em apenas saciar o desejo por um carro zero quilômetro, mas também o de ser sócio-proprietário de uma fábrica de automóveis, altamente especializada:

[...] era um empreendimento mais difícil de ser realizado pelo investimento, então eu imaginei lançar 400 mil títulos de propriedade para a construção de uma indústria automobilística do porte da Volks daquela época. Também imaginei que possivelmente teriam uns 250 mil que participassem do empreendimento porque eles podiam comprar uma, duas, três títulos, no máximo vinte que foi estipulado pra impedir que um grupo pudesse tomar conta [...] (FERNANDES, N. [09/02/2010]. Curitiba: Entrevista concedida a Michel W. Z. de Almeida).

No que diz respeito à mão de obra especializada, figuravam entre os membros da diretoria alguns dos mais importantes preparadores de carros e engenheiros mecânicos da época, sendo que, alguns destes, estavam deixando cargos importantes, na mais poderosa montadora instalada no Brasil da época, a Willys-Overland, para se dedicarem

exclusivamente a IBAP. Nessa época, Luís Carlos Fagundes⁵², um dos sócios fundadores e membro da diretoria da indústria, já era um dos mais importantes preparadores de carros de São Paulo e o conselheiro de projeto foi Francisco Landi⁵³.

Quando ocorre a consolidação do golpe civil-militar, a IBAP já está devidamente registrada e trabalhando sobre o projeto de seu automóvel, denominado Democrata. Porém, em março de 1964, a revista Quatro Rodas colocava em dúvida a seriedade da nova empresa, afirmando que empresa de automóveis não cai do céu:

E Fábrica de automóvel cai do céu?
O anúncio ocupa página inteira dos jornais: Nova e poderosa indústria de automóveis inteiramente nacional [...] Construir realmente o primeiro carro inteiramente brasileiro, desde o motor até os últimos detalhes da carroçaria. [...] Quatro Rodas examinou o assunto. E como não acredita em milagres deste tipo, dúvida da coisa inteira. (QUATRO RODAS, 1964 Apud, NASSER, 2005, p.16).

Na medida em que a Fábrica ia se concretizando, aumentavam os problemas com a mídia, *“Quando eles sentiram a viabilidade do negócio que o negócio não era uma brincadeira que o projeto era um projeto ambicioso mas era um projeto viável, o que acontece, começaram uma campanha desenfreada e fizeram de tudo pra inviabilizar”* (FERNANDES, N. [09/02/2010]. Curitiba: Entrevista concedida a Michel W. Z. de Almeida). As críticas surgiam inclusive quanto à qualidade da matéria prima do automóvel. Diante disto, a empresa passou a circular pelas cidades de São Paulo, Curitiba e Brasília com um automóvel Democrata terminado, para efeito de demonstração, e com uma carroceria de outro Democrata, e solicitava que a população batesse na carroceria com paus e ferros ou, ainda, que atirasse fogo na mesma, isso para *“[...] esvair dúvidas e críticas quanto à resistência a impactos e combustão, principais argumentos dos detratores – se bater, é plástico, quebra, esmaga quem estiver dentro, pega fogo”*. (NASSER, 2005, p.33).

O uso da fibra de vidro para a construção de automóveis já não era novidade, a própria Willys a utilizava na fabricação da carroceria do automóvel Interlagos, assim como outras empresas que surgiriam em seguida, como a Malzoni, que se transformou em Puma e a Macan, que virou Gurgel, entretanto, estas não tiveram de passar pelos problemas enfrentados

⁵² Também conhecido no meio automobilístico como Tigrão.

⁵³ Também conhecido no meio automobilístico como Chico Landi. Landi foi um dos principais pilotos brasileiros da época, tendo sido o primeiro brasileiro a pilotar uma Ferrari nas pistas.

pela IBAP, devido às suas peculiaridades, como veremos adiante. Quanto ao uso da fibra, para a produção em série, Aldo Besson (2007) nos informa que o seu uso não é apropriado, pois, por não ser maleável, o processo de produção se torna caro. Entretanto, para a produção em pequena escala, a fibra obtém vantagens sobre o uso da chapa por dispensar a necessidade de aquisição de prensas, além de ser mais resistente e segura. Em todo caso, Nelson Fernandes, em depoimento a CPI que investigava a idoneidade da IBAP, esclarece que o uso de fibra era apenas para a elaboração dos protótipos e que os Democratas seriam estampados em chapas de aço.

Para a parte mecânica, optou-se por encomendar algo novo. Desta forma, através de contatos de Chico Landi junto a italianos ligados a Lancia⁵⁴, assim, encomendou-se a esta empresa o protótipo de um motor de seis cilindros, pois se entendeu que teriam maior impacto no mercado. Entregues os protótipos, optou-se em criar, na própria Itália, uma empresa em sociedade para a construção dos primeiros motores, assim criou-se a Procosautom⁵⁵, onde a IBAP detinha 60% das cotas e o restante cabia a Enrico Franchini⁵⁶ e ao engenheiro Gabriele Toti⁵⁷.

Figueiredo (2000), analisando as manifestações contrárias à IBAP, alerta para a possibilidade de sabotagem contra a empresa, caso o motor fosse construído no Brasil. Já Fernandes (2010) afirma que procurou, no Brasil, junto às fábricas da época, alguma que pudesse produzir o protótipo do motor, de acordo com as características solicitadas pela IBAP, entretanto, nenhuma quis assumir a encomenda. Então o motor da IBAP, desenvolvido na Itália, inovou perante os padrões brasileiros ao apresentar um motor em bloco de alumínio. Optou-se ainda em limitar o seu desempenho em 120 hps, e a uma velocidade de 170 km/h, tendo uma aceleração de 0 a 100 km/h em 10 segundos, todavia, o motor possuía condições de render mais. *“Era a mais elevada potência dos motores em produção no Brasil, - FNM 2000, 95 hp; Aero Willys 2.600, 110 hp; Simcas Rallye e Presidente 112 hp”*. (NASSER, 2005, p.26).

Cabe aqui ressaltar que a IBAP já havia adquirido e pago todos os direitos sobre o motor e demais partes mecânicas, desta forma, possuía todas as patentes e plantas necessárias para a produção em escala, para os automóveis, e assim livre de royalties. Após a realização da proposta de compra da FNM pela IBAP, representantes da Estatal foram conhecer as novas

⁵⁴ Tradicional fabricante de automóveis italiana, de grande destaque nos circuitos de competição.

⁵⁵ Progettazione Costruzione Auto Motori.

⁵⁶ Italiano, ex-projetista da Alfa Romeo SpA.

⁵⁷ Italiano, teórico da Alfa Romeo SpA.

instalações da Presidente, onde tiveram contato com o motor desenvolvido para os Democratas. Poucos setores da mídia deram atenção à conclusão do automóvel Democrata, exceção feita à revista Indústria Automotiva e ao jornal Diário da Noite:

Há muito ouvíamos e líamos todos os tipos de comentários de elogiosos a profundamente desabonadores, a respeito da IBAP. [...] Até mesmo nossos colegas de jornalismo técnico estavam divididos a respeito da nova firma que o Empreendimentos Nelson Fernandes lançava. [...] Reunimos nossa coragem e fomos ver o leão em sua toca. Saímos mais confusos do que entramos: a facilidade de argumentação dos funcionários da casa [...] contrastava com as atitudes dos órgãos oficiais dos governos, com quem diversas vezes debatemos a questão, e de quem recebemos sempre a mais fria das recomendações. (INDÚSTRIA AUTOMOTIVA, JUN. 1967, apud, NASSER, 2005).

Enfrentando a descrença dos pessimistas constituiu-se uma empresa nacional com capitais coletados na poupança popular. [...] Surgiram “ondas” e campanhas de descrédito, mas a IBAP [...] tornou-se realidade e, o que é mais importante, já fez o carro prometido, o DEMOCRATA, que apresentamos nesta reportagem. (DIÁRIO DA NOITE, set. 1967, apud, NASSER, 2005, p.34). (grifo do autor).

Nesse momento já haviam se concretizado denúncias de crime contra a arrecadação de poupança popular contra a empresa, além de constantes pedidos para análise dos projetos, denúncias de crime na justiça comum e no DOPS⁵⁸. Se na mídia escrita a IBAP tinha como grande opositora a revista semanal Quatro Rodas, na mídia falada sua grande opositora era a rádio Bandeirantes, através do programa diário “*O Trabuço*”, de Vicente Leporace, que disparava acusações contra a IBAP, conforme depoimento do próprio Nelson Fernandes à rádio Bandeirantes, que teria chegado ao ponto de interromper a transmissão de um jogo entre Corinthians e Santos só para difamar a IBAP:

A bandeirantes fazia uma campanha violenta contra mim [...] O Leporace dizia que o clube era um elefante branco, que o hospital não existia, que o carro não existia, que não tinha terreno, que não tinha nada. Movi processos contra eles, quando movemos esse processo eles fizeram uma campanha e interromperam um jogo do Santos e Corinthians pra mandar ver campanha

⁵⁸ Departamento da Ordem Política e Social.

contrária. Quando eles fazem isso eu entro com processo na justiça e ganhamos. Eles foram obrigados a se retratarem durante uma semana. O Saad, que é o dono da Bandeirantes, o velho Saad, era genro do Admar de Barros que era o governador de São Paulo. Quando ele perde na justiça e é obrigado a se retratar durante uma semana, ele fica pé-da-vida, e o que que ele faz? Ele vai ao Admar e pede para que se desaproprie o meu prédio que é o meu escritório [...] Então o Admar manda desapropriar pra escola, então fiquei desesperado, sem escritório, tive que alugar um prédio de seis andares (FERNANDES, N. [09/02/2010]. Curitiba: Entrevista concedida a Michel W. Z. de Almeida).

O prédio citado funcionava, até a sua desapropriação, como sede dos Empreendimentos N. Fernandes, empresa que era responsável pela venda dos títulos e pela criação e desenvolvimento dos projetos até a sua conclusão. Era um prédio de sete andares, com tamanho suficiente para concentrar ali todos os setores necessários aos trabalhos propostos. Conforme expõe Nelson Fernandes (2010), após a desapropriação, teve de recorrer a dois associados da IBAP, um Brigadeiro e um Almirante. Sabendo que o prédio da Aeronáutica estava em uma situação difícil, sugeriu ao Brigadeiro que levasse ao conhecimento da Aeronáutica a existência do prédio e que o comprassem do Estado de São Paulo, pois somente assim ele receberia o dinheiro, apesar do valor recebido ter sido muito aquém do valor do comercial do prédio.

3.2 Fábrica Nacional de Motores: de estratégica ao desenvolvimento a estratégias para sua privatização

A opção militar de intervir diretamente na organização do mercado, estipulando nichos de hegemonia em parceria ao capital internacional, evidência que agora eram os liberais quem estavam no poder, e no caso da FNM, eram os seus inimigos. Estando o Estado agora limitado a atuar apenas nas áreas de bens de capital, a Fábrica Nacional de Motores, por produzir um produto ao qual se destinava, diretamente, ao consumidor final, deveria ter novos donos. Ou seja, deveria ser privatizada, seguindo a lógica do PAEG. Para tanto, se desenvolveu um processo de criminalização da Estatal, que passou a ser acusada de ineficaz, atrasada e deficitária. Conforme Paiva (2004), a FNM inseriu-se em um isolamento cada vez maior, tanto em termos políticos, quanto em questões com fornecedores e funcionários, seguindo-se de uma profunda crise administrativa, tecnológica, financeira, sindical e política.

Entretanto, a liderança incontestável, com mais de 50% do mercado de caminhões pesados, respaldo popular, consumidores fiéis, trabalhadores engajados e por vezes domesticados, maquinário suficiente para fundir blocos de motores em alumínio, desenvolver peças e ferramentas, suprimindo outras montadoras como a: Chrysler, Willys e General Motors, “nas embalagens destas podiam ser encontradas, em letras bem pequenas para não prejudicar as vendas, a declaração: ‘Fabricado na FNM’” (PAIVA, 2004, p.164), pouco contribuiu para mudar a decisão do governo federal sobre a venda da Estatal.

Roberto Campos referia-se a FNM como um “*elefante branco*”, e que terminava apenas gerando déficits para o governo. Considerava que as multinacionais estariam mais capacitadas para a produção industrial, procurava ridicularizar a FNM, afirmando que a mesma possuía “*algumas atividades laterais pitorescas, como a criação de galináceos*” (CAMPOS, 1994, p.714). Os galináceos ao qual Roberto Campos refere-se, na verdade, compõem ao conjunto de medidas adotadas já no planejamento da empresa, visando a sua auto-suficiência, possuindo ainda criações de porco e hortas comunitárias, destinadas à subsistência das famílias trabalhadoras da fábrica.

A existência destas vilas operárias, combinado com o grande número de funcionários, comum a toda grande empresa, reduzia as possibilidades de privatização da Estatal, “*daí se originou a fórmula do FGTS, de substituição da estabilidade por um pecúlio financeiro, em conta nominal do empregado, que ele poderia transportar consigo de empresa para empresa*” (CAMPOS, 1994, p.714):

Transfigurando-se como um contorcionista, ela seria então desmembrada, desfigurada. Suas vilas operárias passariam para o BNH, irmão gêmeo do FGTS. Suas instâncias assistenciais seriam, agora justificadamente, desativadas e até demolidas. Seus actantes não humanos mais significativos para o seu projeto existencial mudam de papel, tornam-se apenas figurantes, virtualmente saindo de cena. Com isto, apenas o prédio da fábrica, ainda que com seus admiráveis maquinários, assim considerados mesmo por seus opositores, seriam oferecidos para a venda. (PAIVA, 2004, p.189).

Diante do anúncio oficial da decisão do governo Federal em vender a Estatal, diversas manifestações contrárias surgiram de políticos nacionalistas, e daqueles que a percebiam como estratégica para a segurança nacional. Em discurso no Congresso Nacional, o senador Eurico de Oliveira posicionou-se contrário a venda da estatal, afirmando que tal ato era

danoso à economia das empresas de capital misto, considerando o agravante de que a Fábrica Nacional de Motores se enquadrava no esquema industrial de segurança nacional, defendido pelos homens que detinham o poder. Diante de tais circunstâncias, o Senador alertou que criaria um projeto proibindo essa transação, a qual qualificou como ruínosa à economia nacional.

Entretanto, já sem o obstáculo humano, a FNM é colocada, então, à venda, pois, eis que surge a oferta inimaginável pelos seus opositores e aqueles que entendiam que a indústria automobilística deveria ficar sob o controle do capital internacional. Após a divulgação da notícia, de que a FNM estaria sendo colocada a venda, Nelson Fernandes procurou a Fábrica Nacional de Motores e formalizou uma oferta, que agradou ao seu então presidente, o coronel Jorge Alberto Silveira:

Silveira acompanhou pessoalmente o grupo da IBAP, afirmando em círculo privado, sua preferência pela venda à empresa brasileira. Apenas na CPI que investigou a venda da FNM declarou publicamente a opção. Antes, procedeu como soldado, cumprindo determinação superior. (NASSER, 2005, p.28).

Também na Câmara dos Deputados a proposta da IBAP chamou a atenção e foi recebida com certo entusiasmo pelo deputado federal Marcos Kertzman que, apesar de ser favorável a privatização da estatal, entendia que a mesma deveria permanecer sob o controle do capital nacional:

Constitui motivo de satisfação para todos os brasileiros o fato de que uma empresa paulista a Indústria Brasileira de Automóveis Presidente, tenha-se dirigido às autoridades do país propondo-se a adquirir o acervo da Fábrica Nacional de Motores, [...] Nessa proposta, que o Sr. Nelson Fernandes já fizera ao passado governo, a IBAP afirma oferecer 150 milhões de cruzeiros novos pagáveis em 72 prestações, pelo acervo da FNM, importância essa superior ao do grupo italiano que é de 115 milhões de cruzeiros novos. [...]. O melhor a ser feito, portanto, é examinar com seriedade a proposta do empreendimento liderado pelo senhor Nelson Fernandes. Na medida em que questões de segurança estão sendo invocadas neste momento parece-nos que a própria prudência nos aconselha a tentar conservar em mãos nacionais instalações e terrenos tão importantes como os da Fábrica Nacional de Motores. (Marcos Kertzman, discurso na Câmara dos Deputados, 1967).

A intenção de Nelson Fernandes era a de que a IBAP, poderia capitalizar o valor necessário para a compra da Estatal, através dos seus milhares de sócios. Desta forma, em assembléia, os sócios comprometeram-se em *“pagar 30 mil cruzeiros divididos em 60 parcelas iguais, representadas por notas promissórias”* (FIGUEIREDO apud NASSER, 2005, p.73):

Nós éramos cinquenta mil cotistas, eu ofereci 950 milhões, convoquei uma assembléia geral da IBAP [...] e eu falei para os sócios: olha, o governo está vendendo a Fábrica Nacional de Motores a vocês estão vendo o progresso é constante, mas vamos demorar muito ainda para chegar no estágio em que eles estão, nós já temos um grande patrimônio, um investimento grande também, mas nós podemos comprar a Fábrica Nacional de Motores, foi um impacto, um impacto para todo mundo, nós podemos comprar a fábrica Nacional de Motores. Por quê? Porque se tem tudo para iniciar a produção, nós podemos até continuar a produção do JK, do caminhão também [...] Nós somos em cinquenta mil proprietários que estávamos começando a pagar se cada um de nós investirmos num prazo de seis anos, se nós investirmos três mil cruzeiros, 50 mil se investirmos 3 mil, prá pagar uma insignificância por mês divididas em 60 parcelas [...] nós compramos essa fábrica, é o dinheiro que estou fazendo a proposta, isso não vai pesar pra ninguém. [...] quando eles entenderam, foi um midá, vamos comprar, vamos comprar, aí eu formulo a proposta. (FERNANDES, N. [09/02/2010]. Curitiba: Entrevista concedida a Michel W. Z. de Almeida).

Como garantia de pagamento a IBAP, colocaria a área que havia sido adquirida para a construção do seu parque industrial, era uma área ampla de *“[...] 1.014.719m² - mais de 40 alqueires paulistas ou 20 goianos. Duas Fiat em Betim. Ou, dois e meio Vaticanos, mais de meio Mônaco [...]”* (NASSER, 2005, p.11). No entanto, após oficializar a proposta junto ao Ministério da Indústria e Comércio, para que a IBAP participasse da concorrência, a proposta foi recusada:

Ao ser entregue ao Ministério da Indústria e Comércio, no Rio de Janeiro, a proposta de compra foi recusada, sem maiores explicações, dando a entender que a venda já havia sido acertada com outro grupo. Na ocasião, o representante da IBAP foi orientado pelo Departamento Jurídico a formalizar a proposta através de cartório do Registro de Títulos e Documentos, o que foi feito.

Desta vez, o Ministério da Indústria e Comércio limitou-se a dizer que a IBAP não tinha respaldo econômico-financeiro para participar da concorrência. E a FNM foi, então, entregue a outro grupo, a preço irrisório. (FIGUEIREDO, 2000, p.13).

Entretanto, cabe ressaltar que, após a IBAP ter oficializado seu interesse pela Fábrica Nacional de Motores, apenas dois dias depois, a Polícia Federal invadiu, com ampla cobertura da mídia, as residências e o escritório da IBAP, apreendendo documentos e projetos da empresa. Tal ato, conforme expõe Figueiredo (2000), teria sido usado pelo Ministério da Indústria e Comércio para justificar a desqualificação da proposta de compra. Os documentos apreendidos foram enviados para perícia, porém nenhuma irregularidade se constatou. Para Fernandes (2010), a proposta de compra da FNM, pela IBAP, interferia na negociata e, a partir daquele momento, a Indústria Brasileira de Automóveis Presidente passou a ser perseguida pelo governo:

Quando eu tentei comprar aquilo lá, eu tava interferindo na negociata que estava sendo feita, porque nós oferecemos pela fenemê um valor muito maior do que aquele que eles tinham oferecido. Foi ai que começou a coisa a piorar, daí não teve saída, fecharam com a participação do exército. (FERNANDES, N. [09/02/2010]. Curitiba: Entrevista concedida a Michel W. Z. de Almeida).

Nessa época, a FNM via seus números ficarem distantes dos ideais estatísticos, as colunas que a classificavam desapareciam dos gráficos, seus números pareciam agora pequenos em relação às concorrentes estrangeiras, em especial a Mercedes-Benz. O principal produto da FNM, o caminhão D-11.000, reconhecidamente classificado como caminhão de transporte pesado, liderava com grande folga a principal fração do mercado brasileiro, porém a sua classificação havia desaparecido e o D-11.000 era transferido agora para a categoria de caminhões leves, onde a liderança quantitativa pertencia a Mercedes-Benz, entretanto, em uma área do mercado não muito atraente e pouco rentável.

Segundo Guazzelli (1993), com os golpes e implantações de governos militares nos países latino-americanos, as burguesias nacionais passavam a renunciar aos seus projetos próprios de desenvolvimento capitalista, rompiam com antigas alianças e contentavam-se com a posição de sócios minoritários do imperialismo, pois era necessário evitar, a qualquer custo, atos revolucionários, como os ocorridos em Cuba, daí a necessidade de governos fortes e autoritários.

[...] os regimes militares que se instalaram tiveram alguns compromissos básicos: desnacionalização da economia; desmantelamento do capitalismo de Estado; acentuada redução das obrigações do Estado quanto ao bem-estar social; promoção da concentração do capital; orientação pró-monopólica do setor agrário; pauperização da classe operária. Essas medidas, guardadas as peculiaridades de cada caso, caracterizaram a nova etapa do capitalismo latino-americano. (CUEVA apud GUAZZELLI, 1993, p.30).

No que diz respeito às estatais, estas vinham sendo utilizadas pelos governos populistas como eficientes ferramentas para intervenção econômica, conduzindo o nacional-desenvolvimentismo a partir de empresas governamentais, entretanto, a orientação para os governos militares era de cunho neoliberal, criticando a intervenção do estado na economia onde, em termos de Brasil, temos a CSN, a Petrobrás, a Vale do Rio Doce e a FNM entre outras, no entanto, a FNM era a única cujo seu produto final era um bem durável e que se destinava diretamente ao consumidor no varejo:

A questão da intervenção do Estado na economia era um ponto chave para a nova orientação. Nesse sentido, adotava-se a receita econômica neoliberal da Escola de Chicago, buscando através de privatizações das empresas públicas montadas em anos anteriores – processos esses que, dadas as características autoritárias dos governos militares, não tinham qualquer interferência da sociedade civil – um rápido afastamento do Estado. Assim, o papel ativo que este tivera durante o período populista, quando havia viabilizado um desenvolvimento industrial pela transferência de capitais gerados no setor primário, foi completamente anulado. (GUAZZELLI, 1993, p.30).

Outro problema, conforme salienta Shapiro (1997), está no fato de que, quando se estabeleceu a crise econômica nos anos 60, o setor de caminhões foi o mais afetado, pois sua utilização está diretamente ligada ao desempenho geral da economia:

A indústria automobilística principalmente no setor de caminhões - está registrando retração de vendas, a qual será mais acentuada este mês. A redução da produção de caminhões e tratores é superior a 50%, informou o presidente do sindicato que congrega a indústria automobilística brasileira, Sr. Lélío Piza Filho. (AUTOMÓVEIS E ACESSÓRIOS, abr. 1963, p.32).

Resolvido o problema da liderança do mercado, das vilas operárias e do contingente trabalhador, restava agora resolver a questão da superioridade na capacidade de carga dos caminhões FNM em relação aos concorrentes. Coincidindo a esse aspecto surge, em janeiro de 1968, a lei nº 62.127/68, que estipulava os limites máximos de carga que poderiam ser transportados em caminhões, por conta disto, o sucesso de vendas da FNM, o pesado modelo D-11.000, teria que ser redesenhado. Conforme Paiva (2004), com os boatos de que os D-11.000 seriam preferencialmente parados e multados, as vendas foram seriamente afetadas, ao mesmo tempo em que a referida lei não atingia os caminhões Mercedes-benz, que possuíam uma capacidade de carga inferior. Neste momento, a Mercedes passava a confiar mais no mercado brasileiro, ampliando a sua capacidade de produção, enquanto que a FNM era combatida por diversos problemas financeiros, políticos e tecnológicos, além das acusações de sangria dos cofres públicos.

Tal situação era agravada diante da nova lei da balança, pois *“a nova lei veio trazer sérios problemas para as empresas que fabricam caminhões pesados, pois ninguém quis adquirir um caminhão novo enquanto ela não fosse regulamentada”* (MECÂNICA POPULAR, fev. 1967, p. 82). Em meio a tantas crises e dificuldades, a FNM seguia o seu caminho e procurava adequar-se à nova legislação, lançando o modelo D-11.000 V-12 com um terceiro eixo, o que permitia ampliar em 60% sua capacidade de carga. O caminhão completamente carregado pesaria 23 toneladas, tendo 9,15 metros de comprimento por 2,50 metros de largura. As modificações mais significativas estavam na redistribuição do peso, o que permitia a manutenção do baixo consumo, modificações no sistema de transmissão, embreagem, caixa de mudanças e sistema de suspensão, molas e amortecedores, entre outras.

Anteriormente, buscando maior dinamismo administrativo, em maio de 1967, havia assumido como consultor geral da FNM o ex-diretor geral da Simca, o engenheiro Jack Jean Pasteur. Somavam-se a ele Thales José dos Campos, Albert Dau e Mario Savóia, todos empresários, eleitos como membros da diretoria após a realização de uma eleição da assembléia geral extraordinária. Em paralelo, a FNM passava a receber encomendas de Portugal, pois havia sido a única fábrica brasileira a participar da feira internacional de Lisboa. Conforme a revista Mecânica Popular (1967), os modelos FNM-2000 e Timb chegaram a receber elogios do Presidente da República de Portugal, Américo Tomaz. Chama a atenção, ainda, a informação trazida pela revista Mecânica Popular (1968), de que a FNM anunciara estudos para aperfeiçoar seus produtos e incluir novas nacionalizações, com modelos diversificados, de acordo com a necessidade do mercado brasileiro.

Do ponto de vista das inovações tecnológicas, a estatal também procurava evoluir. Em 1966, lançava o primeiro basculante auto-carregável do Brasil, trazendo maior versatilidade aos serviços de terraplanagem. Apenas os caminhões FNM possuíam sistema de direção hidráulica, projetada e desenvolvida pela própria fábrica, possuía vantagem sobre as demais por ser instalada juntamente com o sistema convencional, possibilitando que, em caso de pane hidráulica, pudesse ser dirigido com o sistema convencional, podendo assim prosseguir a viagem, “*em outras palavras, os caminhões FNM são dotados de uma direção a mais*” (MECÂNICA POPULAR, fev. 1966, p.98), além do lançamento de novos produtos, como o carro militar Cutia.

A partir de 1965, a Fábrica Nacional de Motores passava a se beneficiar de medidas governamentais, tais como a lei nº 4.634/65 e nº 4.694/65. A primeira autorizava a elevação do capital da fábrica, de Cr\$ 18.000.000.000 para 30.000.000.000⁵⁹, assegurando aos acionistas a preferência para a subscrição proporcional de ações. Quanto à segunda, revigorava o decreto-lei nº 8.699/46 concedendo, pelo prazo de dez anos, isenção de impostos federais e cancelamento de demais débitos existentes junto à união, inclusive as provenientes de multas. Tal benefício seria ampliado pelo decreto-lei nº 1.367/74 por 109 dias, já com a Fábrica Nacional de Motores pertencendo à Alfa Romeo.

Já na lei nº 5.181/66, a estatal era autorizada a utilizar os dividendos que coubessem a União, nos aumentos de capital realizados pela FNM. Entretanto, em discurso na Câmara dos Deputados em janeiro de 1967, Eurico de Oliveira denunciava, sem revelar a fonte, que o governo investiria Cr\$ 10 bilhões para reformas operacionais, em busca de obter melhores condições para a sua venda. Entre as possíveis compradoras, estariam: Volvo, Chrysler, Alfa Romeo e Fiat. Conforme o deputado, o capital da FNM passava agora para Cr\$ 40 bilhões.

Quanto ao desempenho da estatal, Eurico de Oliveira afirmava que sua produção de caminhões era de 250 por mês, “*enquanto a firma Sueca Scania e a alemã Mercedes Benz, instaladas no Brasil com a ajuda do GEIA ‘para complementar o mercado’, produzem 120 e 60 veículos respectivamente*” (grifo do autor). Ainda conforme o deputado, em 1964, a fábrica teria obtido um lucro de Cr\$ 02 bilhões e 500 milhões⁶⁰, chegando a 03 bilhões⁶¹ em 1966, tendo, na presente data, 400 caminhões no pátio prontos para serem entregues. Completa Oliveira afirmando que, segundo um diretor da FNM, a fábrica teria pagado, em 1965, 18% dos seus dividendos a todos os seus 4.300 funcionários, indistintamente. No que diz respeito à

⁵⁹ Respectivamente dezoito e trinta bilhões de Cruzeiros.

⁶⁰ Valor correspondente a R\$ 43.094.480,00 conforme conversão para valores em 1º de abril de 2010.

⁶¹ Valor correspondente a R\$ 26.305.611,00 conforme conversão para valores em 1º de abril de 2010.

capacidade de produção da FNM, estariam sendo utilizados apenas 38% da sua capacidade real.

Neste mesmo sentido, o balanço divulgado pela estatal, referente ao exercício de 1966, anunciava um lucro de NCr\$ 1.456.190,37, existindo em caixa um total de NCr\$ 342.955,69, e nos bancos NCr\$ 2.110.341,00, totalizando um montante de 2.453.296,69⁶². Todavia, começavam a aparecer, na mídia escrita, críticas e denúncias de dificuldades financeiras que contradiziam estes números:

A Fábrica Nacional de Motores chegou à encruzilhada. Seu diretor o Eng. Silveira Martins, declarou em entrevista coletiva a imprensa que a fábrica ou se privatiza – há propostas da Volvo, da Chrysler e da própria Alfa Romeo – ou o Governo a apóia decididamente, pois em caso contrário a FNM poderá fechar. Embora jamais tenha dado déficit, sua situação financeira é precária, apesar do progresso alcançado na atual gestão. (MECÂNICA POPULAR, fev. 1967, p.82).

Desta forma, mesmo sem nunca ter dado prejuízo, apareciam na FNM os mais diversos problemas, principalmente financeiros, enquanto que na sua principal concorrente, a Mercedes Benz, o grupo polonês que detinha capitais e participava da direção na MB⁶³ do Brasil, vendia suas ações ao grupo alemão Daimler-Benz por US\$ 25 milhões. Politicamente, a Mercedes-Benz procurava se aproximar dos grupos militares, através de doações a suas escolas, segundo notícia divulgada pela revista Mecânica Popular (out. 1967). A MB havia doado conjuntos mecânicos à Escola Técnica do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, ao corpo de Fuzileiros Navais, a Aeronáutica, ao Departamento de Trânsito de Belo Horizonte e ao SENAI de Londrina. Visando às compras governamentais, a Mercedes passava agora a produzir também veículos para o uso de bombeiros, onde *“muitas unidades já estão em uso em diversas guarnições do país”* (MECÂNICA POPULAR, jul. 1965, p. 98). Também a Volkswagen e a Ford passavam a atender a demanda governamental com seus automóveis:

Polícia é com VW

Os veículos Volkswagen parecem ter ganhado definitivamente a preferência dos órgãos policiais do país. Recentemente, a fábrica entregou 50 novas viaturas VW ao Departamento Federal de Segurança Pública, com sede em

⁶² Valor correspondente a R\$ 2.151.182,28 conforme conversão para valores em 1º de abril de 2010.

⁶³ Mercedes-Benz.

Brasília, para ampliação dos recursos de combate ao crime na capital federal. A frota inclui sedans para rádio-patrolha, Kombis para ambulância, transporte de presos e para polícia técnica e até furgões mortuários. (MECÂNICA POPULAR, dez. 1965, p.-8).

Governo vai com Ford

Segundo anunciou o Sr. John C. Goulden, gerente geral da Ford no Brasil, sua fábrica está dando prioridade de fornecimento de veículos aos órgãos governamentais e aos grandes frotistas, dentro de uma nova política de vendas adotada pela empresa. O que não deixa de ser medida que demonstra boa visão dos homens de comando da Ford, pois o governo é hoje o maior comprador de produtos industriais do país. (MECÂNICA POPULAR, ago. 1965, p.98).

Enquanto o governo brasileiro dava preferência a fábricas estrangeiras para suas aquisições, mesmo sendo proprietário de uma fábrica de automóveis, a FNM era, indiretamente, atacada pela revista O Cruzeiro (1966), em matéria de título, “*Indústria automobilística impõe fim da mentalidade colonial*”. Já a Mercedes receberia US\$ 37 milhões da sua matriz, na Alemanha, para investir em planos de expansão no Brasil:

Os eternos “*doutores*” de iniciativa livresca voltam à sua campanha ingloria e impatriótica de combate à economia privada, com seus argumentos burocráticos de “*improdutividade industrial*” e apregoando dirigismo estatal. Para êsses precursores da iniciativa oficial não importa que a maioria das empresas mantidas pelo poder público sejam deficitárias. Não importa também o êxito incontestável de indústrias particulares, como a automobilística, cujos resultados atestam a eficiência de investimentos privados. Pregam a volta aos usos e costumes coloniais, quando os produtos faturados eram importados de países que nos devolviam em utilidade a nossa própria matéria prima exportada. (O CRUZEIRO, fev. 1966, s/p). (grifo do autor).

Partindo deste princípio, ao longo de seis páginas, a revista “O Cruzeiro” apresentava toda a grandiosidade das montadoras privadas instaladas no Brasil, dando grande ênfase as estrangeiras, pois entre as iniciativas nacionais, a única mencionada foi a Vemag. Na matéria, a revista sustentava a importância da iniciativa privada e sugeria que se implantassem privatizações no país:

De uma coisa devemos nos compenetrar todos: o Brasil de ontem está definitivamente sepultado. A ditadura, a estatização econômica, o

obscurantismo, a estagnação e a miséria não podem mais medrar nesta parte do continente. O Brasil precisa preparar-se para o lugar de liderança antes que termine este século. [...] Não podemos fazer abstração de uma luta que um eminente brasileiro está sustentando sozinho, nosso ilustre patricio e grande batalhador João Calmon, ao lançar em Recife a campanha pela reprivatização das empresas. [...] O momento é de uma chamada geral para todos os homens de empresa, da lavoura e da indústria, para, em uníssono, levantem suas vozes em defesa dos interesses nacionais, que estão sendo interpretados erroneamente. Devemos cerrar fileiras em torno da bandeira desfraldada, corajosa e objetivamente, por João Calmon. (O CRUZEIRO, fev. 1966, p.43).

Entretanto, a revista “O Cruzeiro”, não era a única a se colocar contra a existência de estatais ou diretamente contra a Fábrica Nacional de Motores. Em julho de 1968, a revista “Mecânica Popular” atacava diretamente a estatal, a partir do título: “*FNM: O milagre impossível*”. Para a revista, a fábrica jamais conseguiria participar de uma revolução industrial equipada com sua estrutura estatal emperrada e argumenta: “*quem dá o ritmo da concorrência tecnológica, industrial e comercial no campo do automóvel não é o colega do Lions ou do Rotary. É uma General Motors*”.

Para BETING (1968), colunista da revista Mecânica Popular, a FNM ousou, de forma inocente e romântica, em participar de um mundo industrial de vanguarda, onde teria que disputar com uma General Motors, que fabricava foguetes para enviar o homem a lua, com uma Ford que constrói satélites de comunicação para a NASA, com uma Chrysler que fabrica foguetes balísticos e com uma Fiat que construía aviões a jato. Seria a disputa que teria de um lado empresas equipadas com laboratórios científicos para o mundo de amanhã contra uma empresa equipada com o “*botoque de uma estrutura estatal emperrada e com a atiradeira de uma pesquisa tecnológica inexistente*”.

Ao se analisar a lógica adotada pela revista, ao editar sua matéria, é perceptível a euforia com o novo, com a modernidade, com as novas possibilidades advindas dos avanços tecnológicos. Avanços esses que ainda hoje não chegaram, e quando aparecem é de forma muito tímida. Para Joelmir Beting⁶⁴, insistir no nacionalismo era romper não com o passado, mas com o futuro. Era renunciar aos carros elétricos, ou com turbinas, ou ainda a veículos movidos com células de combustível. Desta forma, Beting argumenta: “*Se a FNM projetasse hoje construir amanhã uma camioneta, já estaria superada*”. (BETING, apud, MECÂNICA POPULAR, 1968, p.22).

⁶⁴ Jornalista que escreveu o texto FNM: O milagre impossível.

Um fator importante destacado por Beting merece ser mencionado: diz respeito à redenção tecnológica do país e ao novo colonialismo. Diante disto, o problema maior não seria a privatização da FNM, mas sim assumir o novo atraso e incapacidade tecnológica do país. Éramos fregueses em um supermercado tecnológico, assim a culpa da privatização não estava na fábrica, mas no sistema de educação do Brasil:

Como poderemos exigir nas ruas, em passeatas estudantis barulhentas, a modernização da universidade se ainda não conseguimos sequer corrigir as distorções absurdas do ensino profissional e médio? E para embasbacar ainda mais o ministro, mais uma pergunta: o Brasil precisa de mais engenheiros desatualizados ou precisa atualizar os engenheiros já formados? O Brasil quer mais escolas desaparelhadas ou deseja aparelhar melhor as escolas existentes? Esta é a minha tese: a desnacionalização da FNM começa e acaba na escola. O resto é derivação. (BETING apud MECÂNICA POPULAR, jul. 1968, p.22).

As palavras de Beting apontam o problema da privatização da Fábrica Nacional de Motores para um aspecto mais complexo e estrutural do Brasil, tirando o foco do aspecto mercadológico, entretanto, a transferência da estatal para o domínio de outra estatal, agora uma italiana, não resolvia o problema do atraso tecnológico brasileiro e tampouco as questões educacionais. Outro fator importante e que não foi levado em consideração por Beting, diz respeito ao fator humano, a FNM era mais que uma fábrica para aqueles que nela trabalhavam, era sua casa, sua escola e seu hospital. O perfil e a visão de uma fábrica, por um operário da Mercedes ou da Simca, eram diferentes da visão de um operário da FNM, pois neste havia o sentimento de pertencimento, de uma identidade e uma cumplicidade com a fábrica.

Conforme Ramalho (1989), do ponto de vista social a fábrica desempenhava um importante papel, concedendo moradia em seus 700 prédios à cerca de mil servidores, ao custo de aluguéis quase simbólicos, atuava ainda formando e aperfeiçoando o pessoal, através das funções de aprendizes e estagiários, entre outros.

Quanto à concretização da venda, Ramalho (1989), nos traz importantes contribuições, indicando as condições desvantajosas para o Estado na venda da Estatal brasileira para a Alfa Romeo, estatal italiana, sendo que, para conclusão do negócio, foi necessária a demissão em massa dos funcionários, onde o Estado assumia as dívidas trabalhistas e, para isso, fazia uso da fórmula desenvolvida por Roberto Campos e sua equipe, que culminou na criação do

FGTS e transferência das vilas operárias para o BNH. O trâmite de venda ocorreu em sigilo e a FNM foi vendida por um baixíssimo valor, além de passar a oferecer aos novos donos isenções, prêmios, facilidades e incentivos como jamais havia sido feito quando a empresa estava sob a posse do Estado:

[...] No entanto bastou à empresa ser desnacionalizada para o governo federal subsidiá-la tão prodigamente como jamais fizera, concedendo-lhe isenções, prêmios, incentivos, facilidades de importação e outros favores que debilitaram o já combalido Tesouro Nacional [...]. O governo estadual seguiu o exemplo oferecendo-lhe participação no ICM, e até o município de Duque de Caxias, que eternamente luta com dificuldades financeiras, decretou isenção do imposto predial, pelo prazo de quinze anos, liberalidades essas sempre negadas a FNM governamental. (RAMALHO, 1989, p.216).

Tais demissões traziam um problema imediato aos trabalhadores, em um momento onde o Brasil dava apenas os primeiros passos no reaquecimento de sua economia, sendo que a indústria automobilística tinha ainda de esgotar sua capacidade ociosa, para apenas depois começar a contratar funcionários. Desta forma, conclui-se que a empregabilidade destes funcionários não ocorreria de imediato. Para os desempregados, de nada adiantava saber que a FNM, enquanto estatal, jamais poderia atingir os índices de eficiência das concorrentes privadas, o que ele queria era emprego, e isso a Fábrica Nacional de Motores privada não estava dando.

As discussões a respeito da privatização da FNM não se encerraram com a efetivação de sua venda. Em 10 de julho de 1968, através da resolução 73/68, era criada, no Congresso Nacional, uma Comissão Parlamentar de Inquérito, visando averiguar os motivos da venda da Fábrica Nacional de Motores e os critérios adotados para tal evento. Pressionado pela Câmara dos Deputados, o então Ministro da Indústria e do Comércio, Edmundo Macedo Soares, compareceu àquela casa em 12/09/1968, a fim de prestar esclarecimentos a respeito da referida fábrica.⁶⁵

Em seu depoimento, o Ministro defendeu a venda alegando problemas financeiros, atraso tecnológico, má qualidade dos produtos, incapacidade administrativa, falta de recursos financeiros por parte do governo para sua modernização e queda nas vendas ao mercado governamental, tradicionalmente significativo à FNM. Quando questionado a respeito da

⁶⁵ Para um entendimento mais amplo, consulte o anexo D, página 136.

legalidade da venda, o Ministro argumenta que o processo estava amparado pelo decreto-lei nº 103/67, que autorizava aos Ministros da Fazenda e Indústria e Comércio promover a alienação das ações, de propriedade do Tesouro Nacional, representativas do capital social da Fábrica Nacional de Motores. “*Em despacho de 8 de maio apresentei documento ao [...] Presidente da República expondo toda a ação desenvolvida para a aplicação do decreto-lei 103. Sua excelência aprovou-o na mesma data*”. (SOARES, Apud. DCN. 1968 p.17).

Entretanto, o decreto nº 4.657/42 proibia que empresas estrangeiras, com capitais predominantemente públicos, adquirissem, no Brasil, imóveis frutos de desapropriações. Desta forma, estaria a Alfa Romeo impedida de participar da negociação, uma vez que se tratava de uma empresa onde o Estado italiano possuía a maioria absoluta de suas ações. Todavia, o argumento usado para justificar o repasse das ações para a estatal italiana, foi a de que se tratava apenas de uma sociedade anônima e que a aquisição das maiorias das ações da Alfa Romeo, pelo governo italiano, no pós-segunda guerra, não lhe alterava sua fisionomia jurídica.

Tal argumento foi muito questionado pelo deputado Floriceno Paixão, por entender que quem escolhia os diretores da Alfa Romeo eram os acionistas. Entretanto, quem possuía a maioria das ações era o Estado, sendo assim, quem escolheria os diretores seria o Estado, e estes diretores seguiriam as ordens determinadas pelo governo italiano e, assim, comportando-se como uma empresa estatal e que legalmente estaria impedida de adquiri-la, e conclui: “*Sr. Ministro, somente uma lei do congresso poderia autorizar a venda das ações da FNM*” (PAIXÃO, Apud. DCN, 1968, p.20).

A utilização dos direitos conferidos pelos atos institucionais⁶⁶ constituíram-se em importantes ferramentas para a montagem do arcabouço jurídico, que permitia a concretização da venda. No dizer de Ramalho (1968), na exposição dos motivos apresentados ao presidente, se verificaria com clareza a utilização dos princípios introduzidos pelos atos institucionais na legislação brasileira, chamando a atenção ainda à retirada da necessidade de apreciação do poder legislativo, “*Temos de fazer as coisas a seu tempo, esta foi a razão pela qual, mais tarde, depois de termos mantido uma visão bastante otimista, tivemos de refazer nosso plano e aplicar o decreto-lei 103*”. (SOARES Apud DCN. 1968, p.26).

Quanto às propostas recebidas, Macedo Soares (1968) argumentava que “*nenhum grupo capaz apareceu*” e cita, com desdém, a proposta enviada pela Indústria Brasileira de Automóveis Presidente, que teria apresentado duas cartas-proposta, datadas de 23 de maio e

⁶⁶ Constituíam-se em decretos emitidos pelo governo golpista, que serviam para legitimar seus atos.

04 de junho, ambas de 1968. “*propôs-se a adquirir a Fábrica por NCr\$ 150.000.000,00*”⁶⁷. *A forma era engenhosa: 50.000 titulares de ações se comprometeriam a comprar cotas-ideias na base de NCr\$ 3.000,00 com pagamentos parcelados em 60 meses*”. Baseado em denúncias do Banco Central e em reportagem da revista “Quatro Rodas”, Macedo Soares decidiu em não levar adiante a proposta da IBAP. A segunda proposta recebida partiu da Automóveis e Motores Centauros⁶⁸, que teria apresentado proposta em 20 de junho, entretanto, a empresa apresentava problemas que a desqualificavam, como não estar cadastrada junto ao Banco do Brasil, seu endereço ser desconhecido e estar em processo de falência desde 1967.

Outro importante problema levantado ao longo do depoimento do Ministro Macedo Soares, diz respeito a pouca transparência dada ao processo, onde apenas através do depoimento de Macedo Soares é que os parlamentares obtiveram conhecimento da minuta do contrato, pois: “*as exposições de motivos encaminhadas ao Sr. Presidente da República por V. Ex e pelo Ministro da Fazenda, conjuntamente, sobre esse assunto em número de três nunca foram publicadas no Diário Oficial da União*”. (PAIXÃO 1968 Apud DCN, 1968, p.20). A esse respeito, o Ministro argumenta que tais informações iam sendo divulgadas na mídia conforme houvesse as possibilidades, pois para o sucesso da negociação fazia-se necessário o sigilo.

Já no que diz respeito à ausência de abertura para concorrência pública, argumentou-se que tal processo seria desnecessário e que as propostas, tanto a da IBAP quanto a da Centauros, haviam sido apresentadas após o acerto com a Alfa Romeo. Quando novamente questionado pelo deputado Floriceno Paixão a respeito da ausência de licitação, o Ministro exclamou:

Meu Deus do Céu, houve um teto, de janeiro do ano passado, houve entrevistas e referências dadas aos jornais. A alienação da Fábrica estava resolvida ou aconselhada desde janeiro do ano passado. Assim não houve concorrência porque não era necessário. Se tivesse havido esses dois grupos não teriam sido recebidos pelas razões que acabei de dar (SOARES, 1968 Apud DCN, 1968, p.22).

⁶⁷ Valor correspondente a R\$ 933.411.206,25, conforme conversão para valores em 1º de abril de 2010.

⁶⁸ O pouco que se achou sobre a empresa revela que a mesma estava localizada em Campinas/SP e possuía planos de construir uma fábrica na Rodovia Anhanguera.

Percebe-se também que o stress do depoente vai aumentando conforme o deputado insiste nas perguntas e questionamentos. “*Sr. Ministro, desculpe-me, mas eu solicitaria que V.exa. tivesse um pouco mais de paciência porque ainda há quesitos a formular*” (PAIXÃO, 1968 Apud DCN, 1968, p.22). Porém o atrito continua quando Macedo Soares é questionado sobre a necessidade de se inserir novas cláusulas restritivas no contrato de venda da FNM:

O Sr. Floriceno Paixão – Pode V.exa. assegurar que essa cláusula será colocada?

O Sr. Ministro da Indústria e do Comércio – Posso não ser mais o Ministro, Sr. Deputado.

O Sr. Floriceno Paixão – Mas isto é crucial, Sr. Ministro.

O Sr. Ministro da Indústria e do Comércio – Para mim, não o é.

O Sr. Floriceno Paixão – Mas, para a Nação é.

O Sr. Ministro da Indústria e do Comércio – V.exa. não representa a Nação, Sr. Deputado.

O Sr. Floriceno Paixão – Eu represento o povo brasileiro, V exa. Não.

O Sr. Ministro da Indústria e do Comércio – V exa. Representa um setor. (DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL, 1968, p.22).

A cláusula, que está em discussão, diz respeito à continuidade da produção dos caminhões pesados e peças de reposição, pois seria importante para o mercado a continuidade da fabricação destes produtos, uma vez que a FNM funcionava como controladora dos preços, e caso parasse de fabricar estes produtos, o Brasil ficaria a mercê da Mercedes Benz e em menor grau da Scania-Vabis. Para o deputado federal Floriceno Paixão, o contrato deveria receber a inclusão deste, todavia, o Ministro afirmava já existir um discurso proferido pelo Dr. Moro, representante da Alfa Romeo, onde o mesmo se comprometia a dar continuidade na produção, sendo assim, segundo Macedo Soares, tal cláusula contratual seria desnecessária.

Quanto à CPI que investigava o processo de privatização da fábrica, acabou por não ser concluída, pois presidia a Comissão o deputado Getúlio Moura, tendo como vice-presidente Mariano Beck. Ambos tiveram seus mandatos cassados em meio aos trabalhos da Comissão Parlamentar, através do AI-5⁶⁹. A CPI terminou inconclusa por ultrapassar o prazo para suas atividades. Em seu discurso, ao dar por encerrada as atividades da Comissão, o

⁶⁹ Divulgado em dezembro de 1968, o AI-5 caracterizou-se por ser o mais duro dos Atos Institucionais, proibia manifestações de natureza política, vetava o recurso de habeas corpus para determinados crimes, em especial contra a segurança nacional. Concedia ainda ao Presidente da República enormes poderes, tais como: fechar o Congresso Nacional; demitir, remover ou aposentar quaisquer funcionários; cassar mandatos parlamentares; suspender por dez anos os direitos políticos de qualquer pessoa; decretar estado de sítio; julgamento de crimes políticos por tribunais militares, entre outros. Segundo BARROS (1992), foi o assassinato, pela segunda vez, do mesmo cadáver: a cidadania brasileira.

deputado Adhemar Ghisi informava que haviam sido realizadas 14 reuniões, expedidos 23 ofícios e ouviram-se 10 depoentes, em mais de 100 horas de atividades, todavia, a CPI terminava inconclusa por, equivocadamente, ter sido anotado o prazo final de 16 de agosto de 1970, enquanto que o prazo final era até 16 de julho de 1970.

Paiva (2004, p.198) chama a atenção para a destruição de documentos, após o encerramento da CPI, *“naquela simbólica fogueira de mais de oito toneladas de papéis presumivelmente, “sem nenhum valor histórico” que, segundo informações obtidas junto aos entrevistados, ardeu dentro da própria fábrica, por ocasião do encerramento dos trabalhos da CPI”*. (grifo do autor). Desta forma, dificultou-se a junta de documentação necessária para a realização de pesquisas, que pudessem trazer à tona, de forma clara, os interesses que estavam em jogo na alienação da FNM. Todavia, a análise do pouco que restou somada a materiais avulsos, publicados em periódicos, nos recoloca no rumo para tal análise.

Conforme Sodré (1964), do ponto de vista econômico, o Estado brasileiro conduziu, para grupos estrangeiros, dezenas de bilhões de cruzeiros, possibilitando a estes, o domínio de um importante setor para a economia nacional, concedendo benefícios às empresas estrangeiras com a mesma dedicação que negava ao capital nacional. Após a ociosidade, que beirou aos 70% nas fábricas, entre 1963 e 1965, o setor ganha um novo impulso, em 1966, atingindo uma produção de 224 mil unidades e em 1967, quando atingiu a marca 225 mil. Conforme Latini (2007), a recuperação da economia esteve ancorada ao setor de consumo de bens duráveis, em especial ao automobilístico, obtendo no biênio 1966/67 um crescimento de 13,4%.

Entretanto, o com o repasse da FNM para a Alfa Romeo, o Brasil praticamente deixava de atuar neste setor, uma vez que, mesmo se levando em consideração o surgimento de iniciativas nacionais, como IBAP e Centauros, entre outras, dificilmente atingiriam em curto prazo o grau de desenvolvimento e reconhecimento obtido pela Fábrica Nacional de Motores:

A alienação da fábrica, que tanto se recomendara com a sua produção de automóveis de passeios e, sobretudo, com a dos excelentes caminhões que circulavam em nossas estradas, era como a retirada final do Brasil do setor automobilístico, de tanta significação para o desenvolvimento econômico de nosso país. Não se podia nem alegar que obedecera ao atrativo do preço oferecido, pois que estava longe de ser estimulante ou de valer até mesmo como compensação de tantas despesas que ali havia sido feitas. (BARBOSA LIMA SOBRINHO, JB, 16 de junho de 1978 apud PAIVA, 2004).

No que diz respeito ao valor da transação, a FNM, oficialmente, foi vendida pelo valor de NCr\$ 82.460.000,00⁷⁰, acrescidos de NCr\$ 10.000.000,00 referentes ao pagamento de questões trabalhistas, tal valor correspondia a cessão de 82,46% das ações da estatal, desta forma o valor nominal de cada ação ficava em NCr\$ 1,00. Os 15% restantes das ações obtinham assim o preço pré-fixado de NCr\$ 15.000.000,00, podendo ser adquiridos prioritariamente pela Alfa Romeo.

Além do valor pago pela estatal italiana ser inferior ao proposto pela IBAP, reforça a idéia de que, caso houvesse ocorrido o processo licitatório, poder-se-ia ter obtido um valor minimamente aceitável, entretanto, as facilidades para o pagamento confirmam a benevolência do governo Costa e Silva e o desejo governamental para a conclusão do negócio com a citada empresa. Assim, dos NCr\$ 82.460.000,00 que deveriam ser pagos pela Alfa, NCr\$ 30.000.000,00 estavam representados pelo patrimônio imobiliário da estatal brasileira, e que passavam agora à União⁷¹.

Quanto aos NCr\$ 52.460.000,00 restantes, seriam pagos em 10 prestações semestrais, tendo ainda 2 anos, a contar da data de assinatura do contrato, como carência. Assim, cabe ressaltar que o prazo dado ao pagamento corresponde a 07 anos, 02 de carência mais 05 anos de parcelamento, o que corresponde também a 60 meses. Diante disto, não ficam dúvidas sobre a superioridade da proposta realizada pela IBAP, tendo ainda a vantagem da FNM permanecer junto ao capital nacional.

Quanto às dívidas da estatal, acumuladas até a efetivação do balanço patrimonial, ficaram a encargo da União Federal, assim como o pagamento das férias dos trabalhadores. Já os encargos derivados do ano corrente (1968) foram divididos entre cedente e compradora, assim como 13º salários e demais encargos trabalhistas. Outra importante vantagem oferecida à Alfa Romeo Spa foi a de liquidar a dívida da FNM, junto ao BNDS, com parte do valor que deveria ser pago pela aquisição da mesma, ou seja, do saldo de NCr\$ 52.460.000,00 devidos agora pela Alfa à União, NCr\$ 25.426.094,07⁷² foram usados para quitar a dívida da FNM com o BNDE. Comprometeu-se, ainda, o governo federal a manter os benefícios concedidos à

⁷⁰ Valor correspondente a R\$ 460.771.438,64, conforme conversão para valores em 1º de abril de 2010.

⁷¹ A área total da FNM constituía-se de 51 milhões de metros quadrados, o equivalente a praticamente metade da área de município de Duque de Caxias/RJ, pelo contrato, estaria sendo vendida apenas à área industrial da fábrica, equivalente a 03 milhões e 300 mil metros quadrados. Entretanto na prática, para efeitos de desmembramento da área, o governo vendia todos os 51.000.000 m² e recomprava em seguida 47.700.000 m², onde existiam escolas, hospitais e as vilas operárias.

⁷² Valor correspondente a R\$ 142.076.375,35, conforme conversão para valores em 1º de abril de 2010.

Fábrica Nacional de Motores, enquanto estatal, agora na sua nova realidade pelo prazo de sete anos. Assim, a Alfa Romeo Spa passava a gozar de favores fiscais e tributários idênticos aos concedidos, a muito custo, à FNM.

Recaia, ainda, sobre a União, possíveis impostos ou tributos que, decorrentes da negociação, em âmbito nacional, seriam abatidos do montante devido pela Alfa Romeo. O contrato de cessão permitia que também fossem importados bens e equipamentos que permitissem completar o parque industrial da fábrica, até um montante de US\$ 6.000.000,00. Por fim, se consentia que se mantivesse o atual nível de nacionalização dos produtos da FNM até o término dos compromissos de pagamentos assumidos pela Alfa.

Diante do fracasso da CPI e dos protestos que ecoavam no vazio, daqueles que defendiam a permanência da estatal junto à União, só o que restou foi aceitar que não seria possível a reestatização da fábrica. Entretanto, mantiveram-se as denúncias sobre a obscuridade do processo, ao que indica, os trabalhos de José Ricardo Ramalho e Eduardo Nazaret Paiva⁷³ constituem-se como os trabalhos acadêmicos pioneiros, em relação ao tema. Todavia, outros atores surgem a todo instante, são homens e mulheres, ex-trabalhadores ou seus filhos e netos que, através de encontros periódicos, procuram manter viva a memória da fábrica. Seus relatos são as testemunhas vivas de um projeto que procurava ser o carro-chefe do avanço tecnológico do Brasil, símbolo de modernidade de um projeto desenvolvimentista, que passou a ser considerado sinônimo de atraso de um Brasil que se inseria na disputa capitalista por mercados.

Entreguismo? Erro estratégico? Análise equivocada? Que interesses estavam em jogo? A quem interessava a privatização da estatal? Mercedes Benz? Alfa Romeo? Conforme a revista “Quatro Rodas” (1968), nesta briga todos ganhavam. A transferência da FNM para a Alfa Romeo seria um bom negócio para o Brasil, e agora teríamos novidades em carros populares, como os modelos lançados pela Alfa na Itália. Mas, por que não se deu seguimento nos projetos de carros populares lançados pela FNM estatal? Coincidência ou não, o fato é que com a venda, a Mercedes Benz pode finalmente assumir a liderança no mercado de caminhões pesados, já Roberto Campos e Macedo Soares assumiram importantes cargos na Mercedes Benz, em nível de presidência e vice-presidência, respectivamente.

⁷³ Seus títulos são respectivamente: Estado-patrão e luta operária: O caso FNM (1989) e A FNM e a indústria automotiva no Brasil: Uma análise antitética do ponto de vista da teoria ato-rede (2004).

4. A inconveniente Indústria Brasileira de Automóveis Presidente

4.1 IBAP e CPI: Apenas símbolos na sopa de letrinhas da oposição

Ainda no ano de 1966, a Câmara dos Deputados acatava ao requerimento do deputado federal Levy Tavares⁷⁴ para a constituição de uma Comissão Parlamentar de Inquérito⁷⁵, que deveria investigar a idoneidade do empreendimento dirigido por Nelson Fernandes. A análise do que se sucedeu nesta CPI nos deixa dúvidas sobre a imparcialidade da mesma. O primeiro depoente foi o próprio deputado Levy Tavares, proponente da Comissão. Seu depoimento baseou-se em denunciar a IBAP, para tanto, buscou subsídios na revista “Quatro Rodas”, em seu artigo de título “Os Milhões do Presidente”, e em coleta de informações sobre Nelson Fernandes e o empreendimento. Tavares informa que ao mencionar o nome de Nelson Fernandes ao deputado federal Dias Menezes⁷⁶, este havia esclarecido ao mesmo que “*ao seu ver, o IBAP, não passava de conto-do-vigário e que o Sr. N. Fernandes é um escroque conhecido*” (TAVARES apud DCN, jun,1966, p. 5).

Ainda como forma de justificar o pedido de instalação da CPI, Tavares remeteu-se a uma consulta sua a um técnico do extinto GEIA. Conforme este técnico, a IBAP jamais poderia construir um automóvel, pois não teria condições financeiras nem conhecimento técnico suficiente para tal empreendimento. Segundo o ex-deputado, ao olhar o motor do Democrata o técnico logo teria identificado o motor como sendo pertencente ao Corvair da Ford:

Quando quisemos chegar perto do carro proibiram-nos. Identifiquei-me como deputado federal e então permitiram que entrássemos no isolamento. Quando a nosso pedido foi levantada a tampa do motor do carro, o técnico bateu os olhos e disse: Esse motor. Não preciso mais olhar. Esse motor é do Covair da Ford. Apenas mudada a estrutura, o desenho e a carroceria colocada em cima daquele motor. (TAVARES 1966 apud DCN, jun, 1966, p. 5).

⁷⁴ Deputado membro do Partido Social Democrático (PSD).

⁷⁵ CPI de número 144/66.

⁷⁶ Deputado membro do Movimento Democrático Brasileiro (MDB).

A análise a respeito do motor, realizada pelo tal técnico, estaria acertada não fosse pelo fato de o Corvaair ter sido fabricado pela Chevrolet, e não pela Ford, sendo assim é um motor da General Motors. A primeira vista pode-se achar que se tratou de uma simples confusão, ou então que o deputado, ao relatar o acontecido, teria se equivocado quanto à montadora fabricante do motor, entretanto, no depoimento em uma CPI, relatar dados equivocados normalmente desqualificam o depoente, tendo como agravante que o erro foi cometido por um técnico.

De qualquer forma, de fato o motor que estava no automóvel Democrata da IBAP era de um Corvaair. Quanto a isso, Nelson Fernandes argumenta que se tratava de um modelo protótipo, apenas para fins de exibição, e que o motor da IBAP estava sendo desenvolvido na Itália, em empresa especializada. Sustenta, ainda, que o motor do Corvaair era apenas para a realização dos testes da carroceria e movimentar o automóvel para os locais de exibição, tendo sido escolhido por ser o que melhor se enquadrava às características do Democrata, entretanto, era fraco para as particularidades do automóvel, sendo que em momento algum teria escondido o uso de tal motor, revelando isso inclusive na publicidade, para evitar desconfianças:

Sr. Deputado Pedroso Junior – e os motores? O Senhor depoente – Esses motores que estão nos protótipos são Chevrolet da General Motors. A única finalidade deles é movimentar os protótipos, além dos testes que fizemos com a carroceria. Isto aí é preciso que fique bem claro, não tem objetivo de enganar ninguém, porque esclareci ... O Sr. Deputado Pedroso Junior - Não acha que isso atrai? O Sr. Depoente – Não, pelo contrário. É muito prejudicada a venda. Foi esclarecido, quando feito o lançamento que esses protótipos estavam sendo movimentados por um motor Chevrolet, mas que o nosso não seria um Chevrolet, seria inteiramente nosso, que já está sendo fabricado. O Sr. Deputado Pedroso Junior – E nestas suas lojas de exposição, há estes esclarecimentos? O Sr. Depoente – Há. V. Exa. Pode pegar as apostilas, os jornais, etc. Esclareci tudo isso. O Sr. Deputado Pedroso Junior – Nas lojas de venda de cédulas, que tem este carro exposto, há estas instruções? O Sr. Depoente – A orientação é esta. O Sr. Deputado Pedroso Junior – Estou satisfeito. (DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL, jun, 1966, p.53).

Outros aspectos importantes de serem analisados dizem respeito aos depoimentos de Dias Menezes e Avalone Junior à CPI. A análise de seus depoimentos por pessoa “desavisada” poderia levá-la a pensar que se tratava de um “bate papo de amigos em um bar”, diante da simplicidade com que tratavam o caso. As manifestações contrárias ao projeto da

IBAP eram frequentes, dando a entender, algumas vezes, que o resultado da CPI já estava decidido e o que viria pela frente seria mera formalidade.

Dentre os depoentes, ouviram-se, prioritariamente, pessoas contrárias à IBAP. Destas, deve-se destacar a ex-deputada Tereza Delta, o radialista Vicente Laporace, o deputado estadual de São Paulo, Avalone Junior e o deputado federal Dias Menezes. Este último obteve grande destaque ao longo da realização da CPI, colocando-se como grande opositor da IBAP. Vale ressaltar que o mesmo não era membro da CPI, mas foi o deputado mais atuante da Comissão, questionando, intervindo, interrogando depoentes e realizando sugestões sobre os rumos que a mesma deveria tomar. Quanto ao deputado estadual Avalone Junior, este, em seu depoimento, chama a atenção a uma mesa redonda, organizada pelo jornalista Ferreira Neto, da rádio Bandeirantes, onde estariam os deputados federais Levy Tavares e Dias Menezes, além do próprio Avalone Júnior, discutindo com Nelson Fernandes a questão da IBAP. Conforme Avalone Júnior, a tal mesa redonda terminou sendo cancelada, pois:

Eu compareci às 8:30, à hora aprazada, quando não pude chegar à rádio Bandeirantes porque mais de 60 volkswagen, era a equipe toda de vanguarda dos vendedores, estavam à minha espera para, ao som do Hino Nacional, louvar o Senhor N. Fernandes e apresentar Avalone Júnior como traidor da Pátria. [...] vendido aos capitais estrangeiros [...] conheço a psicologia das massas, da turba, ali o deputado poderia ser morto e não nem haveria assassino, haveria assassino, porém difícil de identificar o grande culpado [...] sugeri que se adiasse a mesa redonda. (AVALONE JÚNIOR, 1966 apud DCN, jun, 1966, p. 11).

Quanto a este episódio, Dias Menezes relatou, na mesma CPI, que chegou à rádio Bandeirantes com uma hora e meia de atraso, devido a problemas em seu voo de Brasília a São Paulo. Ao chegar, teria constatado que havia um amontoado de pessoas em frente à rádio Bandeirantes: *“mas pude ingressar, [...] e neste mesmo momento os microfones da rádio Bandeirantes me foram facultados por uma hora e meia [...] e aproveitei para alertar a opinião pública sobre o empreendimento”*. (MENESES, 1966 apud DCN, jun, 1966 p. s/p). Ainda a respeito da mesa redonda proposta na rádio Bandeirantes, destaca-se o discurso, seguido de diálogo, realizado no depoimento do radialista Vicente Laporace, entre o depoente e o deputado Dias Menezes:

O Sr. Deputado Dias Menezes - Também desejaria rapidamente focalizar aqui o grande serviço público que empresta à população o nobre jornalista Vicente Laporace, que através, de uma verdadeira tribuna popular, denominada “O Trabuco” da rádio Bandeirantes, vem se dedicando com grande correção e proficiência à defesa da população que no que se refere aos fatos comuns, corriqueiros, que hoje empolgam o nosso povo tão sofrido, quer com relação aos grandes assuntos administrativos que merecem a crítica ou elogio de “O Trabuco”. Foi naturalmente levado por este propósito que é aquele que exatamente informa nossa comissão, de preservar a economia popular, de acautelar o bem público, especialmente dos humildes, que o Senhor Vicente Laporace através de “O Trabuco” procurou focalizar este Empreendimentos Nelson Fernandes. Desejo que fique registrada nos nossos arquivos uma palavra de congratulações com o nobre jornalista pela forma altiva com que se vem conduzindo neste particular, lamentando apenas que desgraçadamente, ao invés de vir a ser louvado, tivesse e que através de um odioso processo, desdizer-se segundo os textos que foram aqui apresentados, quanto às críticas que havia formulado, estas, sim, que tinham o único propósito acautelar o interesse coletivo. Senhor Vicente Laporace, desejo fazer-lhe apenas duas perguntas. Os profissionais da imprensa, que se envolveram no episódio Nelson Fernandes, foram ou não vítimas de violências de parte da Organização do Nelson Fernandes, dos seus assessores ou, em última palavra, de capanga, uma vez que tendo eu chegado de Brasília para participar de um programa da rádio Bandeirantes – era uma mesa redonda da qual participaria também o deputado Avaloni Júnior – ao chegar ao local – [...] encontrava a área praticamente sitiada pela polícia e, ao ter ingresso no edifício fui informado de que um grupo de funcionários do Senhor Nelson Fernandes, havia ali comparecido para impedir que o deputado Avaloni Júnior pudesse ter acesso a essa mesa redonda e que o jornalista Ferreira Neto teria sido vítima de agressão pessoal. O Sr. Depoente – A verdade é que a mesa redonda teve impossibilitada a sua execução em virtude de elevado número de funcionários ou pseudo-funcionários da Organização de Nelson Fernandes, Inclusive, uma testemunha que reputávamos preciosa foi agredida no terceiro andar do edifício [...]. Quanto ao jornalista Ferreira Neto, não foi vítima de agressão. Apenas houve a tentativa de agressão, porque os elementos que compunham a polícia civil convidados pela rádio Bandeirantes, impediram que a agressão fosse levada a cabo. O Sr. Deputado Dias Menezes – Mas esteve sob ameaça da parte de elementos da Organização Nelson Fernandes? O Sr. Depoente – sim é verdade. Sr. Deputado Dias Menezes – Isto quer dizer que o Senhor Nelson Fernandes procurava apagar por meio da violência, da agressão a palavra jornalística que pudesse esclarecer a opinião pública a propósito do empreendimento? O Sr. Depoente – Sim, e é verdade também no que tange a impossibilidade que encontrou o deputado Avalone Júnior. (DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL, jun, 1966, s/p).

A análise da citação acima revela, ou pelo menos indica, uma tendência clara do deputado Dias Menezes de duvidar da honestidade da IBAP e de seu idealizador, Nelson Fernandes. É importante percebermos o tratamento dado ao depoente, onde o mesmo é homenageado por aquele que deveria ser o seu questionador, destacando ainda as denúncias

contra a IBAP, como corretas e necessárias ao povo brasileiro. Ainda a respeito da mesa redonda, na rádio Bandeirantes, Nelson Fernandes informou, em seu depoimento, que ao chegar no local sua equipe foi impedida de entrar, então ele havia entrado no prédio sozinho. Já no interior, encontrou com um grupo de cinco ex-membros do Acre Clube, que haviam sido expulsos em assembleia devido a mau comportamento no clube, e que nada tinham a ver com a IBAP.

Conforme Nelson Fernandes, o deputado Avalone Junior estava presente no interior do prédio, conversando com dois guardas, sendo assim era falso o argumento de que ele teria sido impedido de entrar no prédio por capangas de Nelson Fernandes. Segundo o depoente, ele não possuía capangas, mas técnicos responsáveis pelas diversas partes do projeto. Quanto à suposta agressão da parte de Fernandes, teria sido uma farsa, pois Ferreira Neto não acreditava na presença de Nelson Fernandes no programa e, diante do seu comparecimento, trataram de organizar esta simulação. Entretanto, Fernandes informa que havia ali um técnico da Willys, que tinha se interessado pelo tema e estava lá como ouvinte e teria escutado quando combinavam a simulação de agressão junto ao grupo de ex-membros do Clube Acre, por conta disto, este técnico aparecia, no processo que foi movido, como testemunha de defesa de Nelson Fernandes.

Retornando à questão do tratamento dado ao depoente, Vicente Laporace faz uma observação à forma como foi tratada a ex-deputada estadual Teresa Delta, a mesma havia atuado como corretora na negociação que possibilitou a compra da área onde seria instalada a fábrica do empreendimento, chegando a comprar cédulas votantes da mesma: “[...] *acreditei no empreendimento, se a Volks venceu, se a Mercedes venceu eu acreditei que esse grupo de brasileiros viesse a vencer também*”. (DELTA, 1966 apud DCN, jun, 1966 p. 18).

Porém, diferentemente do tratamento dado ao seu antecessor, o deputado estadual Avalone Júnior, que também recebeu homenagens ao seu trabalho e empenho pelos membros da CPI, Teresa Delta enfrenta uma comissão fria, onde, diferentemente do que aconteceu com os demais depoentes, que puderam expor livremente suas opiniões e verdades sobre a IBAP e Nelson Fernandes, tinha que se limitar a seguir as regras estipuladas para o depoimento:

A Sra. depoente – Se Vossa Excelência me chama aqui para eu fazer o meu depoimento, eu tenho que fazer um depoimento sadio, em favor desta comissão, em favor do povo, em defesa do seu dinheiro e V. ex. precisa me ouvir. O Sr. Relator – Apenas eu quis chamar nobremente com o máximo respeito... A Sra. Depoente - Pois é, mas eu quero chegar ai. O Sr. Relator -

... a atenção de V. ex. no sentido de esclarecer o depoimento a que esta obrigada a testemunhar. Depois se solicitássemos ... A Sra. Depoente – mas eu vou chegar ai deputado. O Sr. Relator – com licença, mas se nós solicitássemos à senhora futuramente medisse a sua opinião, então a senhora iria nos dizer. A Sra. Depoente – mas V. ex. não vai chegar onde a comissão precisa. O Sr. Relator – o problema é nosso e não da testemunha. A Sra. Depoente – desculpe deputado. O Sr. Relator – agora, depois entregaremos a palavra à senhora para a exposição. A Sra. Depoente – certo. O Sr. Relator – Enquanto estivermos na sistemática da inquirição a Senhora fará a fineza de limitar-se às respostas positivas conforme o caso. A Sra. Depoente – pois não. (DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL, jun, 1966, p.18).

É importante observarmos que Teresa Delta foi convocada a depor como testemunha de defesa da IBAP, entretanto, logo a mesma se coloca contrária ao empreendimento, argumentando que diante de todas as acusações que ouvia a respeito da IBAP e de Nelson Fernandes, dizia-se decepcionada. Após este momento o clima no depoimento se transforma. O ponto alto da fase de depoimentos foi quando compareceu para defenderse na mesma o Sr. Nelson Fernandes. As questões que se colocaram ficaram em torno da forma jurídica da IBAP, do sistema de cédulas votantes, do estatuto e a respeito das partes mecânicas, publicidade e infra-estrutura. Novamente, um dos mais dedicados nos questionamentos ao depoente foi o deputado Dias Menezes, o que levou, por várias vezes, os assessores de Nelson Fernandes a pedir ao presidente da CPI que interviesse diante da postura adotada pelo deputado:

Um Assessor – Sr. Presidente, peço a palavra por um instante, porque noto com a devida vênia, que o Sr. Deputado Dias Menezes está fazendo um debate com meu cliente, na qualidade de indiciado, está aqui para responder às perguntas. Entendo que essas perguntas devem ser feitas objetivamente, para que sejam respondidas pelo indiciado e depois analisadas por toda a comissão. Porque o Deputado Dias Menezes está sempre colocando sua opinião, o que dá a entender que ele já está preconcebidamente usando do direito de emitir desde já a sua opinião em sentido contrário antes de uma análise feita após as perguntas dos Sr. Deputados. Era nesse sentido que eu faria um requerimento a V. Exa. (ASSESSOR, 1966 APUD DCN, jun, 1966, p.46).

Ao longo do processo de CPI, colocou-se em discussão efetiva realização dos demais empreendimentos realizados pela N. Fernandes Empreendimentos. Quanto ao Acre Clube, pouco questionou-se, por ser um empreendimento mais simples. Entretanto, o hospital

Presidente foi tema de diversas manifestações. No depoimento de Vicente Laporace, o depoente afirmava que existiam dois Hospitais Presidente em São Paulo, o Presidente 1, em Vila Formosa, que não havia sido construído por Nelson Fernandes, mas sim comprado, porém estava inacabado e o Presidente 2, em Tucuruvi, este sim em construção. Avalone Junior (1966, p.11), em seu depoimento, se disse convencido de que os *“Empreendimentos N. Fernandes eram uma alta picaretagem tipo bossa nova, que envolve a compra de jornalistas, de delegados e se possível até de deputados”*.

Segundo Avalone Junior, o Hospital Presidente teria sido condenado pela Associação Paulista de Medicina, estaria sem funcionar, inacabado e com as obras paralisadas. Nelson Fernandes teria arrendado o hospital de Vila Formosa por uma mensalidade de 05 milhões. Todavia, quando o contador Adolfo Cunha e Silva prestou seu depoimento, afirmou de que se tratava de um prédio comprado e adaptado para o uso hospitalar, onde o atendimento era precário, e servia para acalmar a aqueles que pressionavam para a conclusão do Hospital Presidente II, que trabalhava com médicos assalariados, pois a Associação Paulista de Medicina havia proibido que médicos filiados trabalhassem neste hospital.

Em defesa ao Empreendimento N. Fernandes, o depoente Alvaro Marinelli, ex-funcionário do setor de vendas, informou na CPI que o Hospital de Vila Formosa, que estava em funcionamento e pronto, havia sido adquirido já pronto e acabado, com todos os equipamentos necessários à disposição, e que era administrado pela mãe de Nelson Fernandes. Em seu depoimento, o próprio Nelson Fernandes (1966) destaca que *“ nas proporções em que estou construindo o Presidente, é construção record em matéria hospitalar. Nem mesmo o governo construiu um hospital nessas condições em prazo tão curto”*. Conforme Fernandes, foram vendidas, para o Hospital de Tucuruvi, cerca de 40 mil cédulas votantes, a um valor de dez mil cruzeiros⁷⁷ cada. Passados três anos, as cédulas se valorizaram e estavam valendo duzentos e cinquenta mil cruzeiros⁷⁸ cada. Com o valor arrecadado, teria sido possível, ainda, comprar o Hospital de Vila Formosa completo.

Quanto ao veto do Conselho de Medicina, temos aqui o problema da socialização do capital, que era o grande objetivo de Nelson Fernandes, pois, conforme o próprio, durante o seu depoimento a CPI, o Conselho havia se colocado contra por entender que o associado, sendo dono do hospital, deixaria de consultar em clínicas particulares para ir no que é seu, em seu próprio hospital, *“eles acharam que eu estava socializando a medicina e impedindo, inclusive, que os clientes recorressem aos médicos particulares, porque iriam*

⁷⁷ Valor correspondente a R\$ 322,50, conforme conversão para valores em 1º de abril de 2010.

⁷⁸ Valor correspondente a R\$ 2.135,58, conforme conversão para valores em 1º de abril de 2010.

automaticamente recorrer aos médicos do Hospital Presidente” (FERNANDES, 1966 APUD DCN, jun,1966, p. 47).

4.2 IBAP: Ame-a ou a feche!

Até aonde seria interessante para o Brasil a implantação de uma nova fábrica de automóveis? Vale lembrar que o País passava, em meados dos anos 60, por graves crises econômicas, sociais e políticas. Neste contexto, não atuavam no Brasil apenas montadoras estrangeiras, tampouco, Nelson Fernandes seria o único brasileiro interessado em abrir uma fábrica de automóveis. Enquanto a IBAP lutava para se tornar uma realidade, outras iniciativas conseguiam se colocar no mercado com certa tranquilidade, como foi o caso da Macan⁷⁹ e da Luminari⁸⁰, por exemplo. Outras já atuavam no mercado brasileiro, como por exemplo a Vemag e a Brasinca e outras, ainda que de origem estrangeira, possuíam capital brasileiro aplicado em suas filiais no Brasil, como foi o caso da Willys, onde o capital majoritário era nacional e na Simca e Mercedes Benz, que possuíam 50% de capital brasileiro.

No decorrer da CPI que averiguava a idoneidade da IBAP, ao longo de seu depoimento, o Sr. Humberto Cassiano lamentava que *“desgraçadamente temos excesso de fábricas de automóveis no Brasil. O único país da América Latina que tem mais automóveis que o Brasil é a Argentina”*. (CASSIANO, 1966 APUD DCN jun, 1966, p.33). Quanto a esta situação, Negro (1997) chama a atenção para o fato de que quando o mercado consumidor retraiu-se diante da desvalorização do poder de compra, não demorou que aparecesse a capacidade ociosa das fábricas, entretanto, as pequenas mostraram-se mais resistentes durante o período crítico da crise, todavia, sem ter o mesmo apoio com que contavam as grandes, não obtiveram o mesmo sucesso em suas reestruturações.

Diante disto, Cassiano (1966) argumentava em seu depoimento que os deputados deveriam criar um projeto de lei que terminasse com o que ele chamou de *“orgia das fábricas de automóveis no Brasil”*, desta forma, argumenta que não seria conveniente e que seria até mesmo *“criminoso”* o aparecimento de uma nova fábrica de automóveis no Brasil. Segundo a análise técnica de Humberto Cassiano, a capacidade máxima do mercado brasileiro seria apenas para três fábricas. Compartilhando da mesma preocupação, o deputado federal Afrânio

⁷⁹ Posteriormente alterou o nome para Gurgel Veículos.

⁸⁰ Posteriormente alterou o nome para Puma Veículos.

de Oliveira também trouxe esta questão para discussão na Comissão Parlamentar de Inquérito, da qual foi membro:

Pergunto se seria pertinente acrescentar mais um quesito: indagar do técnico da conveniência ou inconveniência de tal indústria nos dias de hoje. É só ir aos pátios que estão abarrotados de automóveis, sem compradores. Acho que o Governo, na defesa do povo, “*pode fechar até algumas existentes*” Na defesa da economia popular (OLIVEIRA, 1966 APUD DCN jun, 1966, p. 8). (grifo nosso).

Percebe-se, novamente, diante do exposto, mais uma pré-disposição de um dos membros da comissão em colocar-se contra a IBAP, uma vez que o próprio deputado coloca como uma possível solução para o problema do mercado para automóveis no Brasil a redução da oferta, através do fechamento de fábricas já existentes, o que esperar então para as novas propostas?

No que diz respeito às diferenças entre a IBAP e as demais iniciativas nacionais, pode-se estabelecer duas questões que merecem ser destacadas: a primeira, a forma de constituição do capital e a segunda, na proposta de projetos. Ou seja, a constituição de uma fábrica de automóveis, a partir da arrecadação popular, constitui-se numa fonte de recursos próprios quase infinitos. Para termos uma ideia do que representava o volume arrecadado pela IBAP, cabe observar que o capital necessário para a implantação da Macan, em 1968, era de 60 milhões de cruzeiros⁸¹ para uma área construída de 5.000m². Já a Luminari, em 1966, quando alterou o seu próprio nome e o nome de seus veículos, até então denominados de Malzoni, possuía uma base de operações no valor de Cr\$ 13 milhões⁸².

No mesmo ano, Nelson Fernandes (1966) declarou, durante seu depoimento na CPI 144, que já havia vendido cerca de 30 mil cédulas de propriedades da IBAP, das 400 mil previstas, o que correspondia já a um capital inicial de 09 bilhões de cruzeiros⁸³, entretanto, ainda não totalmente integralizado, porém já suficiente para uma fábrica de 40.000m², sendo que o previsto era uma de 280.000m² de área construída. Já a maior montadora da época a Willys-Overland utilizou um capital em 1952 de 50 milhões⁸⁴, para uma área construída de 153.144m², com um complexo industrial que comportava: duas fábricas de motores, fábrica

⁸¹ Valor correspondente a R\$ 512.538,78, conforme conversão para valores em 1º de abril de 2010.

⁸² Valor correspondente a R\$ 113.990,98, conforme conversão para valores em 1º de abril de 2010.

⁸³ Valor correspondente a R\$ 76.880.817,00, conforme conversão para valores em 1º de abril de 2010.

⁸⁴ Valor correspondente a R\$ 36.403.397,25, conforme conversão para valores em 1º de julho de 2010.

de eixo e transmissões, estamparia, duas linhas de montagem, tratamento térmico, ferramentaria, controle de qualidade, engenharia experimental e pintura, além de outros setores.

Em 1964, o capital social da Willys já atingia a marca de 29 bilhões e 759 milhões⁸⁵, e a implantação de uma segunda fábrica no nordeste brasileiro, com uma área inicial construída de 3.619m², capaz de produzir 60 mil veículos por ano em apenas um turno de trabalho, e 120 mil veículos se fosse utilizados dois turnos. Quanto à estratégia de venda das ações da IBAP, adotada por Nelson Fernandes, esta foi duramente atacada ao longo da CPI, sob a justificativa de que colocava a economia popular em risco, entretanto, já havia registros de iniciativas semelhantes, onde se venderam ações sem ainda se ter o produto final pronto, como na construção do estádio Morumbi e o Shopping Iguatemi.

É um esclarecimento que com todo prazer gostaria de dar a V. ex, que, alias procurarei dar. Quer dizer, não há uma sociedade comercial, há uma incorporação. É a mesma coisa senhor deputado, que acontece com uma grande e conceituada firma que existe em São Paulo, a Shopping Iguatemy, cujo contrato esta aqui nas minhas mãos.. Que faz essa firma? Ela vende 60.000 cédulas, da mesma forma que vende a IBAP, [...]. É uma idéia de democratização do capital. (FERNANDES, 1966 apud DCN jun, 1966, p.64).

Também a indústria automobilística já havia se socorrido na economia popular, como ocorreu com duas das grandes fábricas da época, Vemag e Willys-Overland. A Willys, por exemplo, já havia vendido, em 1957, mais de 12 mil ações, que proporcionaram à empresa elevar seu capital de Cr\$ 116.000.000,00 para Cr\$ 696.000.000,00⁸⁶ na sua filial brasileira, atingindo, posteriormente, a marca 40 mil ações vendidas, através do recurso de arrecadação na economia popular, permitindo sua expansão e o status de gigante no Brasil.

No entanto, a IBAP diferenciava-se de todas as demais fábricas instaladas no Brasil, pois era uma iniciativa que, ao procurar a economia popular, tinha como ideia básica à socialização do capital, diferente do que acontecia na Vemag ou na Willys-Overland, onde os objetivos eram apenas o de ampliação de capital da empresa. Em comparação às demais iniciativas nacionais, diferentemente da Macan, da Luminare e até mesmo da Vemag e FNM,

⁸⁵ Valor correspondente a R\$ 512.979.452,13, conforme conversão para valores em 1º de abril de 2010.

⁸⁶ Valores correspondentes a R\$ 35.365.627,95 e 212.193.767,69, respectivamente, conforme conversão para valores em 1º de abril de 2010.

a proposta da IBAP procurava romper com a dependência tecnológica que se tinha das grandes fábricas, buscando a criação de um motor próprio, sem a necessidade de pagar por patentes ou acordos para nacionalização, fosse do motor ou demais peças. Disto podemos imaginar o impacto causado pela IBAP no meio automobilístico, pois, não pretendia ser como a Macan ou a Luminare, que compravam a parte mecânica, respectivamente da Wolkswagen e da Vemag, esta última que, por sua vez, através da aquisição de patentes, nacionalizava os motores da Auto Union, assim como a FNM que nacionalizava peças e motores Alfa Romeo.

A puma só fazia a carroceria, ela usava os componentes das fábricas, elas tinham interesse nisso. Se eu fosse fazer isso eu não tinha dificuldade nenhuma, mas aí eu não ia construir uma indústria nacional prá fazer só carroceria, eu queria fazer a mecânica toda e uma mecânica nossa, própria e de grande qualidade, eu tinha a consciência disso. (FERNANDES, N. [09/02/2010]. Curitiba: Entrevista concedida a Michel W. Z. de Almeida).

Todavia, a IBAP não era a única empresa nacional a procurar desenvolver seu próprio motor, pois, no mesmo contexto, a Centauros e a Ciclone também investiam nisto, porém, como possuíam um capital limitado, terminaram por não conseguir levar adiante seus projetos. Outra empresa que chegou ganhar certo destaque foi a Brasinca, com o projeto 4.200 GT. A Brasinca já era uma importante fabricante de carrocerias para ônibus e caminhões quando iniciou o projeto do automóvel, desenvolveu um chassi e carroceria com características próprias e em chapa de aço estampada manualmente, sem a necessidade de prensas, sendo ainda a primeira empresa no Brasil a utilizar túneis de vento para corrigir detalhes aerodinâmicos. Entretanto, por não possuir tecnologia nem recursos, equipou o 4.200 GT com motor Chevrolet modificado. Apesar da venda de 50 unidades no primeiro ano, a empresa julgou que o projeto estava saindo caro e o transferiu para a STV⁸⁷, composta por técnicos da própria Brasinca.

Retomada a produção e com outras versões do automóvel e nova nomenclatura⁸⁸, a STV não suportou a recessão e encerrou suas atividades. Chama a atenção o fato de que o Uirapuru chegou a ser copiado pela inglesa Jensen, com os nomes de Interceptor e FF, onde marcou época, sendo sinônimo de sofisticação e bom gosto. A fabricante brasileira chegou a processar a Jensen por plágio, mas não obteve grandes vitórias processuais.

⁸⁷ Sociedade Técnica de Veículos.

⁸⁸ O automóvel passava a se chamar Uirapuru.

Diante do exposto, podemos perceber o quanto a IBAP se diferenciava das demais iniciativas, pois de certa forma já nascia grande, uma vez que era proprietária de um projeto próprio de motor e ferramental necessário para construí-lo, com uma grande fábrica e capacidade de capital que permitia uma futura ampliação, devido à quantidade de sócios e as dimensões da área adquirida, ao contrário do que acontecia com a Vemag, que tinha problemas *“a começar pela localização, ao lado de um brejo, na época de chuva, todo o local transformava-se num pântano. Muitas e muitas vezes, funcionários foram recrutados às pressas para retirar carros zero km do pátio inundado”*. (QUATRO RODAS, nov. 1967, p. 88). Além disto dos problemas financeiros, com a compra da Auto Union pela Wolkswagen, viu-se a Vemag num drama: sem motor e sem carros para nacionalizar, terminou incorporada pela mesma, tendo sua fábrica desativada e suas máquinas enviadas para Argentina, onde inaugurariam novas linhas de montagem.

Mas a IBAP também não teria uma vida fácil e, com o parecer final da CPI, as dificuldades aumentavam. Concluía a Comissão que:

- 1) Diante de todo o exposto e levando em conta que o comportamento do idealizador da “Indústria Brasileira de Automóveis Presidente” Sr. Nelson Fernandes, evidencia a insegurança do empreendimento;
Considerando que a estruturação da aludida indústria não se apóia em bases sólidas de modo a garantir aos tomadores das cédulas votantes a boa aplicação de seu capital;
Considerando que houve desvirtuamento da sua finalidade em benefício de uma outra entidade – Empreendimentos N. Fernandes S.A. – esta não participante dos riscos decorrentes da implantação da indústria automobilística;
Considerando ainda as graves irregularidades constatadas na pericia contábil;
Considerando finalmente que se deva amparar os capitais e recursos da economia popular, sugerimos a esta Comissão Parlamentar de Inquérito:
 - a) a constituição, pela Mesa da Câmara de uma Comissão Especial destinada a elaborar projeto de lei que discipline as atividades das indústrias automobilísticas;
 - b) ao executivo a constituição de um órgão fiscalizador das atividades do IBAP – Indústria Brasileira de Automóveis Presidente – visto como seu patrimônio será constituído pela venda, ao público, de 400 mil cédulas de propriedade, a fim de ser resguardada a economia popular.
- 2) Submetidas às mencionadas sugestões à outra deliberação da Comissão, foi a primeira aprovada, com a seguinte redação:
sugerir à Mesa da Câmara a constituição, de uma Comissão Especial destinada a elaborar projeto de lei que discipline todos os empreendimentos de que participe predominantemente, a economia popular;
Quanto à segunda, foi ela alterada, passando a ter a seguinte redação.

sugerir ao Poder Executivo a constituição de um órgão que desde logo fiscalize as atividades de todos os empreendimentos de que participe, predominantemente a economia popular.

Dita sugestão mereceu aprovação, ficando rejeitados os acréscimos apresentados por nós, na qualidade de relator e pelo nobre deputado Levy Tavares, sendo que o primeiro pretendeu especificar particularmente a IBAP, e o segundo, sugeria o encaminhamento desta investigação à Procuradoria Geral da República. (CAMMAROSANO, 1966 apud DCN jun, 1966, p.4).

Após a conclusão da Comissão Parlamentar de Inquérito, que dava parecer contrário a IBAP, como já se podia imaginar logo nas primeiras páginas do relatório da CPI, intensificam-se as pressões contra a Indústria, que revidava buscando atingir o público leitor, através de documentos institucionais que desmentiam e denunciavam os atos contra a empresa:

Uma fábrica caiu do céu

Uma fábrica, escreveram certa vez, não cai do céu... Em especial um complexo industrial destinado a compor do nada uma máquina para sair roncando. Com essa argumentação escondendo uma outra verdade que, em cada dia desses quatro anos de cerrada campanha de descrédito, se foi tornando cristalina, os inimigos da Indústria Brasileira de Automóveis Presidente tentaram destruí-la. De que sem a força do dólar [...] seria inviável [...] partiram para a desmoralização pessoal, assacando [...] injúrias contra a honestidade de Nelson Fernandes. E também com essa técnica se deram mal, pois as onze sindicâncias, CPIs e investigações acerca da vida da empresa e a particular de seu diretor-presidente acabaram por avaliar a lisura e a perfeita viabilidade do empreendimento. (INSTITUCIONAL IBAP, s/d apuh NASSER, 2005, p.50).

Assim, a IBAP procurava rebater as críticas mostrando a seriedade e a qualidade do automóvel que estava sendo desenvolvido. Para tanto, acelerou as obras da nova fábrica e, tão logo ficou pronta a primeira oficina de 3.500m², no terreno adquirido em São Bernardo do Campo, transferiu-se para lá as operações para que se desse maior agilidade na fabricação, pois, *“dos 87 mil portadores de Cédulas, 37 mil sustaram o pagamento. 50 mil mantinham-se confiantes, e destes, 20 mil haviam quitado o compromisso”* (NASSER, 2005). Desta forma, as ações contra a IBAP, se não conseguiam impedir o seu funcionamento, conseguiam pelo menos manchar o seu nome e trazer dificuldades financeiras.

A adesão popular ao projeto IBAP variava por categoria e percentual de participação nos lucros. Vendas e arrecadação lastrearam obras e curso do projeto. Mas o questionamento de *4 Rodas*, endossado por alguns órgãos de imprensa e contestado por outros, e a movimentação perceptível pelas ações oficiais, indicaram haver oposição à idéia. Muito mais forte do que se imaginara. A poderosa revista não liderava a campanha. Parecia a ferramenta mais forte. Por coincidência, o deputado federal paulista Cunha Bueno, de sólidas ligações com a Willys-Overland, e um dos articuladores do movimento revolucionário no estado, era dos mais exaltados contestadores da idéia. (NASSER, 2005, p.19) (grifo do autor).

Em Brasília, discursos contrários eram frequentes. Em 26 de agosto de 1966, momentos antes da votação que aprovaria as conclusões da Comissão, o deputado Denville Allegretti manifestava-se contra a IBAP, *“lamentavelmente não havia providencia nenhuma junto ao poder público para castigar, para punir os responsáveis por esses delitos”*. (ALLEGRETTI, Apud. DOC, 1966, p. 66). Na sequência, também o deputado Eurico de Oliveira manifestava-se contrário: *“fiquei estarecido pelas palavras proferidas pelo deputado [...] não deveríamos deixar os resultados [...] em tais condições, mas promover uma queixa crime contra os elementos ali apontados”* (OLIVEIRA, Apud. DOC, 1966 p. 66). Já para o deputado Levy Tavares, a IBAP assemelhava-se ao caso Tucker, ocorrido nos Estados Unidos: *“Tenho a impressão de que N. Fernandes esta a copiar o que aqueles irmãos fizeram nos Estados Unidos, quando prometeram a fabricação do carro do futuro e nada realizaram”* (TAVARES, Apud. DOC, 1966, p. 5).

Cabe aqui uma breve ressalva a respeito deste caso: nos anos 1940, Preston Thomas Tucker, após diversas invenções⁸⁹, criou a Tucker Corporation. Seu projeto visava a um carro para o futuro, analisou os problemas dos automóveis da época e buscou soluções visando a maior segurança nos automóveis. São exemplos disso a inclusão de cintos de segurança e um farol no centro do automóvel Tucker⁹⁰, que se movimentava em conjunto com a direção, possibilitando iluminação nos “pontos cegos” e reduzindo o número de acidentes noturnos por falta de visibilidade. Preston Tucker acusava as *“três grandes”*⁹¹, de serem responsáveis pelos elevados índices de mortes nas estradas norte-americanas.

⁸⁹ Entre as criações de Preston Tucker destaca-se o Tucker Turret, uma arma em torre, que chegou a ser utilizada na Segunda Guerra Mundial e um carro combate blindado, para o transporte de pessoal, porém o protótipo foi rejeitado pelo governo norte-americano porque era muito rápido.

⁹⁰ O automóvel chamava-se Tucker 48, em referência ao seu ano, entretanto nas campanhas publicitárias predominou o nome Tucker Torpedo.

⁹¹ General Motors, Ford e Chrysler.

Conforme relatos, o automóvel de Tucker era surpreendente e muito superior aos concorrentes de sua época, entretanto, foi processado pelo Congresso norte-americano sob diversas acusações, entre elas a de crime contra a poupança popular, a exemplo do que aconteceria anos mais tarde no Brasil, com a IBAP. Com o dinheiro arrecadado, através do sistema de venda de ações direto a população, Preston Tucker pode adquirir a maior fábrica de produção de automóveis da época, e que havia pertencido a Chrysler.

Apesar de cumprir com seus contratos e prazos, inclusive com o próprio governo norte-americano⁹², a Tucker Corporation foi fechada. *“Ele vendeu ações, para criar uma fábrica [...] e, em seguida, a indústria automobilística lançou uma campanha anti-Tucker devastadora”*. (TUCKER AUTOMOBILE CLUB OF AMÉRICA, acessado em mar. 2010). Desanimado, Preston Tucker mudou-se para o Brasil, na esperança de fugir da influência das grandes montadoras, e projetou um carro esporte chamado Carioca Preston faleceu em 1956, no Rio de Janeiro, antes de concluir seu projeto brasileiro.

Gomes (s/d) também comparou o Tucker a IBAP, ao escrever seu artigo para o programa Limite da ESPN-Brasil, lamentando o fim dado ao projeto IBAP, *“Fui atrás do Democrata, o carro brasileiro feito em meados dos anos 60 que não vingou por sacanagem do governo militar e das montadoras instaladas no país na época.”* (GOMES, s/d, avulso).

Retornando especificamente à Indústria Brasileira de Automóveis Presidente, diante de tantas acusações, a própria IBAP solicitou à Polícia Técnica de São Paulo que fosse realizada perícias nos setores de contabilidade e engenharia. Segundo Figueiredo (2000), no dia 27 de junho de 1967, era entregue um laudo assinado pelos peritos criminais Flávio Braco Azzar e Flávio Aron Braun, respectivamente, contador/economista e engenheiro. Os laudos afirmavam que havia sido constatado que a fábrica piloto da IBAP estava em plena atividade, produzindo carrocerias em fibra de vidro e um automóvel Democrata já acabado, em fase de testes, sendo que outros dois já estavam em produção.

Constatou-se ainda a preparação da área que abrigaria as novas instalações de produção, assim como as liberações na prefeitura municipal de São Bernardo do Campo e aprovações junto ao corpo de bombeiros, Secretaria de Saúde Pública e Assistência Social, Engenharia Sanitária e Comissão Intermunicipal de Controle de Poluição do Ar e da Água, do Estado de São Paulo, ou seja, a empresa apresentava toda a documentação legal e o produto ao qual se comprometia. Tal laudo contribuiu, segundo Figueiredo (2000), para o

⁹² Incluía-se no contrato a produção de 51 Tucker Torpedos, o que efetivamente aconteceu, destes 47 ainda se tem notícias.

arquivamento de um inquérito policial que tramitava na 1ª Delegacia Auxiliar de São Paulo, reclamada por um deputado.

O deputado ao qual Figueiredo refere-se era Avalone Junior, que tinha oferecido denúncia crime contra a IBAP, através de carta datada de 01 de outubro de 1964. Entretanto, a conclusão das investigações gerou fortes protestos dos deputados Levy Tavares, Dias Menezes e Avalone Junior, durante os tramites da CPI. Para Menezes (1966), deputados e policiais, principalmente do estado de São Paulo, estariam comprados por Nelson Fernandes, o que justificaria o fato de existirem “*duas certidões de ordem economica dizendo que não há nada contra ele. [...] Há uma informação da delegacia especializada de Ordem Economica dizendo que não há nada contra ele*”. (MENEZES, DOC, 1966. p.12). Já Avalone Junior acusava a polícia de São Paulo de endossar o empreendimento IBAP, sem tomar os devidos cuidados: “*Responsabilizarei o delegado Moraes Novais, pelos danos que a economia popular do Brasil sofrer futuramente*” (JUNIOR, 1966 apud DCN, jun, 1966. p.12).

Quanto à influência das indústrias automobilísticas multinacionais já instaladas no Brasil, não é possível determinar qual teria maior interesse ou mesmo participação nas campanhas contrarias à IBAP. Nelson Fernandes (2010) informa que as pressões vinham de todas as montadoras, porém, quem aparecia eram as revistas, através de uma agência que realizava a publicidade de todas as montadoras e fábricas de automóveis e auto-peças. Neste momento, dois jornalistas do Rio de Janeiro interessaram-se pela IBAP e passaram a acompanhar o desenvolvimento da indústria no seu dia-dia, a fim de averiguar se suas ações estavam condizentes ao planejamento apresentado por Nelson Fernandes. Após um ano de acompanhamento, ambos mostraram-se satisfeitos com os progressos que viram. Waldyr Figueiredo, então chefe do caderno de automóveis do Jornal do Brasil, dedicou uma página inteira para elogiar a evolução que viu, entretanto:

Cheguei ao jornal [...] e recebi o recado para subir à sala da Condessa [...]. Lá estava um ex-jornalista e, à época, nascente publicitário, que não se manifestou [...]. Educada e gentil como sempre, a Condessa elogiou meu trabalho, e o texto sobre o Democrata e a chegada dos motores. Mas disse que não era do interesse do jornal. De modos que ela pedia – não dedicasse mais espaço ao novo carro e sua fábrica. (FIGUEIREDO apud NASSER, 2005, p.27).

Segundo Fernandes (2010), o tal homem era o proprietário da citada agência publicitária, e que tinha, e ainda hoje possui, grande força dentro da imprensa, já que a publicidade das indústrias era muito cara:

Então o que, que esse individuo faz, ele pega três deputados estaduais e dois federais, então ele fazia os discursos e mandava esses caras na Câmara dos Deputados fazer um pronunciamento, eles falavam o que queriam, aí a imprensa publicava, eu aí processar, não podia porque tinham imunidade, então eu não tinha como me defender daquilo que eles falavam, isto estava acontecendo e a coisa foi [...] até um ponto que não teve mais sustentação. (FERNANDES, 1966 apud jun,1966, p. 47).

A essa altura, a revista “Quatro Rodas” dedicava várias páginas para acusar a IBAP de ser uma fraude, com a matéria de título: “Cuidado: Este carro não existe”. Considera-se este o golpe final na capacidade da indústria, de arrecadar receita através da venda dos títulos de propriedade.

Se você o vir passando na rua, ou em exposição em qualquer galeria de muito movimento, cercado de bandeirinhas, faixas, cartazes e rapazes simpáticos prontos a prestar quaisquer informações, não lhe dê a menor importância, olhe para o outro lado e vá em frente. De fato, como diz a sua publicidade, ele é um grande negócio – mas para N. Fernandes Empreendimentos e para a Indústria Brasileira de Automóveis Presidente, não para você. (QUATRO RODAS, out, 1968, p.51)

Porém, a IBAP também contou com defensores no meio político quando, durante a exposição do Ministro Macedo Soares a respeito dos motivos que teriam levado o governo a optar pela Alfa Romeo, em detrimento da IBAP, foi impedido de participar da concorrência e “*teria um carro feito a canivete*”. Ao questionar o ministro, o deputado Marcos Kertzmann, defendeu a IBAP e desmentiu a revista Quatro Rodas, mostrando a distorção das notícias a respeito da IBAP, publicadas em suas páginas:

Veja V. exa. A diferença entre o publicado pela revista e as conclusões da CPI, estampadas no Diário do Congresso, edição de 8 de julho de 1965, páginas 5.519. [...]. Portanto Sr. Ministro a revista “Quatro Rodas” não

publicou o que corresponde a realidade com referência a CPI. (KERTZMANN, 1968 apud DCN, set, 1968, p.27).

Os apoios eram escassos e sem a força necessária a permitir o desenvolvimento do projeto. Chama a atenção a ausência de apoio do empresariado nacional, que terminou também por se colocar de forma contrária à IBAP, se não todo ele, pelo menos os de São Bernardo do Campo. Após uma reunião para tratar do caso, manifestaram-se contrário por entenderem que, se o sistema de socialização de capital fosse capaz de criar uma indústria automobilística, capaz de competir com as multinacionais, isso poderia servir de estímulo aos trabalhadores, que se colocariam contra o empresariado, pois acreditariam que poderiam construir suas próprias fábricas:

Eu não acredito que a IBAP fosse prejudicar como os empresários chegaram a essa conclusão. Mas existiria uma transformação muito grande na maneira de se montar às empresas, porque a forma como eu estava fazendo, foi uma forma de levantamento de capital muito simples, não precisava ter muito dinheiro para participar, e de coisas que iam fabricar de necessidade para população. Ai os empresários chegaram lá em São Bernardo chegaram à conclusão que se eu construísse a indústria de automóveis eles tinham que fechar. (FERNANDES, N. [09/02/2010]. Curitiba: Entrevista concedida a Michel W. Z. de Almeida.).

Também o jornal Folha de São Paulo passou a ter problemas por divulgar matérias da IBAP. Conforme Fernandes (2010), ele foi chamado ao jornal e informado pelo dono da empresa de que a Folha não tinha mais como realizar reportagens sobre a IBAP, sob o risco de fechar. Diante disto, percebeu-se que as alternativas eram escassas “*eu fiquei desesperado, ai eles fecharam e não teve jeito, mas eu tentei, tentei de todas as maneiras viabilizar o empreendimento*” (FERNANDES, N. [09/02/2010]. Curitiba: Entrevista concedida a Michel W. Z. de Almeida).

No entanto, o esforço foi em vão: procederam-se invasões a escritórios e casas dos diretores, a imprensa cobria os atos policiais e as apreensões de documentos, “*não eram atos de funcionários públicos, mas desrespeitosos eventos festivos e promocionais*”. (NASSER, 2005, p.51). Diante das dificuldades, Nelson Fernandes decidiu trazer tudo que possuía já pronto na Itália para o Brasil. Entretanto, com a apreensão do carregamento com 500 motores que vinham de navio da Procosautom, na Itália, juntamente com todos os moldes, matrizes e conjuntos de ferramentas necessárias para fabricação no Brasil, mesmo depois de apresentada

a documentação comprovativa de que não se tratava de contrabando, não houve a liberação do carregamento “a carga foi apreendida em águas internacionais. Barbaridade jurídica, armada com presença e aval de imprensa, [...] tudo o de fazer o coração do Democrata restou abandonado no Porto de Santos e transformou-se em sucata vendida a peso”. (NASSER, 2005, p.51).

Diante dos obstáculos impostos e na tentativa de salvar o projeto, Nelson Fernandes entrou em contato com a italiana Fiat⁹³. A proposta era a de parceria, o que permitiria à italiana a entrar no mercado brasileiro. Assim, a IBAP adquiriria a produção dos automóveis Fiat 850, modelo popular que, certamente, agradaria o mercado brasileiro. A empresa italiana, por sua vez, forneceria o material necessário para a produção. O contrato e o processo jurídico eram simples, iguais ao já haviam permitido a implantação de outras multinacionais associadas ao capital nacional. “Não pedia financiamento, empréstimo ou participação do BNDE [...], apenas solicitava autorização para prosseguir entendimentos [...]” (NASSER, 2005, p.83).

A FIAT antes de vir prá cá era para nós comprar-mos [...] já tava acertado tudo só dependia do governo brasileiro autorizar, não endossava coisa nenhuma, quando eu vou ao Costa e Silva falei com ele, ele disse: mas meu filho porquê você não faz um empreendimentozinho, uma fábrica menorzinha, pra que fazer uma coisa dessas. (FERNANDES, N. [09/02/2010]. Curitiba: Entrevista concedida a Michel W. Z. de Almeida).

Também o ministro Macedo Soares foi consultado, entretanto, seu parecer ou o parecer do Ministério nunca foram emitidos. Assim, o negócio não vingou e a Fiat viria anos mais tarde através da FNM, via aquisição da Alfa Romeo.

No que diz respeito aos processos movidos contra a IBAP, somente após vinte anos de tramite judicial, é que Nelson Fernandes foi inocentado de todas as acusações e pode rever todo o material apreendido, “num dos feitos, o perito guardara o processo durante 13 anos” (NASSER, 2005, p. 83.). Porém, já era tarde para a IBAP e o Democrata; a fábrica estava destruída, as carrocerias jogadas em meio ao mato e apodrecidas, assim como o carregamento apreendido. A apreensão do material mecânico fez com que a IBAP perdesse tempo e fôlego, as expectativas do mercado já eram outras, e o projeto agora era inviável.

⁹³ Naquele momento, a FIAT já era a maior fabricante de automóveis da Europa.

Passados mais de vinte anos do fechamento da Indústria Automobilística Brasileira de Automóveis Presidente, a mesma retornava as páginas das principais revistas especializadas, entretanto o foco agora era outro. A Gurgel Veículos, sob a presidência do seu fundador João Conrado do Amaral Gurgel, havia decidido criar sua própria parte mecânica, encerrando a aquisição dos componentes Volkswagen, para tanto, resolvera partir da idéia de Nelson Fernandes, de venda direta à população como forma de ampliação de capital:

O Gurgel trabalhou comigo no comecinho, depois ele saiu para construir o carro elétrico, [...], quando ele chegou a um ponto de eu vou fazer a parte mecânica do produto; motor, câmbio, diferencial; dele, dá fábrica dele que é aquilo que eu fiz de cara [...]. Quando ele tava trabalhando para fazer isso, começou a sair novamente reportagens da minha indústria, fotografias dos carros [...] tudo no mato, tudo acabado. Daí o caseiro chegou e me telefonou: olha Nelson tem uma equipe repórteres aqui querendo tirar fotografia dos carros do galpão posso deixar? [...] quem é? É uma repórter. Coloca ela no telefone [...]. Ai ela me explicou que eles queriam mostrar o fracasso do meu empreendimento que era o que o [...] Andrade pretendia fazer para esculhambar com o empreendimento do Gurgel. (FERNANDES, N. [09/02/2010]. Curitiba: Entrevista concedida a Michel W. Z. de Almeida).

Por coincidência ou não, curiosamente nesta mesma época, a revista Oficina Mecânica trazia uma extensa reportagem a respeito da IBAP, na mesma linha que a adotada pela revista “Quatro Rodas”, vinte anos antes, em um momento em que a Gurgel Veículos estava em ampla campanha para arrecadação de acionistas. Buscava, ainda, colocar-se como uma empresa 100% brasileira e passava a adotar o lema de “*muitonacional*”, em contraponto as multinacionais:

Democrata: O carro que não existiu
Luxuoso, 100% nacional, feito pela Presidente...
A grande ilusão da década de 60, que causou prejuízo a mais de 80 mil pessoas [...]. O projeto não deu certo e milhares de pessoas que investiram na IBAP ficaram de mãos abanando.
Foi de 1963 a 1968 que o País viveu entre outras – a ilusão do Democrata. O problema não era o carro, e sim um complicado sistema de venda de ações [...].
Muita gente ainda se lembra desses carros sobre carrocerias de caminhões rodando pelas cidades do interior, com vendedores da Presidente aliciando interessados. E com isso cerca de 80 mil sócios foram arrebanhados, sem que um único carro fosse entregue. (OFICINA MECÂNICA, 1990 apud NASSER, 2005, p.55).

Desta forma, percebe-se que os interesses contrários à participação do capital nacional na indústria automobilística continuaram muito fortes, pelo menos até meados dos anos 90. Segundo Fernandes (2010), ainda hoje seria impossível de criar uma fábrica nacional, do projeto ao motor. Os interesses são muitos e o poder contrário é muito forte, e complementa que, somente em um governo de exceção, em uma ditadura nacionalista, se poderia levar tal projeto adiante, pois no sistema democrático, onde essas empresas podem atuar e influenciar setores, é inviável.

Hoje, Nelson Fernandes é um empresário bem sucedido, à frente do Cemitério Vertical de Curitiba. Quanto aos seus projetos anteriores a IBAP, o hospital Presidente continua funcionando normalmente, entretanto, Nelson Fernandes vendeu suas ações em 2002, quando mudou-se para Curitiba e criou o cemitério. O Clube Acre ainda hoje serve de ponto de encontro às famílias sócias, proprietárias dos títulos criados por Fernandes, entretanto, passa por dificuldades junto à vizinhança e a justiça⁹⁴. Já o hospital de Vila Formosa está desativado e abandonado, gerando revoltas por parte da população local contra o descaso do poder público com o hospital.

⁹⁴ Para maiores esclarecimentos, leia os anexos ou acesse as páginas através dos links citados nas referências.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do todo exposto, percebe-se que até a metade dos anos 50, a indústria automobilística internacional procurou manter uma política de exportação para o Brasil com automóveis prontos, montados ou desmontados, enquanto que internamente o automóvel criava ramificações econômicas que absorviam parte da mão de obra disponível. Dessa forma as possibilidades oferecidas pela indústria automobilística, foram percebidas principalmente durante o processo de nacional-desenvolvimentismo, nos anos dos governos de Getúlio Vargas, que buscou nacionalizar os automóveis pela obrigação do uso de peças nacionais, desenvolvendo dessa forma a área de autopeças e criando novos postos de trabalhos.

A conversão da Fábrica Nacional de Motores, para a indústria automobilística, possibilitou que pela primeira vez o Brasil possuísse uma produção própria de veículos, atendendo assim a uma grande demanda por veículos de carga, importantes em um país de grandes dimensões como o Brasil e que passava por grandes mudanças de infra-estrutura em suas principais cidades e estados, ao mesmo tempo em que buscava condicionar o seu trabalhador, aos interesses da Fábrica e do governo nacional. Por outro lado a FNM, passava a ser um problema, na medida em que conquistava mercado e competia fortemente com as multinacionais, principalmente a Ford e a General Motors, que já possuíam montadoras no Brasil desde o período da República Velha.

Diante disso, verifica-se que a opção de Juscelino Kubitschek de investir na implantação da indústria de automóveis no Brasil, se deve principalmente pelo fato de o País em fins dos anos 50, já possuir um parque industrial capaz de mover essa indústria. Assim como as possibilidades de criação de diversas outras áreas econômicas, como consequência da consolidação da primeira, devido à capacidade desta indústria de criar ramificações econômicas e novos mercados e empregos aliviando assim, tensões sociais e políticas, na medida em que conseguia desta forma aliviar as pressões do capital internacional que se expandia em direção ao Brasil.

Resolvia também parte dos problemas da indústria metal-mecânica e isso inclui a indústria de autopeças e a burguesia industrial nacional, que passavam a ter novos clientes e mercados com a instalação das fábricas automotivas, já que era pré-requisito para a sua instalação o uso de peças nacionais. Assim, conseguia também aliviar as pressões das camadas populares por empregos além de dar ao Brasil um aspecto de modernidade, proporcionado pela representatividade do automóvel.

Viu-se desta forma, que a implantação da indústria automobilística brasileira, seguiu uma tendência comum aos países em desenvolvimento, como o exemplificado por Portugal. No plano internacional, o foco de atuação das grandes montadoras ao longo do período analisado foi o mercado consumidor europeu, entretanto, as montadoras européias procuravam neutralizar a ação estrangeira através da adaptação ao modelo fordista, busca de inovações tecnológicas e quando necessário à adoção de conceitos estilísticos norte-americanos, como nos casos da Fiat, e da Renault, além de buscar recuperar o mercado perdido na Europa através de exportações diretas para os Estados Unidos. Desta forma, os países em desenvolvimento como o Brasil, apareciam como mercados menos prioritários, pois a prioridade estava em garantir o mercado doméstico e se possível ganhar fatias dos mercados das montadoras concorrentes.

Outro fator importante a ser ressaltado está nas quebras de paradigmas, que possibilitaram as montadoras avançarem em suas formas produtivas e comerciais, porém, também gerou sua própria extinção. Na medida em que para sobreviver, no caso das montadoras menores, não bastava apenas se adaptarem ao sistema vigente, era necessário descobrir algum fator que lhes desse vantagem sobre as grandes. Disto, na Europa surge o trabalho superexplorado dos imigrantes e no Japão a produção enxuta do toyotismo.

Por fim, essa acirrada disputa entre as montadoras, terminou gerando novos grupos empresariais através de fusões ou anexações, empresas tradicionais como a Leyland, DKW, Simca e Willys por exemplo, desaparecem, deixando espaços há outros grupos mais poderosos. No Brasil, isso se fez sentir principalmente através de uma re-configuração das empresas que atuavam no mercado automobilístico, onde as empresas que atuavam em 1968; *Ford, General Motors, Chrysler, Volkswagen e Alfa Romeo*, não são as mesmas de 1964, Willys, Simca, Vemag, FNM e Volkswagen, exceto a última que permaneceu no mercado porém muito mais forte do que antes, já que na Alemanha a Volkswagen adquiriu a Auto-Union.

Outro importante aspecto que chama a atenção, diz respeito à reorganização político-econômica do Brasil no pós 1964. Disto se destaca a participação de Roberto Campos onde como representante do BNDE no GEIA, demonstrou grande entusiasmo com a implantação da indústria automobilística, o que em parte explica a facilidade com que estas montadoras obtinham concessões para a sua instalação, em contra partida, ignorou a existência da FNM, mantendo-se fiel a sua crença de que o estado não deveria disputar pelo mercado.

Ao se analisar o PAEG, percebeu-se alguns dos pontos do Plano de Ação Econômica do Governo, revelando dificuldades principalmente em relação ao FMI. Viu-se que o plano gerou polemicas principalmente em relação ao congelamento dos salários, todavia, tais congelamentos eram justificados com aumentos nos chamados salários indiretos, que não contribuíam para o aumento da inflação e assim o governo poderia dar seguimento no plano de estabilização econômica. Outras medidas como a criação do FGTS e o BNH, contribuíram para a resolução do problema da estabilidade e da habitação, além de possibilitar a venda da estatal FNM, que não se enquadrava no perfil do governo.

Desta forma tanto a FNM quanto a IBAP, viram-se no centro de um turbilhão, cujo botão “*power*” havia sido acionado em 1964. A busca de racionalidade administrativa no governo federal e o discurso de constituição de uma indústria nacional baseado em multinacionais terminaram minando as empresas analisadas.

A FNM, por ser estatal e ter como produto, não a extração de matéria-prima, mas um produto que exigia elevado grau de especialização e destinado ao consumidor final como um bem durável, foi alvo de campanhas que procuravam diminuir sua importância, tanto para a economia nacional como para a estratégia de segurança nacional e desenvolvimento tecnológico. Seus balanços foram re-calculados, suas categorias extintas e a legislação que a defendia reformulada. Encontrou na mídia, uma forte opositora, sua venda repercutiu ainda por alguns anos, rotulando deputados como nacionalistas ou entreguistas.

Por outro lado, a divulgação da intenção de venda da FNM, serviu também para ligar sua história a IBAP, pois, foi justamente à tentativa de compra da Fenemê pela Presidente, que despertou a atenção do governo sobre a Indústria, intensificando a partir daí as críticas. Assim como a FNM, também a IBAP teve problemas com a mídia e com os deputados. Entretanto, neste caso ao que vimos os canais de comunicação, Rádio Bandeirantes e Revista Quatro Rodas, agiam de acordo com seus interesses econômicos, atendendo a pressões das grandes montadoras que se utilizavam do seu poder financeiro, onde através de uma possível retirada de anúncios em determinada revista ou rádio, poderiam forçar estas empresas a assumirem a linha de frente no ataque a IBAP.

No meio político, enquanto para a FNM o discurso era o de que somente a livre iniciativa poderia modernizar sua dinâmica, para a IBAP o discurso era de que seu projeto se tratava de um grande golpe na poupança popular. Sob esse pretexto organizou-se uma CPI que apesar de não encontrar nada de ilegal, concluiu que a proposta de Nelson Fernandes não possuía bases sólidas e a condenou, como já dava a entender desde o seu início.

Juridicamente, tanto a Indústria Presidente quanto Nelson Fernandes foram absolvidos de todas as acusações, entretanto, quando se permitiu o seu funcionamento, aí sim o empreendimento se tornara inviável.

Curiosamente, as críticas quanto ao sistema adotado por Nelson Fernandes para a arrecadação de fundos, somente atingiram ressonância quando o projeto constituiu-se em montar uma fábrica de automóveis, até então Fernandes não havia tido problemas para a criação do clube e, quando apereceram pela primeira vez, não foram fortes suficientes para impedir o desenvolvimento do empreendimento, como no caso do hospital. Ao que parece, não era apenas o fato da IBAP competir com multinacionais que assutava aos opositores, mas sim a forma de como se deu sua constituição financeira, ou seja, a idéia de que um povo unido pode fazer coisas inimagináveis e, neste caso, era o de criar uma indústria de automóveis 100% nacional, com projeto, carroceria e parte mecânica, capaz de competir com o modelo tradicional para constituição de empresas .

É importante salientar o contexto em que o projeto esta inserido, vivia-se à guerra fria e o medo do comunismo e da ameaça socialista, que inclusive havia servido de combustível a chamada revolução de 64 e, nisso aparecia uma fábrica de automóveis chamada Presidente e com seu automóvel o Democrata e, para fechar, buscava a socialização do capital, eis aí o principal da idéia de Nelson Fernandes. Por fim, destaca-se a incrível coincidência guardada pelo destino para os ex-ministros Macedo Soares e Roberto Campos, que figuraram na vice-presidência e na própria presidência da Mercedes Benz do Brasil, e que de uma forma ou de outra acabou favorecida com a venda da Fábrica Nacional de Motores.

REFERÊNCIAS

- ALERGS. **O Pensamento político de Getúlio Vargas**. Porto Alegre: Corag, 2004.
- ANFAVEA. **Indústria automobilística brasileira: 50 anos**. Disponível em: www.anfavea.com.br/50anos.html, acessado em: 15/10/2006.
- _____. **Anuário da indústria automobilística brasileira**. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br/anuario.html> acessado em: 19/6/2007.
- _____. **Os 50 anos da indústria automobilística**. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br> acessado em: 19/6/2007.
- BARRERAS, M. J. L. **Pedagogia da Sedução: Os publicitários e os anúncios de automóveis no Brasil dos anos 1956 – 1973**. Porto Alegre: PUCRS, 2002. 301 f. Tese (Doutorado em Comunicação Social) Faculdade dos Meios de Comunicação.
- BARROS, Edgard Luiz de. **Os governos militares**. São Paulo: Contexto, 1992.
- BASTOS, Expedito Carlos Stephani. **Caminhões FNM: Um genuíno Made in Brazil no exército**. Disponível em: www.ufjf.edu.br/defesa. Acessado em: 14/3/2006.
- BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Desenvolvimento e crise no Brasil: 1930 – 1967**. Rio de Janeiro: Zahar, 1968.
- _____. **O Conceito histórico de desenvolvimento econômico**. Disponível em: www.bresserpereira.org.br acessado em: 03/10/2007.
- BRUMER, Sara. **Estrutura, conduta e desempenho da indústria meta-mecânica gaúcha – 1977**. Porto Alegre: FEE, 1981.
- BUONO, Marcos Eduardo. **Incentivos fiscais para indústria automobilística**. Disponível em: <http://www.eaesp.fgvsp.br/AppData/Article/MarcosBuono.pdf> acessado em: 15/10/2006.
- CAMARGO, C. P. F. de. CARDOSO, F. H. MAZZUCHELLI, F. et. al. **São Paulo 1975: Crescimento e Pobreza**. 4. ed. São Paulo: Loyola, s/d.
- CAMPOS, Roberto de Oliveira. **A lanterna na popa: memórias**. Rio de Janeiro: Topbooks, 1994.
- CAPELLARI, Juvêncio. **Porto Alegre em marcha: Magestosa Capital do Rio Grande do Sul – Brasil**. Porto Alegre: Tipografia União, 1951.
- CARRION Jr., Francisco Machado. **Controvérsias do modelo** In: CARRION Jr., Francisco Machado. **O Modelo Brasileiro: Impasses e Alternativas**. Porto Alegre: Zeta, 1975.
- DOCKHORN, Gilvan Veiga. **Quando a ordem é segurança e o progresso é desenvolvimento 1964-1974**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2002.
- DOWBOR, Ladislau. **O que é capital**. 7ed. São Paulo: Brasiliense, 1988.
- FURTADO, Celso. **Um Projeto para o Brasil**. Rio de Janeiro: Saga, 1968.
- GROS, Denise Barbosa. **Burguesia industrial gaúcha e o estado nacional 1964-1978**. Porto Alegre: FEE, 1987. 102 p.
- GOUNET, Thomas. **Fordismo e toyotismo na civilização do automóvel**. São Paulo: Boitempo, 2002.

GROS, Denise Barbosa. **Burguesia industrial gaúcha e o Estado Nacional 1964-1978**. Porto Alegre: FEE, 1987.

GUAZZELLI, César Barcelos. A incapacidade hegemônica das burguesias latino-americanas e as ditaduras militares. In: **História contemporânea da América Latina 1960 – 1990**. Porto Alegre, Editora da Universidade, 1993.

HOBBSAWN, Eric J. **Nações e nacionalismo desde 1780: programa, mito e realidade**. Tradução: Maria Celia Paoli, Anna Maria Quirino. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1990.

HUENNINGHAUS, Kurt. **História do Automóvel**. Tradução: Maryla Gremo. São Paulo: Boa Leitura, s/d.

IANNI, Octavio. **O colapso do populismo no Brasil**. 2ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1971.

_____. **Capitalismo, Violência e terrorismo**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

JONES, D. T. ROOS, D. WOMARCK, J. P. **A Máquina que Mudou o Mundo**. Tradução: Ivo Korytowski. Petrópolis: Campus, 1992.

LATINI, Sydney A. **A implantação da indústria automobilística no Brasil**: Da substituição de importações ativa à globalização passiva. São Paulo: Alaúde, 2007.

LEANDRO, Tiago S. **Indústria automobilística brasileira**. Disponível em: www.univap.br/biblioteca/hp_julho_2002/Monografia%20Revisada%20julho%202002/07.pdf f. acessado em: 01/05/2006.

MELLO, J. M. C. de. NOVAIS, F. A. **Capitalismo tardio e sociabilidade moderna**. In: SCHUWARCZ, L. M. (Org.) **História da vida privada no Brasil: Contrastes da intimidade contemporânea**. 4v São Paulo: Companhia das Letras.

METAL LEVE. **A história da indústria de autopeças no Brasil** - São Paulo: Tempo & Memória: Metal Leve, 2000.

NASSER, Roberto. **Democrata: o carro certo no tempo errado**. Brasília: Edita, 2005.

NEGRO, Antonio Luigi. **Servos do tempo**. In: ARBIX, G. ZILBOVICIUS, M. De JK a FHC: A reinvenção dos carros. São Paulo: Scritta, 1997.

NUNES, Edson. **A gramática política do Brasil: clientelismo e insulamento burocrático**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1997.

ODÁLIA, Nilo. O Brasil nas relações internacionais: 1945 – 1964. In: MOTA, C. G. **Brasil em perspectiva**. 11º ed. São Paulo: Difel, 1980.

OHLWEILER, Otto Alcides. **A crise da economia mundial**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1988.

OLIVEIRA, Marcus Roberto de. **Conspiração, populismo e golpe de Estado no Brasil**. In: Revista de Sociologia e política. nº 17, nov. 2001. disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/rsocp/n17/a12n17.pdf>, acessado em: 20/8/2010.

PAIVA, Eduardo Nazareth. **A Fabrica Nacional de Motores (FNM) e a pré-história da implantação da industria automobilística no Brasil do ponto de vista da teoria autor-rede**. Toluca, México: Convergência, maio-agosto, ano 11, nº 35, 2004. disponível em: <http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/pdf/105/10503512.pdf>, acessado em: 07/9/2006.

PIMENTA, Luiz José. **A crise na rede de concessionárias de automóveis no Brasil**. Salvador: UNIFACS, 2002. 158 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Urbano) – Faculdade de Economia, Universidade Salvador, Salvador. Disponível em: http://www.ppdru.unifacs.br/cedre/dissertacoes/resumo_luis.htm acessado em: 15/10/2006.

RAMALHO, José Ricardo. **Estado-Patrão e luta operária: o caso FNM**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989.

RÜDIGER, Francisco Ricardo. **Paradigmas do estudo da história**. Porto Alegre: IEL/IGEL, 1991.

SANTOS, A. M.M.M.; Burity, P. **O Complexo automotivo**. Disponível em: http://www.finame.com.br/conhecimento/livro_setorial/setorial06.pdf, acessado em: 17/02/2006.

SANTOS, Milton. SILVEIRA, M. L. **O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI**. 5º ed. Rio de Janeiro: Record, 2003.

SANTOS, Pedro Augusto Gomes. **A classe média vai ao paraíso: JK em manchetes**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2002.

SHAPIRO, Helen. **A primeira migração das montadoras: 1956-1968**. In: ARBIX, G. ZILBOVICIUS, M. De JK a FHC: A reinvenção dos carros. São Paulo: Scritta, 1997.

SILVA, Elizabeth Bortolaia. **Refazendo a fábrica fordista**. São Paulo: Hucitec, 1990.

SILVEIRA, H. G. da. A política externa de Vargas nos anos 30: continuidades e rupturas vistas na questão do Chaco. In: AXT, G. et al. **Da vida para a História: Reflexões sobre a era Vargas**. Porto Alegre: Nova Prova, 2005.

SINGER, Paul. **A crise do milagre: Interpretação crítica da economia brasileira**. 7º ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982. 167 p.

SKIDMORE, Thomas. Brasil: **De Getúlio a Castelo**. 5º ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.

VARGAS, Lutero Sarmanho. **Getúlio Vargas: A Revolução Inacabada**. Rio de Janeiro: Bloch, 1988.

VERISSIMO, Erico. **Lembrança de Porto Alegre**. Porto Alegre: Globo, 1954.

VIZENTINI, Paulo Fagundes. **História do Século XX**. 3ed. ampl. Porto Alegre: Leitura XXI, 2007.

WOMACK, James P. JONES, Daniel T. ROOS, Daniel: **A máquina que mudou o mundo**. Tradução: Ivo Korytowski. Rio de Janeiro: Campus, 1992.

XAVIER, Marcos. Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território: O exemplo da rede rodoviária brasileira. In: **O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI**. 5º ed. Rio de Janeiro: Record, 2003.

Avulsos:

FIGUEIREDO, Waldyr Angelo. Indústria brasileira de automóveis presidente.

GOMES, Flavio. Democrata: o nosso Tucker.

Documentos:

ESTUDO PARA AMPLIAÇÃO DO CAPITAL SOCIAL. Macan Ind. Com. Dez/1966.
disponível em: <http://www.gurgelbrasil.com/> acessado em: 12/12/2005.

Entrevistas:

ALDO BESSON, Empresário, fundador da fábrica de automóveis Besson Gobbi S.A.

ROBERTO NASSER, Curador do Museu do Automóvel de Brasília.

ROBERSON AZAMBUJA, colecionador e proprietário de um dos três automóveis Democratas ainda existentes.

NELSON FERNANDES, Empresário, fundador dos empreendimentos: Clube Acre, Hospital Presidente e Indústria Brasileira de Automóveis Presidente.

Leis:

BRASIL. Decreto nº 39.412. Rio de Janeiro: 16/6/1956.

_____. Coletânea de leis, out – dez de 1965, Brasília: 23/6/1966.

_____. Lei nº 5181. Brasília: 1/12/1966.

_____. Lei nº 4634. Brasília: 18/5/1965.

_____. Lei nº 4694. Brasília: 21/6/1965.

Vídeos:

AUTO ESPORTE. Presidente Democrata. 25/11/2007.

GURGEL MOTORES. Venda de ações. 1988

LIMITE. Democrata IBAP. s/d.

LUCASFILM. Tucker: The man and his dream. 1988.

VRUM. Democrata. s/d.

Periódicos:

AUTOESPORTE. São Paulo: nov. 1967.

_____. São Paulo: set. 1967.

AUTOMÓVEIS E ACESSÓRIOS. São Paulo: fev. 1961.

_____. São Paulo: set. – dez. 1962.

_____. São Paulo: abr. 1963.

_____. São Paulo: Mai. 1963.

_____. São Paulo: Nov. 1963.

_____. São Paulo: Dez. 1963.

_____. São Paulo: Ago. 1967.

CONJUNTURA ECONOMICA. Rio de Janeiro: Mai/1949.

_____. Rio de Janeiro: Fev, 1951.

_____. Rio de Janeiro: Jan, 1956.

_____. Rio de Janeiro: fev. – nov. 1967.

CORREIO DO POVO. Porto Alegre: 01/4/1950.

_____. Porto Alegre: 02/4/1950.

_____. Porto Alegre 04/4/1950.

_____. Porto Alegre: 07/4/1950.

CORREIO DA MANHÃ. Rio de Janeiro: 09/08/1964.

_____. Rio de Janeiro: 27/11/1964.

_____. Rio de Janeiro: 08/12/1964.

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL. Projeto de resolução nº 144. jun, 1966.

_____. maio 1968.

_____. jul. 1968.

_____. ago 1968.

_____. set. 1968.

_____. ago. 1970.

QUATRO RODAS. São Paulo: maio de 1961.

_____. set. 1961.

_____. Jun.1966.

_____. s/d 1966.

_____. jan. 1968.

_____. fev. 1968.

_____. mar. 1968.

_____. abr. 1968.

_____. maio 1968.

_____. out. 1968

_____. dez. 1968.

MECÂNICA POPULAR. São Paulo: maio 1964.

_____. jan. – abr. 1966.

_____. Jul. 1966

_____. ago. 1966

_____. dez 1966.

_____. out. 1967

_____. nov. 1967

_____. set. s/d

REVISTA DO GLOBO. Porto Alegre: Jan, 1930.

_____. Porto Alegre: Mai, 1930.

_____. Porto Alegre: Ago, 1931

O CRUZEIRO. São Paulo: fev. 1966.

O DIRIGENTE INDUSTRIAL. São Paulo: Jan-Dez/1968.

Páginas na Internet:

ACRE CLUBE. <http://www.acreclube.com.br/home.php>

CAMARA DOS DEPUTADOS. <http://www2.camara.gov.br/legislacao>

CARRO ON LINE. www.carroonline.terra.com.br

CEDEC. <http://www.cedec.org.br>

CORAG. www.corag.com.br

FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS. <http://www.fgv.br>

HISTÓRIA DA VEMAG. <http://www.dkw.com.br/histvemag.tml>

HOSPITAL PRESIDENTE. <http://www.hospitalpresidente.com.br/index.html>

<http://www.senado.gov.br/sf/>

<http://www2.camara.gov.br/>

IBGE. <http://www.ibge.gov.br/home/> <http://www.ibge.gov.br/seculoxx/default.shtm>

MUSEU ANHANGUERA DO AUTOMÓVEL. <http://djjaragua.vilabol.uol.com.br/>

PERIÓDICOS. <http://www.periodicos.capes.gov.br/portugues/index.jsp>

SÃO PAULO ABANDONADA E ANTIGA. <http://saopauloabandonada.com.br/antigo-hospital-da-vila-formosa/>

SCIELO. <http://www.scielo.org/index.php?lang=pt>

SENADO FEDERAL. <http://www6.senado.gov.br/sicon/PreparaFormPesquisa.action>

TUCKER. <http://www.tuckerclub.org/>

WEBMOTORS.

http://www.webmotors.com.br/wmpublicador/Reportagens_Conteudo.vxlpub?hmid=36613

Arquivos/ Instituições:

ARQUIVO HISTÓRICO DO RIO GRANDE DO SUL. Rua Sete de Setembro, 1020- 2º andar, Centro, Porto Alegre-RS.

BIBLIOTECA DA ALERGS. Praça Marechal Deodoro, 101, Centro, Porto Alegre.

BIBLIOTECA MUNICIPAL DE CURITIBA. Rua Cândido Lopes, 133, Centro, Curitiba.

FEE. Rua Duque de Caxias, 1691, Centro, Porto Alegre-RS.

MUSEU DE COMUNICAÇÃO HIPÓLITO JOSÉ DA COSTA. Rua dos Andradas, 959, Centro, Porto Alegre-RS.

ANEXOS:

ANEXO A – Indicação de Nelson Fernandes para Consagração Pública Municipal (transcrição)

Nº da proposição: 22.00024.2006

Início de tramitação: 15/9/2006

O Vereador, Jair César infra-assinado, no uso de suas atribuições legais, submete à apreciação da Câmara Municipal de Curitiba a seguinte proposição:

Indicação de Consagração Pública Municipal

SÚMULA: Indica o Cemitério Vertical de Curitiba para receber a distinção honorífica “Consagração Pública Municipal”

Indica nos termos da legislação municipal, “*Cemitério Vertical de Curitiba*”, para ser agraciado com Título Consagração Pública Municipal.

Jair César

Vereador

Justificativa

O Cemitério vertical de Curitiba foi idealizado, e implantado no ano de 1986 pelo empresário Nelson Fernandes, nascido em 1931 na cidade de São Paulo, capital, onde realizou diversos empreendimentos nas áreas recreativa, hospitalar e hoteleira.

Os cemitérios verticais são a melhor alternativa para atender a necessidade das cidades em razão do crescente aumento da população, além de constituir a única opção ecologicamente correta para não poluir o meio ambiente, tanto no aspecto urbano como na contaminação do solo e de seu lençol freático.

Durante os dois primeiros anos, o clima era de dúvida e de expectativa quanto à viabilidade do empreendimento; entretanto, após o início de suas atividades, passou a ter grande aceitação, sendo constantemente visitado por famílias com a finalidade de conhecerem a funcionalidade do empreendimento e tirarem a dúvida, sobre como os corpos são sepultados, se em pé ou deitados.

Nelson Fernandes, sempre buscou encontrar soluções mais adequadas para os problemas existentes na maioria dos cemitérios. Com criatividade, viabilizou condições favoráveis para que as famílias, independente de suas condições econômicas e sociais,

pudessem ter a oportunidade de serem sepultadas em um dos mais modernos e luxuosos cemitérios verticais da América Latina, como também perpetuarem a memória de seus entes queridos guardando os restos mortais nos ossuários do cemitério, local diferenciado, inédito em cemitérios verticais, e de fino acabamento. Lápides de mármore branco, dão ao ambiente um ar de suavidade, paz e beleza. Nos corredores centrais, as paredes são decoradas com lindas telas, os pisos forrados com carpete e os ambientes de estar, moldurados com belas paisagens, fazem com que as pessoas não tenham a sensação de estarem dentro de um cemitério.

Hoje, consolidado seu projeto pioneiro, Nelson Fernandes prepara-se para a construção de novos cemitérios verticais em outras cidades, atendendo convite de empresários e Governos municipais que buscam uma solução ecológica e economicamente viável para seus municípios. Conhecedor dos problemas que afetam os munícipes, e para ampliar os serviços prestados, Nelson Fernandes entrou com projeto junto a Prefeitura Municipal de Curitiba para implantar o primeiro crematório da cidade, sendo que a aprovação deste projeto está dependendo apenas dos órgãos Municipais envolvidos.

Com isso, Nelson Fernandes possibilitou a todas as camadas sociais a oportunidade de adquirirem um patrimônio permanente, ao mesmo tempo em que podem receber toda a cobertura necessária para a realização de um funeral digno de seus entes queridos, com toda a assistência necessária, de forma que a família não tenha nenhum trabalho ou despesa nesse doloroso momento que é o da perda de um familiar.

Nelson Fernandes diz que o que lhe deu grande satisfação, foi a acolhida que recebeu dos curitibanos, onde fez muitos amigos no decorrer destes 18 que aqui reside com toda a família, esposa, filhos e netos, e que quer continuar aqui enquanto viver e também após a morte porque já reservou no cemitério vertical o seu cantinho.

ANEXO B – Carta aberta de Preston Tucker a indústria automobilística norte-americana. (tradução sugerida a partir do tradutor automático google, para ver o texto original acesse a página citada nas referências).

Uma Carta Aberta de Preston Tucker

Esta carta apareceu em vários jornais nos Estados Unidos em 15 de junho de 1948.

Uma carta aberta à indústria automobilística, no interesse do motorista americano Por Preston Tucker Presidente, Tucker Corp.

Senhores:

Como sabem, estamos construindo um automóvel completamente novo, com motor traseiro Tucker. Por ser-mos recém-chegados no campo, tivemos de começar do zero e trabalhar mais e mais rápido do que a maioria de vocês. Por exemplo, em vez dos 20 meses que geralmente levam a produzir um novo modelo de design convencional, meus engenheiros tomaram menos de 10, perfeito para um carro que eu acredito firmemente que abre uma nova era no automobilismo.

Neste mesmo ano, completamos uma organização comerciante nacional, adquiriu-se a maior e mais moderna fábrica de automóveis do mundo, e apuradas as plataformas de produção em massa. Estas coisas têm sido feitas e bem feitas, apesar de injusta e persistente oposição de dentro da indústria automotiva.

Por favor, não me entendam mal. Muitos de vocês têm ido para fora de sua maneira de ser amigável para o Tucker Corporation. É verdade, alguns de vocês não têm partilhado a nossa convicção de que um carro de motor traseiro é o carro do futuro, mas você tem sido capaz de deixar o juiz motorista americano que para ele, na firme convicção de que o que é melhor para o motorista é melhor para você a longo prazo.

Mas há um outro grupo de um poderoso grupo, que durante dois anos levou a uma campanha organizada com cuidado para impedir o público de automobilismo de sempre começar suas mãos sobre o volante de um Tucker. Essas pessoas têm tentado introduzir espões em nossa fábrica. Eles têm tentado subornar e corromper funcionários leais Tucker. Essa curiosidade sobre o que acontece na fábrica de Tucker deve ser muito lisonjeiro, eu suponho. Mas eles não pararam aí.

Eles ainda têm seus porta-vozes em lugares altos, em Washington. Como resultado direto de sua influência, os concessionários Tucker em todo o país, homens de caráter permanente e em suas comunidades têm sido perseguidos e grelhados por agentes do governo e do Congresso com Comissões de Instrução.

Meus colegas e eu e os Corporation Tucker foram investigados e investigadas, e outra vez. Milhões de dólares do dinheiro dos contribuintes têm sido desperdiçados em um esforço infrutífero totalmente para matar o Tucker, de barrar-nos de matérias-primas necessárias, para nos manter tão ocupado nos defender e os nossos esforços que o público automobilismo não teria de esperar por um completamente novo carro de motor traseiro. Mas eles não têm sido capazes de nos parar.

Você sabe, talvez, que a nossa oferta por uma planta de aço de propriedade do governo em Cleveland foi recentemente recusado. Deixe-me lhe contar a história dentro desse; propostas seladas foram chamados para, em conformidade com a lei. Apenas dois foram submetidos, por uma empresa siderúrgica do funcionamento da unidade, o outro pela Corporação Tucker. As propostas foram abertas cerca de cinco meses atrás. Tucker Corporation a oferta foi elevada. Se o lance Tucker tinha sido aceito, poderia ter dado aos contribuintes, tanto quanto quatro milhões de dólares a mais para a planta que a empresa siderúrgica oferecidos.

Esta planta proporcionaria amplas matérias-primas para a produção de volume da Tucker e serviria a numerosas empresas de pequeno porte que passam fome de aço.

Você pensaria que o nosso lance mais alto para a planta teria sido aceito há muito tempo. Durante cinco meses, a pressão política, implacável e descarada, forçou atraso após atraso. Nós ainda estamos esperando. Nós não sabemos quem é o responsável por isso. Mas quem você acha que está recebendo a matéria-prima a partir desta planta que queremos para Tucker e pequenas empresas? Nenhuma, exceto alguns bem conhecidos - e os fabricantes de automóvel hostil.

A maior parte da pressão política e de investigações que tivemos que enfrentar nos últimos dois anos pode ser rastreada até uma pessoa influente, que é a tentar "apanhar Tucker". Se ele age por convicção honesta em seus esforços para prolongar o automóvel, então espero que tenha a coragem de dizer ao público exatamente isso.

Mas pessoalmente acreditamos que ele tem mais motivos óbvios. Provas em arquivos da Tucker, por exemplo, mostram o interesse em controlar uma grande agência de vendas de uma empresa filial de automóvel, que está no nome de sua esposa. E quando ele deu uma festa elaborada em um hotel de Washington há alguns meses, quem você acha que pagou a conta? Nenhuma, com exceção de um funcionário de um automóvel, um fabricante claramente hostil à Corporação Tucker. Será que tudo isto, também, apenas uma coincidência?

Agora, mais uma vez estamos sendo investigados. Apenas no momento em que nós estamos começando a produção em um carro que conquistou os corações dos milhões de motoristas que viram, apenas quando o trabalho de fazer automóveis exige todo o nosso tempo e energia, meus companheiros e eu estamos convidados a tirar um tempo uma e outra vez desde que tivemos a ousadia de sugerir os americanos estão ansiosos por um carro completamente novo.

O que você pensa em nosso lugar? Você diria que foi mera coincidência ou se você acha que foi planejada dessa maneira?

Você quer saber, talvez, por isso que tenho feito estas declarações em uma carta aberta. Aqui está o Aqui está o porquê: Como Presidente da Tucker Corporation, sou responsável por 1.872 concessionários e distribuidores de Tucker e quase 50.000 acionistas Tucker. Essas pessoas criaram 25 milhões dólares americanos para a Tucker Corporation. E eu estou indo para proteger seus interesses.

Além disso, prometemos aos motoristas americanos um automóvel completamente novo com motor traseiro, e as centenas de milhares de pessoas nos escrevem que estão prontos e esperando para comprá-lo. Todas os dias nos chegam cartas de pessoas que sabem que na luta para colocar o motor traseiro Tucker na estrada, que estamos ao mesmo tempo, lutando por seus direitos como motoristas para obter o melhor que a engenhosa engenharia americana pode produzir.

Nós estamos indo para justificar o apoio que esses motoristas tão generosamente nos deram. Nós vamos lhes dar o carro que querem por um preço que possam pagar, e sem pagar o tributo para o mercado negro. Como isso será feito, será anunciado hoje.

Mas, enquanto isso, quero registrar o fato de que nós apenas começamos a lutar. Nós temos sido pacientes até agora, mas nossa paciência está se esgotando. Podemos dar nomes, datas e locais para provar as nossas acusações de concorrência desleal e, se necessário, vamos fazê-lo.

Quando chegar o dia em que qualquer um pode dobrar o país, nossas leis e legisladores para servir a egoístas e, acabar com a competição, será o dia que morrerá governo democrático. E nós estamos apenas otimistas o suficiente para acreditar que uma vez que os fatos estão sobre a mesa, a opinião pública norte-americana vai entrar com uma vara grande.

ANEXO C – Estatuto social do Acre Cube

PREÂMBULO

A ASSOCIAÇÃO CULTURAL, RECREATIVA E ESPORTIVA ACRE CLUBE, foi fundada em 13 de Junho de 1959 quando um grupo de jovens entusiastas por esportes, artes, e espetáculos, tendo no comando o seu idealizador NELSON FERNANDES, deu início aos primeiros passos na constituição de nossa Associação, construindo e instalando a sua sede

social na Rua Gaurama nº 540, Jardim França, cidade de São Paulo, e registrando, no ano de 1960, seu Estatuto Social no 3º Cartório de Registro de Títulos e Documentos e Civil de Pessoa Jurídica da Comarca da Capital do Estado de São Paulo, sendo certo que o aludido Estatuto vigorou até 27 de Janeiro de 1986, tendo a nova versão, por sua vez, sido alterada em 14 de Abril de 1999, e que, em 15 de Dezembro de 2004 foi, mais uma vez, alterado, desta vez para adequá-lo ao Novo Código Civil Brasileiro (Lei Federal nº 10406 de 10 de Janeiro de 2002) e que ora se pretende adaptá-lo às novas realidades por que passam a sociedade brasileira e, em especial, nossa Associação, consoante autoriza o Artigo 89 do Estatuto em vigor, razão pela qual, envolveu-se o Conselho Deliberativo desta Associação, em conformidade com o artigo 61, inciso XXI do Estatuto vigente, tendo como Presidente o Sr. Jorge Saliente Ferre, sob a segura orientação técnica da Comissão de Revisão Estatutária especialmente constituída e designada para apresentar ao quadro social o presente instrumento, visando receber parecer favorável da Assembléia Geral Extraordinária convocada pelo seu referido Presidente, segundo se infere dos artigos 41, inciso IV e 42 do estatuto vigente, na conformidade com a proposta advinda do Conselho Deliberativo o qual, uma vez aprovado, será apresentado para averbação no 3º Cartório de Registro de Títulos e Documentos e Civil de Pessoa Jurídica da Comarca da Capital deste Estado de São Paulo a quem, uma vez recebido e pré-notado, compete registrá-lo.

São Paulo, 19 de dezembro de 2006.

ANEXO D – Contrato de promessa de cessão de ações da FNM a Alfa Romeo

VII — O CONTRATO DE PROMESSA DE CESSÃO DE AÇÕES DA FNM A ALFA ROMEO

Promessa de cessão de ações da Fábrica Nacional de Motores S.A. celebrada entre a União Federal e a Alfa Romeo S.P.A. nos termos abaixo.

Aos dias do mês de 1968, na cidade do Rio de Janeiro, Estado da Guanabara, a União Federal, de conformidade com as autorizações contidas no Decreto-lei nº 103, de 13 de janeiro de 1967, e art. 126, parágrafo 2º alínea "b" do Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967 e por força do disposto no art. 11 do Decreto-lei número 348, de 4 de janeiro de 1968, representada neste ato pelos Ministros de Estado da Indústria e do Comércio e da Fazenda, e Alfa Romeo S.P.A. com sede em Milão, Itália, representada neste ato por doravante denominados promitente cedente e promitente cessionário respectivamente, tem justa e contratada a promessa de cessão de 82,46% das ações ordinárias do valor nominal de NCr\$ 1,00 (hum cruzeiro novo) cada uma, da Fábrica Nacional de Motores S.A., sociedade de economia mista, da qual a promitente cedente detém o controle acionário na percentagem de 97,46%, de acordo com as cláusulas e condições abaixo:

I — Preço: A cessão das ações, cujo percentual é de 82,46%, é feita pelo preço de NCr\$ 82.460.000,00 (oitenta e dois milhões quatrocentos e sessenta mil cruzeiros novos) acrescidos de uma parcela de até NCr\$ 10.000.000,00 (dez milhões de cruzeiros novos) destinada à atender ao pagamento de indenizações trabalhistas a serem feitas a empregados daquela Fábrica.

Os restantes 15% de ações continuarão de propriedade da promitente cedente, mas sujeitos a uma opção de compra no valor de NCr\$ 15.000.000,00 (quinze milhões de cruzeiros novos), na forma do protocolo adicional ao presente contrato.

II — Prazos e Forma de Pagamento: O pagamento do preço de 82,46% das ações será feito da seguinte forma:

a) A promitente cessionária depositará, no Banco do Brasil S.A., parceladamente, até NCr\$ 10.000.000,00 (dez milhões de cruzeiros novos), de acordo com as necessidades de pagamento de indenizações trabalhistas a que se refere o documento anexo à presente;

b) NCr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros novos) serão representados pelo patrimônio imobiliário da Fábrica Nacional de Motores S.A. no Município de Duque de Caxias, descrito em documento anexo e conforme planta subscrita por ambas as partes, o qual integrará o patrimônio da União Federal, mediante ato próprio do Poder Executivo, limitando-se a Fábrica Nacional de Motores à área de cerca de 3.300.000m² (área cerca da 835.887m²), além de todas as servidões ativas que já existem e as necessárias à área industrial que ficará com a Fábrica, conforme cláusula abaixo, devendo essa incorporação ao patrimônio da União efetuar-se no prazo máximo de 30 (trinta) dias da aceitação de cessão abaixo referido:

c) O saldo restante de NCr\$ 52.460.000,00 (cinquenta e dois milhões quatrocentos e sessenta mil cruzeiros novos) deverá ser pago em US\$ dólares americanos, ao câmbio da data do balanço de cessão, em dez (10) prestações semestrais, iguais e sucessivas, vencendo-se a primeira no primeiro-dia útil após 2 (dois) anos contados da data de transferência das ações, mediante títulos emitidos por uma subsidiária da promitente cessionária e por esta avaliados, vencendo juros de 6% ao ano, devidos, também, tão somente, a partir do primeiro dia após o referido período de dois anos;

Permita-me chamar a atenção dos Srs. Deputados para esta cláusula: o pagamento será feito em dólares americanos. Já se previa, nesta data, que podia haver desvalorização do cruzeiro.

c. 1) Para efeitos de conversão do valor em cruzeiros dê-se saldo em moeda norte-americana, aplicar-se-á a taxa de venda, pelo Banco do Brasil S.A., da moeda norte-americana, na abertura do mercado na data do levantamento do balanço de cessão;

d) Em havendo interesse da promitente cedente e a seu exclusivo juízo, poderá o saldo do preço referido na

alínea "c" desta Cláusula vir a ser pago sob a forma de bens e equipamentos tais como instalações siderúrgicas e químicas, usinas hidro ou termo-elétricas, e outros que sejam julgados de interesse da promitente cedente.

III — Aumento e Redução do Capital da Fábrica: A promitente cedente se obriga a promover, dentro do prazo de trinta (30) dias, da data deste contrato, a elevação do capital social da Fábrica Nacional de Motores S.A. para NCr\$ 100.000.000,00 (cem milhões de cruzeiros novos) mediante a capitalização do Fundo de Reserva para Reavaliação do Ativo Imobilizado, permanecendo apenas, no referido Fundo, o saldo de NCr\$ 701.937,79 (setecentos e um mil, novecentos e trinta e sete centavos), obrigando-se ainda à redução do capital da empresa, dentro do prazo máximo de trinta (30) dias, contados da data da assinatura do presente contrato, passando para exclusiva e total responsabilidade da União as terras a ela transferidas.

IV — Balanço de Cessão: O preço fixado na proposta da Alfa Romeo S.P.A. e aceito pela União Federal teve por base a situação patrimonial da Fábrica Nacional de Motores S.A. constante de seu balanço encerrado em 31 de dezembro de 1967. Logo que cumpridas as obrigações que ficam a cargo da União Federal, proceder-se-á a um balanço de cessão para fixar-se a situação patrimonial então existente, e qualquer modificação, para mais ou para menos, verificada nesse balanço refletir-se-á na parte do preço a pagar-se prevista na letra "c" da cláusula II. Fica claro que a operação de redução de capital a que se refere a letra "b" da cláusula II, não se entende por alteração de balanço, aumentando ou diminuindo o seu montante. Na ocasião do levantamento do balanço de cessão verificar-se-á também o estado da caixa da Fábrica Nacional de Motores S.A.

O balanço de cessão será assim procedido:

a) Durante um período inicial de 45 (quarenta e cinco) dias, sem que se interrompam as atividades da produção, terá que ser providenciada a atualização da contabilidade e a execução de todas aquelas operações necessárias para facilitar e acelerar o levantamento do inventário;

b) Terminada a operação prevista na letra "a", será paralisada a atividade da produção, mantendo a Fábrica Nacional de Motores S.A. o pessoal necessário para a vigilância, as operações de manutenção e as de inventário, assim como para todas as operações administrativas relativas. Neste segundo período, cuja duração é prevista para 10-15 dias, providenciar-se-á ao inventário dos materiais, semi-acabados e produtos acabados, além dos créditos e débitos e dos compromissos, como, por exemplo, juros vencidos e ainda não pagos, impostos vencidos relativos ao período de atividade anterior à redação do balanço de cessão e outros. Os créditos e os débitos que incluem os juros deverão ser apurados na data do encerramento do balanço de cessão. Os juros relativos a débitos ou créditos, correspondentes a períodos posteriores à data do balanço de cessão, serão deduzidos para efeito do levantamento deste, só se computando aqueles relativos ao período até a data do balanço. Os créditos vencidos há mais de 3 (três) meses serão considerados incobráveis, fazendo-se entrega à União Federal dos respectivos títulos representativos. As dívidas em moeda estrangeira serão atualizadas à taxa de câmbio da data do balanço de cessão. A redação do balanço de cessão será efetuada com base nos resultados contábeis depois de registradas as diferenças resultantes dos inventários levantados, como acima se mencionou. O registro destas diferenças implicará na verificação de lucros ou perdas que, acrescentadas aos lucros ou às perdas da gestão da Fábrica Nacional de Motores S.A. até a data da redação do balanço de cessão, levados em conta os eventuais ônus de impostos fiscais relativos, serão inscritos numa conta "reserva disponível" ou "perdas a serem amortizadas", cujo saldo comportará a retificação do preço a ser pago à União Federal, como previsto na letra "c" da cláusula II.

Os lucros e perdas do exercício, para o período corrente entre o primeiro dia do ano e a data do balanço de cessão, serão determinados, levando-se em conta "pro-quotatempore" todos os ônus diferidos e as amortizações calculadas, de acordo com as alíquotas tributárias máximas. As férias relativas a períodos anteriores ao balanço de cessão ficarão a cargo da União Federal. As do corrente exercício, assim como o 13º salário, serão divididas "pro-rata-tempore", procedendo-se igualmente com relação aos tributos e outras obrigações do exercício.

Parágrafo único. Todas as operações previstas na presente cláusula serão efetuadas sob o controle de Comissão Especial designada pela Inspeção Geral de Finanças do Ministério da Fazenda e integrada por peritos daquele órgão, do Banco Central do Brasil, do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e da promitente cessionária.

V — *Obrigações Supervenientes ao Balanço de Cessão*: Qualquer obrigação não constante do balanço de cessão, seja de que natureza for, comercial, industrial, financeira, trabalhista, fiscal ou decorrente de câmbio ou de depreciação monetária, inclusive multas, juros e acessórios dela decorrentes, ficam a cargo da União Federal e não poderão ser exigidas da Fábrica Nacional de Motores S.A. ou da Alfa Romeo S.P.A., ou serão objeto de compensação quanto à parte do preço a ser pago a prazo, razão pela qual ficam as promissórias emitidas pela Alfa Romeo S.P.A. vinculadas ao presente contrato. Por sua vez a Alfa Romeo S.P.A. se obriga a transferir à União Federal qualquer superveniente recebimento que acaso fizer, relativo a período anterior ao balanço de cessão e que não tenha sido dele objeto.

VI — *Dívida para com o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico*: A União Federal autoriza a Alfa Romeo S.P.A. a liquidar diretamente a dívida da Fábrica Nacional de Motores S.A. para com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, aplicando para isso parte da parcela do preço a que se refere a letra "c" da cláusula II. Será ela liquidada através de títulos em dólares USA emitidos por uma das subsidiárias da Alfa Romeo S.P.A. com aval desta, para pagamento em 10 (dez) prestações semestrais e sucessivas, vencendo-se a primeira no primeiro dia útil, após dois anos da data de transferência das ações acrescidas de juros de 6% (seis por cento) ao ano, incluindo-se a contagem dos juros também somente a partir do primeiro dia após o período de carência de dois anos. O montante do crédito do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico é de NCr\$... 28.426.094,97 (vinte e oito milhões quatrocentos e vinte e seis mil e noventa e quatro cruzeiros novos e setecentas) até 31 de março de 1969, que será acrescido dos valores vertidos a partir de 1º de abril de 1968 até a data do balanço de cessão, ficando a Alfa Romeo S.P.A. sub-rogada no crédito para todos os efeitos legais. Ficou acordado que essa dívida será paga diretamente pela Alfa Romeo ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico.

VII — *Entrega das Ações Objeto da Cessão*: Cumpridas todas as obrigações a cargo da União e da Alfa Romeo, previstas neste contrato, serão transferidas a esta no livro próprio todas as ações por ela adquiridas da União Federal. A partir da data do termo de transferência das ações iniciar-se-á a contagem do prazo para cumprimento pela Alfa Romeo S.P.A. do pagamento da parte do preço prevista na letra "c" da cláusula II.

VIII — *Favores Fiscais Federais*: A promitente cedente compromete-se a diligenciar, caso necessário, junto ao Poder Legislativo Federal no sentido de serem mantidos à Fábrica Nacional de Motores S.A. pelo prazo de sete (7) anos, a contar da data da entrega das ações (cláusula VII), favores fiscais federais idênticos aqueles até agora vigentes.

IX — *Importação de Bens e Equipamentos*: Para completar o parque industrial da Fábrica Nacional de Motores S.A. a promitente cedente continuará a assegurar a esta o direito de importar, dentro do prazo mencionado na cláusula II, alínea "c", e até o montante de US\$ 6.000.000,00 (seis milhões de dólares USA), todo o equipamento necessário a esse investimento adicional — inclusive parte em maquinismos usados dentro das normas que regem a matéria — sujeita essa importação às seguintes limitações:

a) os bens serão para utilização pela própria Fábrica Nacional de Motores S.A., não podendo ser vendidos (nem cedidos, sem prévio pagamento integral dos direitos que serão devidos;

b) a importação só poderá abranger bens sem similar nacional, de acordo com os critérios do Ministério da Indústria e do Comércio, que também controlará os respectivos valores.

X — *Porcentagem de Nacionalização*: A promitente cedente concorda em que a Fábrica Nacional de Motores S.A. mantenha a atual porcentagem, em peso, de nacionalização dos componentes dos automóveis fabricados pela Fábrica Nacional de Motores S.A. durante o período de pagamento a que se refere a letra "c" da cláusula II.

XI — *Ônus Fiscais*: Concordam, ambas as partes contratantes, em que os ônus fiscais a que estariam por este contrato, ou por atos dele decorrentes, ou necessários à sua execução, venham a correr por conta de cada uma delas nos respectivos territórios. Assim, os ônus por todos os atos realizados no Brasil correrão por conta da promitente cedente, inclusive os relativos à entrega das ações, do aumento do capital social ou à sua redução, reavaliação do ativo, ou ainda a operação a que se refere a alínea "b" da cláusula II. Se houver exigência de qualquer tributo estadual ou municipal sobre esses atos e que venha a ser pago pela Fábrica Nacional de Motores S.A., poderá ser descontado o respectivo montante do preço da venda a ser pago, a que se refere a letra "c" da cláusula II. Os ônus fiscais sobre os atos realizados fora do país correrão por conta da promitente cessionária.

XII — *Técnicos e Especialistas*: A promitente cessionária no intuito de colaborar com a promitente cedente para a formação de técnicos e especialistas brasileiros no setor da indústria automobilística, instruirá, junto às suas fábricas européias, pessoal técnico da Fábrica Nacional de Motores S.A., com a condição de que esse pessoal se obrigue, durante um razoável número de anos, a aplicar em seguida sua atividade, junto à Fábrica Nacional de Motores S.A., pois seu preparo tem por fim também, a gradual substituição de pessoal estrangeiro a quem a promitente cessionária inicialmente deverá recorrer.

XIII — *Prazo para Entrega da Cessão*: Para cumprimento das pro-

vidências a cargo da promitente cedente, que não tenham prazo previsto, fixa esta o prazo máximo de 60 (sessenta) dias a contar da data da celebração do presente acôrdo. Findo esse prazo sem que se tenham comente cedente deverá lhes substituir a promitente cessionária poderá denunciar o acôrdo, caso em que a promitente cedente deverá lhes restituir a importância a que se refere a letra "c" da cláusula II, dentro do prazo máximo de quinze (15) dias, com juros legais e as variações da taxa cambial. Cumpridas tôdas as providências previstas, iniciar-se-á a contagem dos prazos para cumprimento das restantes obrigações a cargo da promitente cedente.

XIV — *Colaboração da Alfa Romeo S. P. A.*: Embora as providências prévias relativas a transferência das ações e da Administração da Fábrica Nacional de Motores S.A. à promitente cessionária estejam a cargo exclusivo da promitente cedente, a promitente cessionária compromete-se a prestar, a esta, ampla colaboração na execução desses encargos, bem como nas providências necessárias ao funcionamento da Fábrica Nacional de Motores S.A. e seu acervo.

XV — *Patrimônio*: — A promitente cedente assegura a legitimidade da propriedade dos bens que constituem o patrimônio da Fábrica Nacional de Motores S.A., bem como que os mesmos estão livres de ônus reais ou de outra natureza, scndo os constantes do anexo. O patrimônio industrial que permanecerá de propriedade da Fábrica Nacional de Motores S.A. em Duque de Caxias, será constituído de área de cerca de 3.300.000m² e excluirá a área onde está localizado o Colégio Estadual, de cerca de 6.500m². Até o dia do levantamento do balanço de cessão serão descritas as servidões a favor da área industrial, incidindo sobre a área que vai ser transferida para a promitente cedente; essas servidões serão constituídas de direito de passagem em estradas ou caminhos já existentes e que possam ser úteis à área industrial, servidões de aqueduto e de linhas de luz e força, especialmente, em referência à adutora de Mantiqueira, marcada em amarelo na planta anexa. Nesta mesma planta está marcada em cor vermelha a localização do Colégio Estadual.

XVI — *Aprovação Presidencial*: As condições da presente promessa foram aprovadas pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da República nos autos do Processo MIC-Confidencial número 9-68, como previsto no art. 3º do Decreto-lei nº 103, de 13 de janeiro de 1967.

XVII — *Disposições Transitorias*: A partir da data da assinatura deste acôrdo e até a transferência das ações da promitente cedente para a promitente cessionária, os contratos ou atos que envolvam responsabilidade financeira da Fábrica Nacional de Motores S.A., salvo os de rotina, deverão ser realizados com o assentimento prévio e por escrito do representante da promitente cessionária.

XVIII — *Documentos Complementares*: Constituem partes integrantes deste contrato todos os anexos nele mencionados que são rubricados pelas partes contratantes.

E, por se acharem justos e contratados na forma pactuada, firmam o presente contrato.

Sr. Presidente, Srs. Deputados:
É sempre com profundo respeito e grande senso das responsabilidades que pesam sobre meus ombros, que compareço a este Plenário.

O assunto que tive a honra de verger hoje, é daqueles que provocam divergências. Espero ter esclarecido, com o meu discurso, muitas das dúvidas, e desejo poder responder com precisão às perguntas que me foram feitas.

Agradeço a atenção com que fui recebido e encerro-me a disposição de responder a perguntas para o esclarecimento de praxe. (Palmas prolongadas).

O SR. PRESIDENTE:

(Acetoly Filho) — Encerrada a exposição do Sr. Ministro, e antes de passarmos à fase de interpeações, pergunto a S. Exa. se deseja, para descansar, um breve intervalo na sessão.

ANEXO G – Cédula Votante provisória da IBAP



ANEXO H – Desenho da planta da fábrica da IBAP



Cortesia de Roberto Nasser

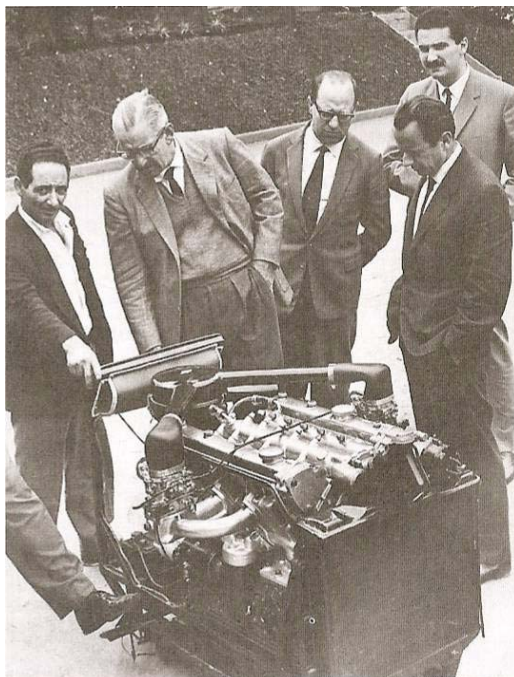
ANEXO I – Imagens da fábrica da IBAP



Imagem dos anos 60, cortesia de Roberto Nasser



Fábrica abandonada, cortesia de Roberto Nasser

ANEXO J – Imagens do motor do Democrata

Motor em teste na FNM, cortesia de Roberto Nasser



Motor do Democrata de Roberson Azambuja, no restauro em 2005, cortesia do mesmo

ANEXO L – Imagens do Democrata



Carroceria para mostras de resistência, cortesia de Roberto Nasser



Democrata de Roberson Azambuja, cortesia do mesmo



ANEXO M – Página central da revista Quatro Rodas sobre o Democrata (outubro de 1968)

CUIDADO

Texto de Silvano da Silva Filho de Oswaldo Maricato

ESTE CARRO NÃO EXISTE



Até o ministro da Indústria e Comércio já afirmou que o Democrata não é um automóvel para ser levado a sério.

Se você o vir passando na rua, ou em exposição em qualquer galeria de muito movimento, cercado de bandeirinhas, faixas, cartazes e repares simpáticos prontos a prestar quaisquer informações, não lhe dê a menor importância, não para o outro lado e vá em frente. De fato, como diz a sua publicidade, ele é um grande negócio — mas para N. Fernandes Empreendimentos e para a Indústria Brasileira de Automóveis Presidente, não para você.

O Democrata simplesmente não existe. Você pode, se quiser, vê-lo e apalpá-lo. Suas linhas são mesmo muito bonitas, talvez mais que as de muitos carros de verdade fabricados no Brasil. Mas, para o ministro da Indústria e Comércio, deputados, o terceiro procurador da República, o Banco Central e o próprio GIEMEC, ele nunca será fabricado, porque:

“É um gigantesco e bem urdido plano de captação de economias populares em proveito próprio dos seus idealizadores”. — **Procurador Mário de Vasconcelos Ribeiro**

“As referências bancárias do Sr. Nelson Fernandes são tão abstrusas”. — **Ministro Marcelo Soares**

“Não se trata de um empreendimento apenas por uma carteira bonita”. — **Deputado Dias Menezes**.

UMA VELHA ENCENAÇÃO

O fechamento da IBAP pela Justiça poderá acontecer no próximo mês. O processo que está correndo na Primeira Vara Federal de São Paulo só está na dependência dos laudos dos peritos, cujo prazo de apresentação está para se esgotar.

Atém mesmo, a IBAP continua em sua promoção. Na tentativa de impressionar deputados e autoridades, ©

ANEXO N – Imagem do Ex-presidente Castelo Branco junto ao primeiro modelo de Democrata



Cortesia de Roberto Nasser

ANEXO R – Demais empreendimentos de Nelson Fernandes



Hospital Presidente, cortesia de Roberto Nasser



Hospital de Vila Formosa



Acre Clube, cortesia de Roberto Nasser



Cemitério de Curitiba, acervo do autor



Cemitério de Curitiba, acervo do autor