

A CIVILIZAÇÃO DO AUTOMÓVEL:
A INSTALAÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA
NO BRASIL E A VIA BRASILEIRA PARA UMA
IMPROVÁVEL MODERNIDADE FORDISTA
1956-1961

por

Flávio Limonci

Dissertação defendida em 17 de julho de 1997 no Programa de Pós-Graduação em História Social da Universidade Federal do Rio de Janeiro

Orientador:

Professor Francisco Carlos Teixeira da Silva

Banca examinadora:

Professora Ângela de Castro Gomes - UFF

Professor Manuel Luiz Salgado Guimarães - UFRJ

Sumário

Apresentação, 7

Capítulo I: Estado e sociedade no Brasil: nova abordagem para uma velha questão

- I.1- Luís Edmundo: o dualismo faz escola, 16
- I.2- Lima Barreto e as primeiras críticas ao dualismo, 23
- I.3- Um desdobramento das percepções dualistas: o conceito de populismo como pacto modernizante brasileiro, 32
- I.4- O diálogo das gramáticas corporativa e pluralista, 39
- I.5- Como surge, em meio a esta discussão, a instalação da indústria automobilística brasileira?, 47
- I.6- A teoria da regulação: pensando as relações Estado-sociedade de forma alternativa, 50

Capítulo II: A regulação do pós-guerra no Brasil e no mundo

- II.1- A crise do liberalismo e a gênese de um novo modo de regulação do capitalismo, 53
- II.2- A teoria da regulação e o fordismo keynesiano como base dos Estados de Bem-Estar, 57
- II.3- O capitalismo brasileiro no pós-guerra em uma perspectiva regulacionista: a construção do fordismo parcial não-keynesiano, 68
- II.4- Evitando teleologismos: a questão do Estado e de sua autonomia, 78
- II.5- A dimensão simbólica, 83

Capítulo III: A instalação da indústria automobilística brasileira

- III.1- Empresários de autopeças e Estado: interesses convergentes, 86

III.2- A acumulação privada como referência, 109

III.3- A busca da legitimação democrática, 119

III.4- A questão da mão-de-obra, 136

III.5- A dimensão do mercado, as limitações cambiais
e a arrecadação fiscal, 144

Capítulo IV: A civilização do automóvel

IV.1- A modernidade fordista, 163

IV.2- A revista *Quatro Rodas*: modernidade fordista no Brasil?, 180

IV.3- As cidades do fordismo parcial não-keynesiano, 204

(In)conclusões, 219

Fontes e Bibliografia, 228

Índice de Quadros, Tabelas e Ilustrações

Quadro I: Dicotomias dos principais autores isebianos,
segundo Caio Navarro de Toledo, 22

Quadro II: Empresas automobilísticas por procedência
de capital, 151

Tabela I: Indústria automobilística brasileira: Relação
entre salários e produtividade: 1966-1974, 73

Tabela II: Estrutura do preço médio dos veículos a álcool:
março de 1986 a setembro de 1984, 73

Tabela III: Distribuição funcional da renda interna urbana:

Brasil, 1949-1988, em %, 74

Tabela IV: Planos automobilísticos nacionais:

participação percentual da produção nacional em peso, 102

Tabela V: Distribuição das novas empresas segundo

composição do capital em % aproximada, 108

Tabela VI: Índice de utilização de meios de transporte

(1930=100): 1930-1951, 112

Tabela VII: Utilização de meios de transporte por

tonelagem e percentagem: 1950, 112

Tabela VIII: Realização das Metas 6, 7, 8 e 9 em %, 113

Tabela IX: Matriz de transporte de carga: comparação

internacional em %: 1993, 114

Tabela X: Investimentos em fase final de execução na

indústria de veículos e de autopeças com projetos aprovados

pelo GEIA até 31.10.60, em milhares de unidades monetárias, 115

Tabela XI: Participação da indústria automobilística no

Produto Interno Bruto em %: 1956-1967, 118

Tabela XII: Eleições presidenciais de 1955 em %, 120

Tabela XIII: Qualificação da mão-de-obra na indústria

automobilística, nas 11 fábricas existentes em 1961 e nas

1200 fábricas de autopeças em %, 141

Tabela XIV: Indústria automotriz. Relação entre os salários

e a produtividade: 1966-1974, 144

Tabela XV: Metas anuais da indústria automobilística:

1957-1960, 146

Tabela XVI: Produção de veículos, por categoria:

1957-1960, 147

Tabela XVII: Realização das metas em %: 1957-1960, 147

Tabela XVIII: Brasil: principais produtos importados

(Cr\$ 1.000,00): 1950-1952, 148

Tabela XIX: Importações de veículos: 1940-1955, 149

Tabela XX: Maiores produtores automobilísticos

em 1963, 153

Tabela XXI: Frotas nacionais, relação habitantes/

veículos nos países de maiores frotas, % das frotas nacionais em relação à frota mundial e participação, em %, das produções nacionais no total mundial, em 1994, 154

Tabela XXII: Demanda, por tipo de veículo, em mil unidades, 1962, 157

Tabela XXIII: Distribuição de rendimento da PEA com rendimento por classe de renda: 1960-1989, 158

Tabela XXIV: Impostos diretos pagos pela indústria automobilística: 1959-1962, 162

Tabela XXV: Alguns metrô do mundo, em 1994, 213

Ilustração I: Caravana da Integração Nacional, 133

Ilustração II: Mafalda: O sonho impossível, 183

Ilustração III: Mafalda: O desejo, 184

Ilustração IV: Mapa Rodoviário do Rio de Janeiro, 187

Ilustração V: Capa de *Quatro Rodas* no. 7, 191

Ilustração VI: Anúncio da perua DKW-Vemag em *Quatro Rodas*, 194

Ilustração VII: Mafalda: Filho único, 195

Ilustração VIII: Anúncio do Candango em *Quatro Rodas*, 196

Ilustração IX: Capa de *Quatro Rodas* no. 9, 199

Ilustração X: Anúncio do DKW-Vemag em *Quatro Rodas*, 201

Ilustração XI: Mafalda: Carros X Pessoas, 202

Ilustração XII: Mafalda: Ricos e velozes, 207

Ilustração XIII: Mafalda: Guerra total, 213

Ilustração XIV: Mafalda: Distinção, 216

Ilustração XV: Mafalda: Velocidade: alcançar o futuro, 218

Resumo

A instalação da indústria automobilística no Brasil dos anos 1950 alterou, profundamente, os cenários político, econômico, social e cultural do País. Mais do que simplesmente a incorporação tecnológica do fordismo, por ela propiciada, o que se consolidou de fato no Brasil foi todo um projeto de modernidade, hegemônico no pós-Guerra e de inspiração norte-americana, que tinha no automóvel seu elemento central.

A partir desta percepção geral, o trabalho rejeita as análises de cunho dualista que percebem a implantação da indústria automobilística no País como resultado da ação iluminista do Estado diante de uma burguesia nacional fragmentada e sem projeto. Tendo como referenciais teóricos contribuições de David Harvey, Robert Boyer, Alain Lipietz, Claus Offe & Volker Ronge e de Pierre Bourdieu, sua tese central é a de que, com a instalação desta indústria, consolidou-se no País um novo padrão de regulação do capitalismo. Definido como fordista parcial não-keynesiano, este padrão tinha como fundamentos um paradigma tecnológico fordista em seu setor mais dinâmico sem, no entanto, a correspondente relação salarial fordista, e a intervenção do Estado na economia, mas sem o princípio keynesiano da incorporação do conjunto da sociedade ao circuito produção-consumo.

Neste cenário, a instalação da indústria automobilística surge como resultado de um amplo conjunto de fatores, alguns exógenos ao Brasil, como as mudanças, ocorridas nos anos 1950, no padrão de concorrência das montadoras transnacionais, mas principalmente endógenos. Entre estes, podem-se destacar as sucessivas crises cambiais da década, a vitória, tão apertada quanto contestada pela UDN, do projeto modernizante de JK nas eleições presidenciais de 1955, ou a retomada da cooperação, após o interregno Café Filho, entre a liderança do empresariado ligado ao setor de autopeças e setores do aparelho de Estado que, desde os anos Vargas, trabalhavam no sentido da instalação da indústria automobilística no País. Por fim, fatores de ordem ideológica e política, como a necessidade de legitimação política de JK junto à classe média dos grandes centros urbanos através do único bem de consumo do Plano de Metas, justo aquele que prometia um estilo de vida associado à modernidade americana.

Embora em crise, principalmente no que diz respeito ao papel do Estado, mas absolutamente triunfante, no que se refere à manutenção da relação salarial não-fordista, o pacto fordista parcial não-keynesiano está na raiz do crescimento econômico concentrador da renda e da riqueza, exemplarmente estampado nas grandes cidades brasileiras, tão

congestionadas de automóveis para a diminuta classe média e tão carentes em transportes de massas para a maioria da população.

SIGLAS

Anfavea: Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores

BIRD: Banco Interamericano de Reconstrução e Desenvolvimento

BNDE: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico

Cacex: Carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil

CDI: Comissão do Desenvolvimento Industrial/Conselho do Desenvolvimento Industrial

CEIMA: Comissão Executiva da Indústria de Material Automobilístico

CMBEU: Comissão Mista Brasil-Estados Unidos

CNI: Confederação Nacional da Indústria

DNOCS: Departamento Nacional de Obras Contra as Secas

FHA: Federal House Administration

FIESP: Federação das Indústrias do Estado de São Paulo

FNM: Fábrica Nacional de Motores

GEIA: Grupo Executivo da Indústria Automobilística

ISEB: Instituto Superior de Estudos Brasileiros

PCB: Partido Comunista do Brasil

PSD: Partido Social Democrático

PTB: Partido Trabalhista Brasileiro

Senai: Serviço Nacional da Indústria

Sinfavea: Sindicato Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores

Sumoc: Superintendência da Moeda e do Crédito

UAW: United Auto Workers

UDN: União Democrática Nacional

Tenho vivido com homens de letras, que têm escrito a história sem se envolverem com os assuntos, e com políticos, que sempre se preocupam com a produção dos acontecimentos mas nunca pensam em descrevê-los. Sempre notei que os primeiros vêem por toda a parte causas gerais, enquanto os segundos, vivendo na desordem dos fatos cotidianos, imaginam facilmente que tudo se deve aos acidentes particulares e que as pequenas forças que incessantemente recaem em suas mãos são as mesmas que movem o mundo. É de crer que uns e outros enganam-se.

De minha parte, detesto os sistemas absolutos, que tornam todos os acontecimentos da história dependentes de grandes causas primeiras, ligadas entre si por um encadeamento fatal, e que eliminam, por assim dizer, os homens da história do gênero humano. Considero-os estreitos em sua pretendida grandeza e falsos em seu ar de verdade matemática. Creio - e que não se ofendam os escritores que têm inventado essas sublimes teorias para alimentar sua vaidade e facilitar seu trabalho - que muitos fatos históricos importantes só podem ser explicados por circunstâncias acidentais e que muitos outros são inexplicáveis; e enfim que o acaso - ou antes o entrelaçamento de causas secundárias, que assim chamamos por não sabermos desenredá-las - tem um grande papel em tudo o que vemos no teatro do mundo; mas creio firmemente que o acaso nada faz àquilo que, de antemão, já não esteja preparado. Os fatos anteriores, a natureza das instituições, a dinâmica dos espíritos e o estado dos costumes são os materiais com os quais o acaso compõe os imprevistos que nos assombram e nos assustam.

Alexis de Tocqueville

APRESENTAÇÃO

“Se me perguntassem quem é meu candidato, eu diria: é aquele político que for um novo JK. Alguém que queira desenvolver o país”.
Fernando Henrique Cardoso,
em entrevista à Revista Veja, 18 de junho de 1988

Dentre as palavras que o senso comum tende a perceber como sinônimas, ou ao menos como partilhando de uma profunda identidade, estão, não por acaso, as de *história* e *memória*. Construída a partir de uma concepção de história que buscava, essencialmente, organizar o passado de forma a construir, para o presente em questão, uma memória legitimadora, esta associação esteve na base de uma historiografia de cunho estatal-nacional característica do século XIX e princípio do XX, quando Estados Nacionais nascentes buscavam construir, através da *rememoração* de alguns eventos, e do *esquecimento* de outros, um passado nacional comum para populações com línguas, religiões e costumes diferentes¹. Em decorrência, no período compreendido entre a conquista da Alsácia e da Lorena pelos alemães e a I Guerra Mundial, uma produção significativa da história escrita por estes buscava afirmar a germanidade das duas regiões, ao passo que a produção historiográfica francesa buscava afirmar seu galicismo². Ao fim da I Guerra Mundial, quando os franceses retomaram a Alsácia, a biblioteca da Universidade de Strasbourg não possuía um livro sequer de história que demonstrasse a presença francesa na região ao longo dos séculos³.

No entanto, não são apenas os Estados Nacionais e os historiadores a eles ligados os produtores da memória social. Ao contrário, são vários os seus registros. Existem as memórias que buscam criar alternativas à memória hegemônica, como a operária, a das mulheres ou a de minorias nacionais que procuram legitimar-se e garantir seus direitos dentro de estados dominados por outras nacionalidades (os bascos na Espanha castelhana, por exemplo), assim como a dos povos cuja organização política é não estatal ou mesmo anti-estatal, como as sociedades tribais⁴. A memória social deve ser percebida, pois, como um campo da luta ideológica, como construção, escolha e organização do que vai ser lembrado ou esquecido, visando a legitimação de uma dada realidade, de um consenso ou identidade, a

¹ Para uma discussão sobre o conceito de memória social, cf. LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Campinas: Editora da Unicamp, 1990; cf., também, sobre a construção da memória nacional, PINSKY, Jaime. *As origens do nacionalismo judaico*. São Paulo: Editora Hucitec, 1978.

² Este fenômeno não foi exclusivo, evidentemente, da Europa. No Brasil, a criação do Instituto Histórico e Geográfico, em 1838, estava articulado ao projeto de construção do Estado Nacional. A este respeito, ver GUIMARÃES, Manuel Luís Salgado. “Nação e civilização nos trópicos: o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e o projeto de uma história nacional”. *Estudos Históricos*. Rio de Janeiro: no. 1, 1988, p. 5-27.

³ cf. FINK, Carole. *Marc Bloch, a life in history*. Cambridge: Cambridge University Press, 1991, p. 84.

hegemonização de uma dada visão de mundo ou, ao contrário, visando questionar esta identidade, instaurar o dissenso, contra-hegemonizar a visão de mundo hegemônica. O que os vários registros de memória têm em comum, portanto, apesar de sua enorme diversidade, é a busca da *legitimação* ou do *questionamento*. Dizendo de outra forma, a compreensão do mundo que o aporte da memória proporciona aos seus detentores baseia-se, fundamentalmente, em referenciais afetivos, sejam eles políticos, culturais, nacionais ou outros quaisquer.

A concepção de história memorialística começou a ser questionada com mais sistematicidade com a criação da revista *Annales d'histoire économique et social*, em 1929, por Lucien Fébvre e Marc Bloch. Para eles, o ofício do historiador não deveria ser o de censurar ou julgar, defender ou mitificar figuras do passado, com vistas a questionar ou legitimar o presente, mas o de buscar *compreender*, tanto o passado a partir do presente, como o presente a partir do passado⁵. Tributário desta tradição historiográfica, Pierre Nora afirma:

Memória, história: longe de serem sinônimos, tomamos consciência de que tudo as opõe. (...) Porque afetiva e mágica, a memória se acomoda em detalhes que a confortam; ela se nutre de lembranças nebulosas, distantes, globais ou fluidas, particulares ou simbólicas, sensível a todas as transferências, telas, censuras ou projeções. A história, porque operação intelectual e laicizante, requer análise e discurso crítico. A memória instala a lembrança no sagrado, a história daí a retira...⁶.

Talvez nenhum outro período da história recente do País seja tão lembrado e, ao mesmo tempo, tão pouco estudado historicamente, nos termos de Nora, quanto os anos JK. Eles surgem, assim, como um momento de ouro da história do Brasil, como uma promessa parcialmente realizada de um País que quase deu certo. Suspenso no tempo histórico, quebrando o longa continuidade inaugurada em 1930 de instabilidade política e econômica, o período 1956-1960 parece gravitar na memória social brasileira como algo estranho à sua própria natureza e que deve, a todo custo, ser reconstruído. Um novo JK é sempre buscado, tanto por Fernando Henrique Cardoso quanto por inúmeros políticos que desejam associar sua imagem, como o presidente “bossa nova” de fato associou a sua, à conciliação entre desenvolvimento econômico e democracia.

⁴ cf. LE GOFF, Jacques, *op. cit.*, p. 427 e seguintes.

⁵ cf. FEBVRE, Lucien, *Combates pela história*. Lisboa: Editorial Presença, 1989 e BLOCH, Marc. *Apologie pour l'histoire*. Paris: Librairie Armand Colin, 1974.

⁶ NORA, Pierre. *Les lieux de mémoire*, vol.1. Paris: Gallimard, 1984, p. XIX. No original: "Mémoire, histoire: loin d'être synonymes, nous prenons conscience que tout les oppose. (...) Parce qu'elle est affective et magique, la mémoire ne s'accommode que des détails qui la confortent; elle se nourrit de souvenirs flous, télescopants, globaux ou flottants, particuliers ou symboliques, sensible à tous les transferts, écrans, censure ou prejections. L'histoire, parce que opération intellectuelle et laicisante, appelle analyse et discours critique. La mémoire installe le souvenir dans le sacré, l'histoire l'en débusque...".

Esta memória, sem dúvida, foi largamente beneficiada pelo que veio depois de Juscelino. As esquisitices e as *forças ocultas* de Jânio Quadros, os anos de chumbo do regime militar, quando a democracia foi sacrificada em nome do crescimento econômico, e os anos da redemocratização, quando presidentes eleitos não conseguiram hegemonizar um novo modelo de desenvolvimento, contribuíram decisivamente para que suspiros fossem lançados a cada referência a JK. Neste filtro afetivo da memória, o que é incômodo é *esquecido*: o financiamento inflacionário do crescimento, a carestia, as greves, o déficit orçamentário. Os reveses, Jacareacanga, Aragarças, o Clube da Lanterna, quando lembrados, o são no sentido de, justamente, reforçar o caráter conciliador do Presidente, sua capacidade de unir contrários, que tanta falta fez ao Brasil nos anos posteriores. JK é lembrado sempre como o homem que *pacificou* o País, como o estadista do desenvolvimento. O texto de abertura do catálogo da exposição *Saudades do Brasil*, sobre os anos JK, afirma:

Depois de uma década de estagnação e desalento nada melhor do que revisitar aqueles anos de otimismo e dinamismo que mudaram a história recente do país. O Governo Juscelino nos ensinou que é possível crescer sem apelo ao autoritarismo; que a democracia na sua aparente fragilidade tira sua força do debate, da tolerância, da transigência e da submissão à vontade da maioria. Juscelino nos ensinou que a força dos governantes se faz pela tenacidade com que persegue seus objetivos, mas também pela generosidade com que trata seus adversários, como ele próprio o fez ao indultar os revoltosos de Aragarças e Jacareacanga. Mas mais do que tudo o Governo JK mostrou que a crença no futuro é o maior capital que um povo pode ter e nunca deve permitir-se perdê-la. O maior legado de Juscelino é a esperança⁷.

Estão lá, no catálogo, a revolução arquitetônica e urbanística de Brasília, os candangos, o presidente, homem simples, sentado nas escadarias do Catete no dia de sua posse, os móveis pés de palito, os automóveis... Enfim, uma época em que o País se modernizava, se urbanizava, em que os partidos funcionavam livremente (com a exceção do Partido Comunista) e conhecia um novo estilo de vida. A memória de JK se nutre do fato de que o Brasil não cresceu, em seu governo, produzindo mais insumos básicos ou bens de produção, como nos anos duros de Ernesto Geisel e seu II PND, mas modificando profundamente hábitos de vida, com a entrada de eletrodomésticos nos lares da classe média e automóveis, brasileiros, nas ruas das cidades. O moderno então, como de resto hoje, era o *American way of life*, e portanto modernizar o País significava incorporar este estilo de vida. Ao presidente que instalou a indústria automobilística, elemento mais caro ao estilo de vida americano, não restaria outra coisa a não ser a eterna gratidão de seus compatriotas.

Buscar compreender o processo histórico, em suas múltiplas dimensões, que levou à instalação e à consolidação da indústria automobilística brasileira, nos anos JK, é o objetivo

⁷ SOCHACZEVSKI, Antônio Cláudio. “Apresentação” in *Saudades do Brasil. A Era JK*. Rio de Janeiro: MEMÓRIA BRASIL/CPDOC-FGV, 1992, p 7.

deste trabalho. É preciso insistir neste ponto: múltiplas dimensões, porque foram, de fato, respostas a diferentes ordens de questões, que resultaram na implantação e consolidação desta indústria no Brasil. Questões de ordem econômica, política e cultural, cada qual a sua maneira, de acordo com a lógica específica de seu campo, para utilizar a terminologia de Pierre Bourdieu⁸, mas sempre em interação com as demais. Compreender este processo é fundamental para se compreender o próprio projeto de modernidade que se constrói no Brasil e que dá inteligibilidade a um cenário como o de São Conrado, no Rio de Janeiro, em que, de um lado, espalhando-se pelo maciço da Gávea, espalha-se, desordenada e aparentemente caótica, a favela da Rocinha e, do outro, reside, verticalmente e cercada de luxo e conforto, a classe média carioca, com seu inseparável *shopping-center*. Entre uns e outros, uma via expressa.

São Conrado, portanto, não é simplesmente um resquício, a continuidade da extremada hierarquização da sociedade herdada do período colonial, mas uma produção eminentemente moderna. Neste sentido, o desenvolvimentismo de matriz isebiana

É preciso chamar a atenção para o fato de que, no Brasil dos anos 1950, passou-se justamente o oposto do que ocorreu nos países europeus e nos Estados Unidos. Nestes países, no mesmo processo em que o automóvel transformou-se em um bem de consumo de massas, constituíram-se os chamados Estados de Bem-Estar de diferentes configurações políticas. Nos Estados Unidos, em particular, a massificação da propriedade e do uso do automóvel esteve profundamente articulada à expansão do consumo e à elevação do padrão de vida que acompanhou o *boom* econômico do pós-Guerra. A memória afetiva dos anos JK permite à sociedade brasileira associar a lembrança do presidente à modernidade dos automóveis, mas filtra o aspecto do aumento das desigualdades sociais como resultado do mesmo processo histórico que levou automóveis brasileiros às ruas das cidades.

Compreender significa, portanto, perceber a paisagem de São Conrado como construção, não como disfunção, como resultado, não como dado inescapável. Significa, também, assumir que, se o ofício do historiador consiste em fazer perguntas do presente ao passado, como queriam Bloch e Febvre, estas perguntas não são lançadas de um presente abstrato, mas de lugares sociais, culturais e políticos deste presente. Significa, portanto,

⁸ cf. BOURDIEU, Pierre. "A gênese dos conceitos de habitus e de campo" in *O poder simbólico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, s.d., p. 59-74.

assumir que a compreensão histórica não é uma operação intelectual que se quer neutra⁹. Nas palavras de Terry Eagleton,

... sem interesses particulares não teríamos nenhum conhecimento, porque não veríamos qualquer utilidade em nos darmos ao trabalho de adquirir conhecimento. Os interesses são constitutivos de nosso conhecimento, e não apenas preconceitos que o colocam em risco. A pretensão de que o conhecimento deve ser *isento de valores* é, em si, um juízo de valor¹⁰.

Compreender São Conrado como fruto de um projeto de modernidade, desnaturalizando-o, negando sua existência como resultado de uma lei histórica da desigualdade social do Brasil, significa, neste sentido, perceber a possibilidade de sua transformação a partir da construção de um novo projeto de modernidade. Mas este já é o assunto da (in)conclusão deste trabalho... É preciso, portanto, voltar à apresentação e, depois de haver desfiado os objetivos do trabalho, apresentá-lo efetivamente.

O primeiro capítulo busca fazer uma rápida análise e uma crítica à literatura sobre os processos de modernização da sociedade brasileira, que emprestam ao Estado um papel demiúrgico, ao passo que a sociedade é percebida como fragmentada e reativa, e como estas formulações estão presentes na análise acerca da implantação da indústria automobilística no País. A clássica tese do Estado forte e da burguesia fraca, neste caso, tem como explicitação empírica a ação do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), órgão da administração paralela criada no governo JK especificamente para implementar políticas setoriais, e que estava subordinada ao Conselho do Desenvolvimento, cuja função era a de coordenar o Plano de Metas. O Conselho do Desenvolvimento, por sua vez, estava diretamente subordinado à Presidência da República e suas resoluções não passavam pelo crivo do Congresso Nacional. O primeiro capítulo, portanto, faz uma crítica às diversas análises informadas pela matriz dualista, de larga tradição nas ciências sociais brasileiras, e aponta para uma formulação teórica alternativa, fundada na teoria da regulação.

O capítulo 2 apresenta e problematiza a teoria da regulação e, a partir de alguns de seus conceitos básicos, formula um quadro teórico que busca perceber o processo de instalação da indústria automobilística no País como fruto da construção de um novo modo de regulação do capitalismo brasileiro, e não simplesmente como fruto de um processo decisório eficaz. Este novo modo de regulação abrangia novos padrões de interação Estado-sociedade, um novo padrão de acumulação de capital e novos hábitos de consumo e estilos de vida. O segundo capítulo apresenta, ainda, as variáveis a partir das quais esta abordagem teórica será aplicada à análise do caso concreto da conjuntura política, econômica, social e cultural do

⁹ Para uma interessante discussão sobre a sociologia do processo de conhecimento histórico cf. Löwy, Michel. *As aventuras de Karl Marx contra o Barão de Munchhausen: marxismo e positivismo na sociologia do conhecimento*. São Paulo: Busca Vida, 1990.

Brasil dos anos 1950, quando se dá a instalação da indústria automobilística, realizada nos capítulos 3 e 4. Basicamente, estas variáveis referem-se à natureza do Estado capitalista, aos desafios ao processo de industrialização dos países do chamado Terceiro Mundo e à concepção fordista da modernidade.

A primeira seção do capítulo 3 busca demonstrar as articulações entre setores da burocracia estatal e os empresários ligados ao setor de autopeças desde o governo Vargas, e que vão contribuir decisivamente para a criação do GEIA, já no governo Juscelino; a segunda, analisa a importância da indústria automobilística como alavancadora do processo de acumulação capitalista no País e, a terceira, a necessidade do Estado capitalista de, ao mesmo tempo em que garante a reprodução e ampliação deste processo, legitimar-se através de instituições liberal-democráticas; a quarta seção discute, a questão da desqualificação e remuneração da mão-de-obra na indústria automobilística brasileira e, a quinta seção, finalmente, discute a questão da dimensão do mercado e os problemas cambiais e fiscais do Estado brasileiro.

O quarto capítulo discute o projeto de modernidade, denominado fordista, que embasa a implantação e consolidação da indústria automobilística no Brasil, a construção de um modo de vida em que, pelo menos para uma parte da população, o automóvel acabou por ocupar um lugar central em seu projeto societário.

É fundamental ressaltar, por fim, a unidade teórica e conceitual entre as análises feitas nos capítulos 3 e 4. Seguindo Pierre Bourdieu, o projeto de modernidade fordista estrutura o fordismo parcial não-keynesiano, não constituindo-se como uma externalidade ou um reflexo do fordismo tal qual ele se configurou no Brasil.

¹⁰ EAGLETON, Terry. *Teoria da literatura*. São Paulo: Martins Fontes, 1983, p. 15.

CAPÍTULO I: ESTADO E SOCIEDADE NO BRASIL: NOVA ABORDAGEM PARA UMA VELHA QUESTÃO

1- Luís Edmundo: o dualismo faz escola

A virada do século XIX para o XX representou, para as sociedades européias e norte-americanas, uma fase de grande otimismo quanto ao futuro: o mundo parecia estável, sem conflitos bélicos sérios, que desestabilizassem a correlação de forças entre as principais potências; o comércio e a circulação internacionais se expandiam rapidamente, através das ferrovias e dos navios a vapor, que encurtavam as distâncias e tornavam o mundo mais global; a ciência e a tecnologia abriam perspectivas de conforto e abundância até então insuspeitos.

No mundo da *Belle Époque*, o progresso, transformado em ideologia, parecia inexorável: a história parecia caminhar em um sentido linear, em direção à prosperidade¹¹. No entanto, nas regiões do globo fora deste circuito privilegiado, as benesses do progresso e do crescimento econômico pareciam se fazer sentir, para alguns, de forma bastante lenta.

Uma destas regiões era o Brasil, República recente, herdeira de um Império solitário nas Américas, recém-liberta da escravidão e ainda eminentemente agrária.

Luís Edmundo, um dos mais importantes cronistas do Rio de Janeiro das primeiras décadas do século, consciente de que, em terras brasileiras, era preciso um grande esforço para superar esta herança, assim se refere às reformas urbanas de Pereira Passos, que visavam transformar o Rio de Janeiro em um arremedo de Paris tropical¹²:

¹¹ Para uma visão que privilegia o progresso, as rupturas, cf. HOBBSBAWM, Eric J. *A era das revoluções*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1977. Para uma visão alternativa, que privilegia as continuidades, cf. MAYER, Arno. *A força da tradição: a persistência do Antigo Regime*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

¹² cf. BRENNA, Giovanna Rosso del. “1902/1903 - Projetos e estratégias” in *O Rio de Janeiro de Pereira Passos, uma cidade em questão II*. Rio de Janeiro: Index, 1985, p. 21.

"Penetramos o século das luzes e ainda estamos em plena morrinha colonial. Ainda somos o que éramos quando aqui albergávamos o mau gênio do Sr. Luiz Vahia, o "onça", a arrogância do Sr. Marquês do Lavradio, o "gravata", e a palermice coroada do Sr. D. João VI, o "frouxo". E assim continuamos a ser até o advento de Rodrigues Alves, até a obra magnífica de Pereira Passos e Oswaldo Cruz, quando se transforma a cidade pocilga em Eden maravilhoso, fonte suave de beleza e saúde, centro para onde logo afluem estrangeiros que, até então, medrosamente nos visitavam, apavorados, todos, com a febre amarela: americanos, ingleses, italianos, alemães, que aqui chegam trazendo-nos, além de um esforço pessoal apreciável, capitais, estímulo, e o que é melhor ainda, a visão civilizadora de pátrias adiantadas e progressistas"¹³.

Nesta passagem, Luís Edmundo expressa duas convicções que marcaram profundamente o pensamento social brasileiro: a primeira, já referida, de que é preciso emancipar o País do peso de seu passado; a segunda, de que o Estado, representado pelo regime republicano e por Pereira Passos, tem um papel central no processo emancipatório.

Estas idéias estão na base da tradição dualista, que tem informado as mais diversas correntes do pensamento social brasileiro. De modo sucinto, pode-se afirmar que o pensamento dualista percebe a formação social brasileira como fracionada em duas formações antagônicas, uma moderna e outra tradicional, a segunda obstaculizando o livre desenvolvimento da primeira. Como consequência, o país é pensado a partir de dicotomias tais como *campo versus cidade*, *sertão versus litoral*, *Estado versus sociedade*, *público versus privado*¹⁴.

Eclética e pouco rigorosa, a matriz dualista deu-se bem tanto com o pensamento sociológico de direita quanto com o de esquerda, tendo apenas como exigência fundamental a problematização dos processos de modernização do País. Em verdade, o dualismo representou um elemento central em praticamente todas as principais teorias da modernização da sociedade brasileira, ao menos até os anos 1960.

Os anos 1920 e a Revolução de 1930, com todo o debate intelectual que esta suscitou, foram os momentos a partir dos quais iniciou-se uma produção intelectual mais sistemática sobre realidade brasileira baseada em concepções dualistas. A partir de então, aos literatos, como Luís Edmundo, viria juntar-se um grupo de intelectuais cujo esforço básico era o de

¹³ LUIS EDMUNDO. *O Rio de Janeiro do meu tempo*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1938, p. 25

¹⁴ Para uma discussão sobre a matriz dualista, cf. FAUSTO, Boris. *A revolução de 1930: história e historiografia*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1989, p. 12 e seguintes e NUNES, Edson de Oliveira. "Tipos de capitalismo, instituições e ação social: notas para uma sociologia política do Brasil contemporâneo" in *Dados. Revista de Ciências Sociais*. Rio de Janeiro: Editora Campus, vol. 28, no. 3, 1985, p. 347-372.

pensar a realidade brasileira como base para a ação política, com vistas à sua radical transformação.

Algumas das mais importantes interpretações de cunho dualista foram contemporâneas ao próprio processo que levou Getúlio Vargas ao poder. Escrito em 1933, *O Sentido do tenentismo*, de Virgínio Santa Rosa, percebia 1930 como a revolução da classe média, ou da pequena burguesia, que compreendia funcionários públicos, comerciários, os proletários do campo e das cidades, contra a burguesia nacional, reunindo os latifundiários e os industriais¹⁵. Como liderança, a pequena burguesia contava com os tenentes, “... meros joguetes de leis sociais inexoráveis...”¹⁶, que deveriam emancipar a sociedade brasileira do jugo oligárquico.

Em que pese a pouca clareza do conceito de pequena burguesia apresentado por Santa Rosa, da caracterização de 1930 como movimento de ascensão política da classe média, posição já revista por Francisco Weffort¹⁷, e dos limites do programa dos tenentes, que, segundo Anita Leocádia Prestes, não conseguiu ultrapassar o *liberalismo de fachada*¹⁸, é inegável a lucidez do autor quanto à percepção da articulação, desde então, entre indústria e latifúndio, “... a velha união da fábrica com a fazenda”¹⁹, lucidez que faltou a muitos de seus herdeiros de esquerda, como adiante será visto, fazendo-os incorrer em graves erros de avaliação histórica.

Por outro lado, uma parcela importante da produção intelectual do mesmo período, de corte autoritário, parte da percepção de que 1930 marca uma ruptura decisiva com a República Oligárquica de 1891. Segundo ela, caberia aos intelectuais autoritários da nova geração e ao Estado realizar uma tarefa histórica que seus antecessores e a própria elite política oligárquica não haviam cumprido: criar a nação²⁰.

Lúcia Lippi destaca que, para a grande maioria dos intelectuais do período, o Brasil é visto como sofrendo de dois males fundamentais: a falta de contato, das elites e do Estado, com a realidade nacional, e a cópia de modelos estrangeiros²¹, ou seja, a implantação, no País, dos princípios do liberalismo democrático, criticados por inadequação à realidade nacional. Para Oliveira Vianna, um dos principais intelectuais autoritários, na inexistência de uma sociedade liberal no Brasil, nenhuma instituição liberal teria funcionado: para ele, teriam

¹⁵ cf. SANTA ROSA, Virgínio. *O que foi o tenentismo?* Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1963, p. 26, 27. A primeira edição do livro, de 1933, chamou-se *O sentido do tenentismo*.

¹⁶ *Idem*, p. 82.

¹⁷ cf. WEFFORT, Francisco. *O populismo na política brasileira*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1980, p. 114 e seguintes.

¹⁸ cf. PRESTES, Anita Leocádia. *A Coluna Prestes*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1991, p. 93.

¹⁹ cf. SANTA ROSA. *Op. cit.*, p. 66.

²⁰ cf. OLIVEIRA, Lúcio Lippi. “O debate intelectual” in *Elite intelectual e debate político no anos 30*. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas/Instituto Nacional do Livro-MEC, 1980, p. 38.

²¹ *Idem*, p.41 e seguintes.

falhado a democracia com suas eleições regulares e voto universal (sic), os partidos políticos, tanto no Império quanto na República, assim como o próprio Parlamento²².

Antônio Paim afirma que, para Oliveira Vianna, a República de 1891, ao invés de buscar superar as relações sociais e econômicas da escravidão, teria, pelo contrário, aprofundado-as. Como resultado, a sociedade brasileira ainda seria oligárquica e familiar e, portanto, fragmentada. Segundo ele, para Oliveira Vianna,

“A intervenção do Estado não representava, portanto, uma ameaça para os “cidadãos”, mas sim sua única esperança, se é que havia alguma, de proteção contra os oligarcas. Qualquer medida de descentralização, enquanto a sociedade continuasse a ser o que era, deixaria o poder cair nas mãos dos oligarcas, e a autoridade seria exercida mais para proteger os interesses privados dos oligarcas, do que para promover o bem público”²³.

Eis, pois, o fundamento dualista do pensamento autoritário dos anos 1930, e que estaria na base da legitimação cultural e ideológica do Estado Novo, surgido com o golpe de 1937: a uma sociedade amorfa, desintegrada e fragmentada, caberia a ação de um Estado forte, capaz de unificá-la. Não à toa, evidentemente, que muitos destes intelectuais autoritários, como o próprio Oliveira Vianna, tornaram-se funcionários do Estado Novo.

Em um momento posterior, quando o processo de substituição de importações inaugurado justamente pelo Estado Novo já havia completado quase vinte anos e o País urbanizava-se e industrializava-se de forma bastante acelerada, a esquerda conheceu o seu grande momento de aproximação com as percepções dualistas da modernização brasileira. Foi na década de 1950, particularmente nos anos JK, que intelectuais marxistas, ligados ou não ao Partido Comunista do Brasil (PCB), preocupados em cumprir as etapas do materialismo histórico, sacrificaram, não pela primeira vez, a dialética, e aderiram com entusiasmo ao dualismo²⁴.

No prefácio mesmo de *O que foi o tenentismo?*, segunda edição de *O sentido do tenentismo*, publicada em 1963, Nelson Werneck Sodré, um dos mais importantes intelectuais marxistas brasileiros, afirmaria, após elogiar a lucidez da interpretação de Santa Rosa sobre a Revolução de 1930: “A essência do movimento tenentista consistiu no seu papel ligado ao processo de ascensão da burguesia brasileira, em luta contra o absoluto domínio exercido pela

²² cf. OLIVEIRA VIANNA. *Instituições políticas brasileiras*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia/EDUFF/EDUSP, Coleção Reconquista do Brasil, 1987, p. 103, 104.

²³ PAIM, Antônio “Oliveira Vianna e o pensamento autoritário brasileiro” in OLIVEIRA VIANNA. *Op. cit.*, p.179.

²⁴ cf. KONDER, Leandro. *A derrota da dialética*. Rio de Janeiro: Campus, 1988.

classe latifundiária”²⁵. Deslocando o dualismo de Santa Rosa, centrado na contradição entre pequena e grande burguesia, para burguesia e latifúndio, Sodré, defensor da tese de 1930 como golpe da burguesia²⁶, perde de vista justamente a riqueza da análise de Santa Rosa, a percepção do entrelaçamento entre fazenda e fábrica²⁷.

Este deslocamento foi comum à análise de grande maioria dos intelectuais marxistas sobre o processo histórico brasileiro²⁸, como Ignácio Rangel. Para ele, o Brasil estaria vivendo, a partir da abolição da escravidão até o momento em que escrevia seu trabalho, sua segunda fase dual, caracterizada pelas relações feudais e pelo capitalismo mercantil, em seu pólo interno, e pelo capitalismo mercantil e o industrial em seu pólo externo. Ocorre que, segundo ainda autor, a sociedade brasileira mover-se-ia de acordo com os cinco modos fundamentais de produção do marxismo:

“Em suma, a sociedade dual brasileira, respondendo como qualquer outra formação, ao crescimento de suas próprias forças produtivas muda de modo de produção e o faz no mesmo sentido geral no qual muda a sociedade humana, passando a um modo de produção superior, mas tem um modo peculiar de mudar, isto é, o faz em obediência a certas “leis” específicas - as leis da dualidade brasileira...”²⁹.

Como, de acordo com o marxismo, ou certa leitura do marxismo, entre o feudalismo e o socialismo encontrar-se-ia inexoravelmente o capitalismo, a tarefa histórica a ser cumprida pelos comunistas brasileiros seria a de contribuir para a revolução burguesa, inexistente na história brasileira, superando os traços feudais existentes. Nos anos 1950, esta análise estaria na base do apoio do PCB ao nacional-desenvolvimentismo formulado principalmente pelo Instituto de Estudos Brasileiros (ISEB), transformado em ideologia capaz de unificar práticas e discursos dos diversos atores sociais em torno do projeto de superação do subdesenvolvimento do País.

O ISEB reuniu, nos anos 1950, um amplo conjunto de intelectuais, entre os quais os próprios Rangel e Werneck Sodré, com o objetivo de pensar estratégias para superar o subdesenvolvimento do País. Mas não só pensar; o ISEB deveria sobretudo forjar uma

²⁵ SODRÉ, Nelson Werneck. “Prefácio” in SANTA ROSA. *Op. cit.*, p. 12.

²⁶ cf. SODRÉ, Nelson Werneck. *História da burguesia brasileira*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1964.

²⁷ Para uma ampla discussão histórica e historiográfica sobre 1930, cf. FAUSTO, Boris. “Estado, classe trabalhadora e burguesia industrial (1920-1945): uma revisão” in *Novos Estudos*, no. 20. São Paulo: Cebrap, março de 1988, p. 6-37.

²⁸ Para uma análise das posições dos marxistas brasileiros em relação à política da III Internacional e da China, cf. FAUSTO, Boris. *Op. cit.*, p. 12 e seguintes.

²⁹ *Idem*, p. 12.

ideologia *exigida* pela nação, “... a fim de ‘tomar consciência’ de seu subdesenvolvimento e lutar pela superação desse estágio, mediante um esforço desenvolvimentista”³⁰.

Embora houvesse grande diversidade de correntes no seio do ISEB, Caio Navarro de Toledo identifica, entre os autores isebianos, uma recorrência a esquemas sumários e dicotômicos para se pensar a realidade do País. Segundo ele, entre os mais importantes autores isebianos, as principais contradições da sociedade brasileira seriam³¹:

³⁰ cf. TOLEDO, Caio N. de. *ISEB, fábrica de ideologias*. São Paulo: Editora Ática, Coleção Ensaio no. 28, 1982, p. 18.

³¹ *Idem*, p. 130, 131.

QUADRO I

Dicotomias dos principais autores isebianos, segundo Caio Navarro de Toledo

DICOTOMIA	AUTORES	CARACTERÍSTICAS
Nação x anti-nação	Vieira Pinto Guerreiro Ramos Nelson Werneck Sodré Roland Corbisier	A ação do imperialismo sobre a sociedade brasileira impediria seu desenvolvimento, devendo, portanto, ser forjada uma aliança entre a burguesia nacional e o proletariado.
Centros metropolitanos versus “proletariados históricos”	Cândido Mendes	O latifúndio, os intermediadores e o clientelismo, identificados como “proletariados históricos”, impediriam o desenvolvimento do empresariado nacional e da relação salarial.
Setores produtivos versus setores decadentes	Hélio Jaguaribe	A oposição básica da sociedade brasileira seria entre, de um lado, a burguesia industrial, a classe média produtiva e a classe operária e, de outro, a burguesia latifundiária-mercantilista e a classe média cartorial.

Em suma, os ideólogos do ISEB percebiam a sociedade brasileira fracionada em atores modernizantes e arcaizantes, devendo os primeiros forjar uma aliança em torno de um amplo processo de industrialização, capaz superar e derrotar os segundos. Para o ISEB, as profundas desigualdades sociais do País seriam fruto, portanto, de seu subdesenvolvimento, de sua insuficiente industrialização.

Claro está que esta dicotomia simplificadora entre atores modernizantes e arcaizantes, além de não levar em conta a questão das classes sociais, tampouco deu a devida atenção ao profundo entrelaçamento, inclusive por meio de matrimônios (versão doméstico-sexual da aliança de que falava Santa Rosa), entre as frações agrárias e urbano-industriais da burguesia

brasileira, tampouco à história da indústria paulista, vinculada, desde sua gênese, ao complexo cafeeiro³².

2- Lima Barreto e as primeiras críticas ao dualismo

Em crônica de 1921, sugestivamente intitulada *15 de novembro*, Lima Barreto afirmava:

“Escrevo esta no dia seguinte ao do aniversário da proclamação da República. Não fui à cidade e deixei-me ficar pelos arredores da casa em que moro, num subúrbio distante³³. (...) Entretanto, li com tristeza a notícia da morte da princesa Isabel. (...) Veio, entretanto, vontade de lembrar-me o estado atual do Brasil, depois de trinta e dois anos de República. Isso me acudiu porque topei com as palavras de compaixão do Senhor Ciro de Azevedo pelo estado de miséria em que se acha o grosso da população do antigo Império Austríaco. Eu me comovi com a exposição do doutor Ciro, mas me lembrei ao mesmo tempo do aspecto da Favela, do Salgueiro e outras passagens pitorescas da cidade.

Em seguida, lembrei-me de que o eminente senhor prefeito quer cinco mil contos para reconstrução da avenida Beira-Mar, recentemente esborrachada pelo mar.

Vi em tudo isso a República; e não sei por quê, mas vi.

Não será, pensei de mim para mim, que a República é o regime da fachada, da ostentação, do falso brilho e luxo de *parvenu*, tendo como *repoussoir* a miséria geral?”³⁴

Se a Luís Edmundo foi dado o crédito de expressar, bem cedo, uma sensibilidade dualista para a modernização brasileira, crédito também deve ser dado a Lima Barreto como um dos primeiros intelectuais brasileiros a perceber que a convivência do considerado moderno e do atrasado, da riqueza associada ao primeiro e da pobreza ao segundo, era uma convivência de contemporâneos. Ao contrário do que queria Luís Edmundo, para Lima Barreto a miséria reinante no Rio de Janeiro de sua época não era um resquício da cidade colonial, mas uma produção da cidade republicana³⁵.

³² cf. DEAN, Warren. *A Industrialização de São Paulo*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991, p. 75 e seguintes; SILVA, Sergio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo: Editora Alfa-Ômega, 1986 e DEAN, Warren. *Op. cit.*, 1991.

³³ A suburbanização das populações pobres, expulsas das zonas centrais da cidade, foi uma das principais consequências das reformas urbanas de Pereira Passos. A este respeito, ver ABREU, Maurício de Almeida, “Da habitação ao habitat: a questão da habitação popular no Rio de Janeiro e sua evolução” in *Revista Rio de Janeiro*. Niterói: vol. 1, no. 2, janeiro/abril de 1986, pp. 47-58.

³⁴ LIMA BARRETO. “15 de novembro” in LIMA BARRETO. *Crônicas escolhidas*. São Paulo: Editora Ática, 1995, p. 45, 46.

³⁵ Para uma discussão sobre o Rio de Janeiro da Belle Époque e a obra de Lima Barreto, cf. SEVCENKO, Nicolau. *Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República*. São Paulo: Brasiliense, 1989, p. 25 e seguintes e 161 e seguintes.

Nos anos 1960, a sensibilidade de Lima Barreto começaria a se expressar no campo da produção acadêmica e política. A primeira percepção dualista a sofrer um duro golpe foi a marxista: na prática, em 1964, quando a burguesia nacional mostrou-se uma companheira de tarefa histórica do proletariado pouco convencida de suas obrigações, aliando-se ao capital estrangeiro e aderindo ao golpe³⁶ e, no plano teórico, com o trabalho de Caio Prado Jr., que já considerava plenamente capitalistas as relações de trabalho que vigoravam na grande propriedade rural brasileira³⁷. Já o desenvolvimentismo dualista de matriz isebiana também sofreu abalos em seus fundamentos já na década de 1960. Antônio Delfim Netto, por exemplo, percebia o campo brasileiro como importante fator de financiamento da industrialização, através principalmente do imposto cambial, não se constituindo portanto como um óbice à modernização do País³⁸.

Contudo, foi nos anos 1970 que as críticas ao dualismo isebiano se intensificaram, por sua incapacidade estrutural em compreender o processo de modernização capitalista pelo qual o País passava, em que o acelerado crescimento econômico não vinha acompanhado pela melhoria efetiva da qualidade de vida e da incorporação de massas ao circuito produção/consumo. Neste sentido, a obra fundamental de crítica ao dualismo foi, sem dúvida, a de Francisco de Oliveira, que pensou a articulação de distintos padrões de acumulação com a acumulação propriamente capitalista, dando esta o sentido do todo³⁹. Francisco de Oliveira demonstrou, definitivamente, como a persistência e o aprofundamento das desigualdades sociais nos anos 1970 eram frutos do desenvolvimento capitalista, não da insuficiência deste, como queriam os isebianos, em que pese a permanência, mesmo nos dias de hoje, do discurso do crescimento econômico como forma de superação das desigualdades sociais.

Uma outra abordagem importante, de crítica ao dualismo, é a de Luciano Martins. Utilizando o conceito de modernização conservadora, inspirado em Barrington Moore, Martins entende que a modernização brasileira teria sido feita através de uma coalizão de elites, na qual a diferenciação das estruturas econômicas nas últimas quatro décadas não teria afetado o padrão de dominação secularmente existente no Brasil. Tal qual na Prússia dos *junkers*, teria ocorrido, no Brasil, uma coalizão entre interesses agrários e industriais, resultando em uma “modernização pelo alto”.

³⁶ Para uma análise e descrição detalhada das articulações entre empresários brasileiros e o capital externo na conspiração do golpe de 1964, cf. DREYFUSS, René Armand. *1964: A conquista do Estado: ação política, poder e golpe de classe*. Petrópolis: Vozes, 1987.

³⁷ cf. PRADO JR, Caio. *A revolução brasileira*. São Paulo: Brasiliense, 1966.

³⁸ cf. DELFIN NETTO, Antônio. *O problema do café no Brasil*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1979. A tese é de 1966.

³⁹ cf. OLIVEIRA, Francisco de. “A economia brasileira: crítica à razão dualista”. *Seleções Cebrap 1*. São Paulo: Cebrap/Brasiliense, 1975.

Para Martins, as assimetrias percebidas na sociedade brasileira (seu estudo é do início da década de 1970, portanto cronologicamente próximo ao de Oliveira) seriam plenamente modernas, não resquícios herdados. Contudo, fazendo uma diferenciação entre o campo da economia e o da sociedade, e afirmando ter sido a modernização limitada à primeira, o autor volta a ser presa da idéia dual⁴⁰. É verdade que, para ele, este dualismo seria funcional, garantindo às elites o controle da modernização e seu corte autoritário, mas o autor não ressaltava a relação dialética, e não dual, entre a permanência de certas estruturas sociais e esta modernização. O próprio Martins aparentemente se dá conta deste fato quando discute a política de mão-de-obra para o complexo automotivo⁴¹ e a importância dos trabalhadores nordestinos, no que Oliveira chamaria de acumulação primitiva simultânea à industrialização capitalista. De fato, a liberação da mão-de-obra, não só do Nordeste como também de outras regiões brasileiras, permitiu que as estruturas fundiárias tradicionais não só se mantivessem livres de pressões políticas por reforma agrária, como também se articulassem com o capital dito urbano-industrial e financeiro, chegando mesmo a confundir-se com estes em grandes blocos de capital envolvendo políticas agrícolas, agro-indústrias, linhas de financiamento etc. e, neste sentido, são modernas.

Se o desenvolvimentismo de herança isebiana permanece vivo, apesar de todas as críticas de que foi alvo, permanência não menos longa é, certamente, a da visão dicotômica entre o Estado e a sociedade. De sua origem autoritária de direita, nos anos 1930, tal dicotomia foi assumida e retrabalhada por inúmeros intelectuais assumidamente de esquerda, já a partir dos anos 1960. Particularmente importante, neste sentido, é a produção intelectual que parte do pressuposto da incapacidade da burguesia brasileira em elaborar e hegemonizar um modelo de desenvolvimento urbano-industrial:

“A falta de hegemonia burguesa, i.e., a incapacidade da burguesia de impor à sociedade um projeto de dominação transcendendo os estreitos limites de seus interesses específicos, tem sido apontada como um dos principais ingredientes para o tipo de formato institucional autoritário e fechado prevalecente no Brasil, particularmente após 1930. Em vista da fraqueza de um grupo fundamental na sociedade capitalista (a burguesia) e da fragmentação do resto da sociedade, a resposta ao problema de como situar a mudança ficava limitada à constatação de que o Estado assumiu a liderança, constituindo-se assim, na matriz geradora dos processos de transformação”⁴².

⁴⁰ cf. MARTINS, Luciano. *Pouvoir et développement économique: formation et évolution des structures politiques au Brésil*. Paris: Éditions Anthropos, 1976, p. 24.

⁴¹ *Idem*, p. 422 e 423.

⁴² BOSCHI, Renato Raul. *Elites industriais e democracia (hegemonia burguesa e mudança política no Brasil)*. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979, p. 18.

Esta é a posição, por exemplo de João Manuel Cardoso de Mello. Embora fazendo uma crítica contundente à teoria do subdesenvolvimento, Mello afirma ser a burguesia industrial nacional, ancorada em indústrias leves e com frágil poder de acumulação, incapaz de definir um padrão de acumulação alternativo àquele que levasse à estatização dos novos setores econômicos⁴³. Pensando a modernização capitalista brasileira como a de um capitalismo tardio, o autor entende que o País industrializou-se quando, em nível internacional, o capitalismo já havia atingido sua fase monopolista. Neste cenário, só o Estado teria as condições de mobilizar recursos para os investimentos necessários à transformação da economia brasileira, particularmente em função da fragilidade de um esquema endógeno de acumulação de capital em relação às inversões exigidas pelo capitalismo monopolista. No entanto, o autor parece não levar em conta a contemporaneidade da industrialização capitalista brasileira a si mesma, como seu desenvolvimento foi fruto, principalmente, da dinâmica interna da sociedade brasileira, de interesses a ela endógenos, e não de um determinismo econômico ou de exigências da acumulação capitalista que a obrigassem, histórica e inevitavelmente, a entrar no chamado capitalismo monopolista pela via da ação do Estado. É por esta razão, possivelmente, que ele não dá a devida importância para o fato de que a indústria automobilística, o maior setor da indústria brasileira desde sua implantação, tem um caráter eminentemente privado, em que pese sua instalação ter sido fruto de um processo no qual o Estado teve importante papel.

Tal percepção é endossada, em certo sentido, por Luciano Martins. Ainda que faça uma reflexão bastante interessante sobre o dualismo brasileiro e a modernização conservadora, como visto, neste mesmo trabalho ele insiste na centralidade do Estado e no papel quase que reativo da burguesia industrial, segundo ele carente de *schumpeterianismo*⁴⁴. Para Sônia Draibe, ao enfatizar os aspectos autoritários da modernização capitalista brasileira, feita na ausência de uma burguesia conquistadora, e baseada em uma coalizão elitista de formato oligárquico, a análise de Martins corre o risco de transformar a moderna burocracia econômica em ator isolado do processo de industrialização⁴⁵.

Em trabalho mais recente, Martins, utilizando o conceito de desarticulação social, volta a chamar a atenção para a fragilidade do processo de sedimentação das classes dominantes em burguesias em países de industrialização recente e acelerada, ensejando as

⁴³ cf. MELLO, João Manuel C. de. *O capitalismo tardio*. São Paulo, Brasiliense: 1988, p. 119, 120.

⁴⁴ cf. MARTINS, Luciano. *Op. cit.*, p. 417.

⁴⁵ cf. DRAIBE, Sônia. *Rumos e metamorfoses: Estado e industrialização no Brasil: 1930/1960*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1985, p. 25.

condições para que o Estado e sua burocracia passem a desenvolver um papel central na gestão da economia e no processo de acumulação capitalista⁴⁶.

Esta tradição, que opõe o Estado à sociedade, contudo, não se restringe aos autores brasileiros, tampouco à realidade brasileira, mas está profundamente ligada às discussões teóricas sobre a autonomia do Estado, discutida no próximo capítulo. De fato, é interessante notar como a teoria da burguesia fraca se repete em formulações sobre inúmeras outras formações sociais, com trajetórias e atores sociais distintos da experiência brasileira. Geralmente, as burguesias fracas e os Estados fortes são localizados nos países subdesenvolvidos, ao passo que as burguesias fortes e Estados instrumentais são localizados nos Estados Unidos e na Europa, com a exceção de países de industrialização tardia, como a Alemanha.

Adam Przeworski, no entanto, chama a atenção para a fragilidade das análises baseadas na fragilidade das burguesias como elemento explicador da autonomia do Estado e demonstra como, exemplificando com os casos inglês, francês e mesmo o alemão, inexistência relação causal entre fragilidade da burguesia e autonomia do Estado: em todos estes países teriam se forjado burguesias com projeto de classe, ao passo que o Estado teria permanecido largamente autônomo⁴⁷.

No que diz respeito ao caso brasileiro, a visão do papel reativo da burguesia nacional no processo de modernização capitalista do País foi criticada por Eli Diniz já nos anos 1970. Afirma a autora que, embora a primazia do Estado na transição para uma moderna economia capitalista, no Brasil, seja incontestável, ela não deve levar a que se descaracterize o importante papel da sociedade civil enquanto espaço de articulação, proposição e defesa de interesses dotado de dinamismo próprio. Em seu trabalho, ela busca justamente recharacterizar a sociedade civil, particularmente as entidades empresariais, como instância capaz de articular interesses e formular projetos societários⁴⁸.

Também Renato Boschi faz a crítica desta percepção, ao afirmar:

“Baseada como foi num modelo ideal de democracia liberal em que a participação da iniciativa privada ocorre num estilo pluralista de atuação da sociedade civil frente ao Estado, a literatura política acabou minimizando o papel da burguesia industrial brasileira. Na medida em que o padrão de desenvolvimento capitalista no Brasil foi caracterizado como basicamente autoritário pela literatura, não apenas o papel do

⁴⁶ cf. MARTINS, Luciano. *Estado capitalista e burocracia no Brasil pós 64*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1985, p. 23.

⁴⁷ cf. PRZEWORSKI, Adam. *Estado e economia no capitalismo*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1995, p. 57 e seguintes.

⁴⁸ cf. DINIZ, Eli. *Empresário, estado e capitalismo no Brasil: 1930-1945*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1978.

Estado foi enfatizado, como a burguesia foi avaliada com base no que ela não tenha sido, antes que com base no que de fato fora”⁴⁹.

A partir dos anos 1960, uma outra dimensão do dualismo, ainda que intimamente ligada à acima referida, ganhou importância crescente: a que, referindo-se à institucionalidade de 1946, opunha o Poder Executivo ao Poder Legislativo. Esta oposição é lapidarmente exemplificada na seguinte passagem:

“... o Congresso, em situações normais (durante a República Populista), exercia uma vigilância conservadora diante do núcleo inovador representado pelo Executivo. Como se sabe, o Executivo, tendo em vista o sistema eleitoral, era mais sensível ao Brasil desenvolvido. O Legislativo, por seu lado, graças às características do mesmo sistema eleitoral e do regime partidário, era mais sensível às demandas da cultura política do Brasil subdesenvolvido”⁵⁰.

Esta visão dicotômica entre Executivo reformista e Legislativo conservador, marcado pelo clientelismo da cultura política tradicional, acaba por entender o fortalecimento do Executivo quase como uma necessidade, uma alternativa última deste para a implantação de projetos modernizantes. É o que sugerem, por exemplo, Celso Lafer, Maria Victória Benevides e José Luís Fiori quando se referem à administração paralela montada por Juscelino Kubitschek. Para estes autores, a administração paralela teria significado um processo de autonomização necessária ao Executivo para, superando as características arcaizantes do Legislativo, implementar, com a racionalidade necessária, o Plano de Metas.

Afirma Benevides:

“Apesar do cartorialismo ainda vigente em certas áreas - diluição do sistema de mérito mais manutenção da política de clientela -, a importância e a preponderância do Estado sobre a sociedade civil cresceram à medida que ele se tornava mais “eficiente” para controlar a economia através do esquema da administração paralela”⁵¹.

Lafer, , com mais ênfase, coloca que

“A cultura política do Brasil subdesenvolvido cobrou um preço, em termos de diminuição da eficiência do aparelho estatal, exigida pelo Brasil desenvolvido. Isto se traduziu, por exemplo, na diluição do sistema de mérito pelo emprego público como

⁴⁹ BOSCHI, Renato R. *Op. cit.*, p. 6.

⁵⁰ LAFER, Celso. *O sistema político brasileiro*. São Paulo: Perspectiva, 1978, p. 64.

favor político. Entretanto, à medida em que foi crescendo a preponderância do Estado em relação à sociedade civil, *pari passu* com este tipo de demandas, solicitadas pelas necessidades de acomodação do pacto de dominação, tornaram-se mais complexas as tarefas da administração pública, que passaram a exigir um aprimoramento da burocracia, para garantir a viabilidade operacional do pacto de dominação (...). O resultado das duas tendências foi o aparecimento, no corpo administrativo do Estado, de bolsões de eficiência, que tiveram condições, dadas as características do modelo econômico, de assegurar, operacionalmente, o papel do Estado no controle da economia”⁵².

Mesmo na produção intelectual mais recente, a percepção dualista sobre a administração paralela de JK permanece, como atesta a seguinte passagem de Fiori:

“No plano organizacional, o Estado (no período JK) formou os grupos executivos (agências da administração paralela) com representantes dos setores público e privado, para desenhar e acompanhar a implementação de várias metas setoriais do Plano de Metas, gerando uma espécie de burocracia paralela, mas enxuta e impermeável às pressões da política populista clientelística que caracterizavam, naquele momento, os traços fundamentais de funcionamento do sistema político democrático brasileiro”⁵³.

Maria do Carmo Campello de Souza, ao fazer a crítica do clientelismo como herança do passado, uma continuidade cultural do Brasil subdesenvolvido em meio a um processo de renovação proposto pelo Executivo, proporcionou uma crítica valiosa a esta dimensão do dualismo. Para a autora, o clientelismo, pelo contrário, constituiu-se como uma componente estrutural do modelo político de 1946 e, portanto, o Executivo desta institucionalidade não buscava se autonomizar do Legislativo para escapar às suas práticas arcaizantes mas, ao contrário, as práticas clientelistas do Legislativo decorreriam do processo de centralização do poder pelo Executivo, que teria subtraído ao Legislativo arenas decisórias fundamentais⁵⁴. Prova disto é que mesmo a dinâmica partidária de 1946 teria sido condicionada pelo Executivo: dois dos principais partidos de então nascem diretamente a partir da ação do Executivo do Estado Novo, o PSD e o PTB, e a UDN explicitamente como oposição a ele⁵⁵.

⁵¹ BENEVIDES, Maria V. de M.. *O governo Kubitschek: desenvolvimento econômico e estabilidade política*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1976, p. 226.

⁵² LAFER, Celso. *Op. cit.*, p. 66, 67

⁵³ FIORI, José Luís. *Em busca do dissenso perdido: ensaios críticos sobre a festejada crise do Estado*, Rio de Janeiro: Insight Editorial, 1995, p. 129.

⁵⁴ cf. SOUZA, Maria do C.C. de. *Op. cit.*, p. 52 e seguintes.

⁵⁵ Para uma análise destes partidos políticos, cf. ver DELGADO, Lucília de Almeida Neves. *PTB - Do getulismo ao reformismo 1945-1964*. São Paulo: Marco Zero, 1989; BENEVIDES, Maria Victoria de Mesquita. *A UDN e o udenismo- Ambigüidades do liberalismo brasileiro (1945-1965)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981; HIPOLITO, Lucia. *De raposas*

As relações de JK com seu partido, o PSD, demonstram que havia, de fato, uma relação muito mais de complementaridade do que de ruptura entre o Executivo reformista e o mundo da clientela, supostamente representado com exclusividade pelo Legislativo, durante o período em questão. Renato Archer, político da Ala Moça do PSD, facção reformista e modernizante do Partido e que reunia homens como o próprio Archer, Ulysses Guimarães e José Joffily, refere-se desta forma a Vitorino (provavelmente Vitorino Freire, seu colega de PSD maranhense e, no dizer de Lucia Hippólito, "uma das mais típicas expressões do coronelismo político brasileiro"⁵⁶):

“O mundo político e a população passam a ouvir expressões como kilowatt per capita, consumo de aço per capita, para horror dos políticos tradicionais de todas as correntes. O Vitorino veemente: - "Quero lá saber de kilowatt, quero saber é de meus amigos"⁵⁷.

A imagem do kilowatt expressa bem o impacto causado pelo governo JK e seu Plano de Metas, e o estranhamento por eles suscitado em inúmeros políticos afeitos à política clientelística do próprio PSD. Para a Ala Moça do partido, a modernização política, social e econômica do País era justamente a base de seu apoio a JK, expressa desde a campanha eleitoral deste. JK candidatou-se a presidente da República com o apoio decisivo da Ala Moça, portanto contra as *raposas* pessedistas, e contou com a manutenção deste apoio nos primeiros anos de seu governo. Segundo Lucia Hippólito, entre 1956 e 1957, a colaboração da Ala Moça no Congresso Nacional foi decisiva para a aprovação dos principais projetos do governo JK⁵⁸.

Contudo, já a partir de 1957, com a aproximação das eleições para as Câmaras e os governos estaduais, inicia-se um movimento de reação política das *raposas*. Eram elas que controlavam os diretórios regionais e os currais eleitorais e, portanto, os votos. No *manual do bom pessedista*, conforme Hippólito, quem controlava os votos detinha o controle da máquina partidária e, assim, a Ala Moça começa a perder seu espaço e prestígio junto a Juscelino. Este, por seu lado, já iniciava articulações, que marcaram a segunda metade de seu mandato, para a volta ao poder em 1965. Assim, JK vai paulatinamente se afastando da Ala Moça e se aproximando das *raposas*, sem, contudo, abrir mão de seu projeto modernizante.

e reformistas - o PSD e a experiência democrática brasileira (1945-64). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985. Para uma análise do sistema partidário pós-Estado Novo, ver SOUZA, Maria do Carmo Campello de. *Estado e partidos políticos no Brasil (1930-1964)*. São Paulo: Editora Alfa-Ômega, 1983.

⁵⁶ HIPÓLITO, Lucia, *Op. cit.*, p. 146.

⁵⁷ ARCHER, Renato. “A Frente Ampla” in OLIVEIRA, José A. de (et alli). *JK, estadista do desenvolvimento*. Brasília: Memorial JK/Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 1991, p. 44.

⁵⁸ cf. HIPOLITO, Lucia. *Op. cit.*, p. 164.

As *raposas*, por seu lado, fazem o mesmo movimento em direção a JK, objetivando restaurar práticas clientelísticas. Estes dois movimentos representaram a derrota da Ala Moça e o fim de suas pretensões eleitorais e partidárias⁵⁹, assim como demonstraram a possibilidade de convivência, ainda que tensa, entre os kilowatts e os amigos. Neste sentido, a administração paralela pode ser entendida não como uma busca de autonomização do Executivo frente ao arcaísmo do Legislativo, mas como uma forma de permitir a manutenção dos espaços de clientela, resguardando-se o projeto modernizador.

3- Um desdobramento das percepções dualistas: o conceito de populismo como pacto modernizante brasileiro

O populismo é entendido, por um de seus principais teóricos, como a

“... expressão do período de crise da oligarquia e do liberalismo, sempre muito afins na história brasileira, e do processo de democratização do Estado que, por sua vez, teve que apoiar-se sempre em algum tipo de autoritarismo, seja o autoritarismo institucional da ditadura Vargas (1937-1945), seja o autoritarismo paternalista ou carismático dos líderes de massas da democracia do pós-guerra (1945-64). Foi também uma das manifestações das debilidades políticas dos grupos dominantes urbanos quando tentaram substituir-se à oligarquia nas funções de domínio político de um País tradicionalmente agrário, numa etapa em que pareciam existir as possibilidades de um desenvolvimento capitalista nacional. E foi sobretudo a expressão mais completa da emergência das classes populares no bojo do desenvolvimento urbano e industrial verificado nestes decênios e da necessidade, sentida por alguns dos novos grupos dominantes, de incorporação das massas ao jogo político”⁶⁰.

Francisco Weffort identifica a origem do populismo no processo de urbanização e industrialização da sociedade brasileira que, em 1930, teria resultado na crise de hegemonia da oligarquia e na emergência de uma nova aliança de poder no interior do aparelho de Estado. No entanto, esta aliança seria caracterizada pela ausência de hegemonia, ou melhor, pela incapacidade de qualquer um dos novos sócios do poder em construir uma nova hegemonia, resultando no que ele chama de Estado de Compromisso. Nas condições do compromisso, a instabilidade política que marcou o período até 1964 teria tido sua gênese na personalização do poder, na imagem, meio real e meio mítica, da soberania do Estado sobre o

⁵⁹ *Idem*, p.173.

⁶⁰ WEFFORT, Francisco. *O populismo na política brasileira*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1980, p. 61.

conjunto da sociedade e na necessidade de participação, no jogo político-institucional, das massas populares urbanas⁶¹.

Ainda segundo Weffort, o fundamento do que ele chama de sistema populista seria uma

“... estrutura institucional de tipo autoritário e semicorporativa, orientação política de tendência nacionalista, antiliberal e antioligárquica; orientação econômica de tendência nacionalista e industrialista; composição social policlassista mas com apoio majoritário das classes populares”⁶².

A crítica ao conceito de populismo, apesar de sempre referida, ainda está em seus primeiros passos e, como coloca Ângela de Castro Gomes, tentar realizá-la é sempre um risco⁶³. Ainda que não se pretenda aqui uma análise exaustiva da questão, faz-se necessário levantar alguns problemas do conceito de maior relevância para o tema deste trabalho⁶⁴.

O primeiro diz respeito à própria noção de Estado de Compromisso como um dos fundamentos políticos do populismo. O princípio do compromisso, no caso iniciado em 1930 e que se estenderia até 1964, não é apanágio do populismo ou da ausência de hegemonia a ele intrínseca, mesmo porque resultado de uma sociedade que se diferenciava e complexificava socialmente de forma bastante rápida, levando ao surgimento de novos atores sociais que, em busca da afirmação de seus projetos societários, na luta política, acabaram compondo-se com atores tradicionais. Este é o fundamento, também, da idéia de modernização conservadora. No processo de modernização de todas as sociedades ocidentais, nos últimos dois séculos, compromissos foram assumidos entre atores novos e tradicionais, mesmo na revolução burguesa clássica, a francesa, com o peso marcante de seu campesinato⁶⁵.

A história brasileira é marcada por compromissos entre atores políticos heterogêneos, que se renovaram na Independência⁶⁶, na Proclamação da República⁶⁷ e na própria Revolução de 1930⁶⁸, sendo portanto sempre assumidos entre as diferentes frações da classe dominante brasileira. Reacomodações entre elas não significam crise de hegemonia, posto que a hegemonia delas nunca chegou sequer a ser ameaçada por alguma contra-hegemonia

⁶¹ *Idem*, p. 69.

⁶² *Ibidem*, p. 84, 85.

⁶³ cf. GOMES, Ângela de C.. “O populismo e as ciências sociais no Brasil: notas sobre a trajetória de um conceito”. *Tempo*, vol. 1, no. 2. Rio de Janeiro: Relume Dumará, dezembro de 1996, p. 31.

⁶⁴ Para uma crítica ao conceito de populismo, cf. Martinho, Francisco Carlos Palomanes. *A sombra das tradições - O sindicato dos metalúrgicos do Rio de Janeiro na transição democrática (1974-1985) - um estudo de caso sobre o estatismo sindical*. Dissertação apresentada ao Departamento de História da UFF, Niterói: mimeo, 1994.

⁶⁵ para uma discussão a respeito da importância do campesinato francês no processo de modernização capitalista do País, cf. KEMP, Tom. *A revolução industrial na Europa do século XIX*, Lisboa: Edições 70, p. 69 e seguintes.

⁶⁶ cf. DIAS, Maria Odila Silva. “A interiorização da metrópole” in MOTA, Carlos Guilherme (org.). *1822: Dimensões*. São Paulo: Perspectiva, 1986, p. 160-184.

⁶⁷ cf. CARDOSO, Fernando Henrique. “Dos governos militares a Prudente-Campos Sales” in FAUSTO, Boris (org.). *História Geral da Civilização Brasileira*. Tomo III, vol. 1. São Paulo: DIFEL, 1985, p. 13-50.

efetivamente democrática. Para Sônia Draibe, a noção de Estado de Compromisso não permite perceber a especificidade da organização e expressão política dos interesses: "O que permanece como problema é exatamente a identificação das diferentes "modalidades de compromisso" entre forças sociais não estáticas e em transformação, e face às questões da industrialização, elas mesmas em processo contínuo de reatualização"⁶⁹.

Uma outra característica apontada por Weffort na caracterização do populismo é o papel central assumido pelo chefe de Estado, a personalização do poder, também apontada por Lafer como característica do sistema político brasileiro da República Populista⁷⁰.

Esta característica não é também em absoluto um apanágio do populismo: em todos os países que adotam o sistema presidencialista, o chefe, simultaneamente, de Estado e de governo, assume um papel central. O fato é que o sistema presidencialista tende a construir, em torno da figura do presidente, uma legitimidade (e uma mitificação) que o contrapõe ao Poder Legislativo. Isto ocorre tanto no Brasil quanto nos Estados Unidos. De fato, poucos são os países onde o personalismo presidencial possui tanta força, fazendo com que o presidente tenha uma centralidade tal no jogo político, que o capacita a reivindicar a titularidade de um mandato superior ao do Congresso Nacional⁷¹.

Volta aqui, portanto, em um outro registro, a dicotomia entre Executivo e Legislativo. Celso Lafer aprofunda-a, em uma referência ao bonapartismo:

"O resultado deste contraste entre o processo eleitoral do Legislativo e do Executivo era, para usar a clássica expressão de Marx relativa a uma situação similar, que a relação entre a Nação e o Legislativo tornou-se metafísica, enquanto que a relação do Presidente com a Nação tornou-se pessoal"⁷².

Ao presidencialismo brasileiro, Regis de Castro Andrade sugere a adjetivação de ultrapresidencialismo, dada a centralidade nele assumida pela figura presidencial, em uma situação, na verdade, contudo, bem próxima à americana. Segundo ele, caberia ao presidente da República brasileira, não só no período dito populista mas até os dias de hoje,

⁶⁸ cf. FAUSTO, Boris. *A Revolução de 1930: história e historiografia*. São Paulo: Brasiliense, 1989.

⁶⁹ cf. DRAIBE, Sonia. *Op. cit.*, p. 24.

⁷⁰ cf. LAFER, Celso. *Op. cit.*, 1970, p. 27.

⁷¹ Para uma crítica do que chama de mito do mandato presidencial, cf. DHAL, Robert. "O mito do mandato presidencial". *Lua Nova- Revista de Cultura e Política*, no, 24. São Paulo: setembro de 1991, p. 27-54.

⁷² cf. LAFER, Celso. *Op. cit.*, 1970, p. 31. No original: "The result of this contrast between the Legislative and the Executive electoral process was, to use Marx's classical formulation of a similar situation, that the relationship between the Nation and the Legislative became metaphysical, while the President's relationship with the Nation became personal".

“...promover o desenvolvimento, realizar reformas e acabar com a pobreza. A heterogeneidade regional e setorial aliada à inorganicidade política do país pessoaliza a competição pela Presidência; ele está acima dos partidos. Enfim, é o único que recebe um mandato nacional”⁷³.

A personalização do mandato presidencial poderia portanto ser vista como algo muito mais próximo a uma característica do próprio presidencialismo enquanto sistema de governo ou mais, da própria democracia representativa e da sociedade de massas. É o que sugere o reiterado surgimento de lideranças personalistas em regimes parlamentaristas, como Winston Churchill e Margareth Thatcher na Inglaterra, ou Charles De Gaulle, que inclusive instituiu o presidencialismo-parlamentarista.

A questão da personalização do poder político, da relação direta líder-massas e do papel do Legislativo, presentes na abordagem do populismo, remete a uma outra, a da fragilidade das instâncias de representação de interesses, particularmente os partidos políticos. Celso Lafer, ao analisar o processo que levou à tomada de decisão de planejar o Plano de Metas, nos quadros de ampliação da participação política, afirma:

“... a informação transmitida à Administração pelas pressões de um eleitorado ampliado era muito difusa, já que não canalizada pelo sistema de partidos ou outras organizações autônomas capazes de agregar interesses e de mediações entre o Estado e o cidadão individual”⁷⁴.

A crítica ao sistema partidário brasileiro e à fragilidade dos partidos políticos não se restringe ao período do populismo, quando supostamente a incorporação das massas ao processo político não teria encontrado espaço institucional de representação nos partidos políticos existentes, mas faz parte de uma profunda tradição antipartido da cultura e mesmo da luta política brasileiras. Esta tradição foi construída a partir dos pensadores autoritários da década de 1930, mas esteve presente também no próprio campo liberal do mesmo período, marcadamente oligárquico⁷⁵. A rigor, mesmo antes disto, ainda no Império, a máxima "nada mais parecido com um saquarema do que um luzia no poder" atesta a tradição anti-partido da

⁷³ ANDRADE, Regis de C. “O presidencialismo e a reforma institucional no Brasil”. *Lua Nova- Revista de Cultura e Política*, no. 24. São Paulo: Marco Zero/Cedec, setembro de 1991, p. 5-26.

⁷⁴ cf. LAFER, Celso. *Op. cit.*, 1970, p. 4. No original: "... the information conveyed to the Administration by the pressures of an enlarged constituency was very diffuse since it was not channeled through the party system or other autonomous organizations capable of aggregating interests and mediating between the state and the individual citizen".

⁷⁵ cf. SOUZA, Maria do C. C. de. *Op. cit.*, p. 65 e seguintes.

política brasileira desde o século XIX, neste caso específico exemplarmente rejeitada por Ilmar de Mattos⁷⁶.

A insistência na desestruturação dos partidos políticos, em sua frágil institucionalização e falta de representatividade, em contraponto à centralização e personalização do poder, está presente em inúmeras análises acerca do sistema político pós-Estado Novo⁷⁷, centrada principalmente em torno da UDN, do PSD e do PTB. Para Celso Lafer, o sistema partidário da República Populista nunca chegou a ter relevância no sistema político, não chegando a incorporar ao processo político os estratos populares libertos dos padrões tradicionais de representação. Para ele, o PSD, a UDN e o PR eram partidos de quadros, ao passo que o PTB e o PSP nunca chegaram a se consolidar como partidos de massas⁷⁸.

Antônio Lavareda tem elaborado análises que discordam desta visão, defendendo a hipótese de um sistema político-partidário em processo de consolidação, principalmente em função da regularidade dos processos eleitorais e da alta taxa de identificação partidária por parte dos eleitores⁷⁹. Lúcia Grinberg chama a atenção para o fato de que o AI-2, de 1965, responsável pela extinção dos partidos políticos de 1946, pode ser entendido exatamente como uma prova do alto grau de institucionalização destes, da necessidade do novo regime em cancelar o sistema de lealdades partidárias anterior⁸⁰.

Uma outra abordagem do populismo, que guarda proximidade com a de Weffort, é a de Francisco de Oliveira. Embora tenha feito uma crítica definitiva ao conceito de dualismo no plano das relações entre os modos de produção no Brasil, Oliveira permanece, de certa forma, dele refém, ao definir o populismo como a revolução burguesa no Brasil.

Para Oliveira, ao contrário da revolução burguesa “clássica”, a brasileira teria prescindido de uma ruptura total do sistema de poder, mantendo parte do poder das classes proprietárias rurais, no mesmo caminho de Martins e o conceito de modernização conservadora. A revolução brasileira teria se caracterizado, em verdade, pela construção de um novo modo de acumulação, voltado para dentro, tendo sido preciso, para tal, a adequação das relações de produção:

“O populismo é a larga operação dessa adequação, que começa por estabelecer a forma de união do “arcaico” e do “novo”, corporativista como se tem assinalado,

⁷⁶ cf. MATTOS, Ilmar R. de. *O tempo saquarema: a formação do Estado Imperial*. São Paulo: Editora Hucitec, 1990.

⁷⁷ Para uma análise crítica da produção teórica sobre o sistema partidário brasileiro, cf. LAVAREDA, Antônio. *A Democracia nas Urnas- o processo partidário eleitoral brasileiro*. Rio de Janeiro: IUPERJ/Rio Fundo Editora, 1991.

⁷⁸ cf. LAFER, Celso. *Op. cit.*, p. 27.

⁷⁹ cf. LAVAREDA, Antônio. *Op. cit.*, p. 147.

⁸⁰ cf. GRINBERG, Lúcia. *1965, sistema partidário e incerteza: a extinção dos partidos políticos e as possibilidades de criação de novas organizações*. Rio de Janeiro: mimeo, 1996, p. 14.

cujo epicentro será a fundação de novas formas de relacionamento entre o capital e o trabalho, a fim de criar as fontes internas da acumulação. A legislação trabalhista criará as condições para isso”⁸¹.

Oliveira abandona, assim, a abordagem mais marcadamente sociológica de Weffort e identifica o populismo como o arranjo político adequado a um novo regime de acumulação. Portanto, embora, no plano econômico, o autor perceba a dialética entre modos de produção pré ou não capitalistas e o capitalista, no plano da política ele mantém a percepção, através do conceito de populismo, da diferenciação entre interesses arcaicos e novos, trazendo um novo conceito à tona, o de corporativismo, como forma de articulá-los.

Cabe aqui, rejeitando-se uma perigosa fissura entre os campos da economia e o da política, já presente na análise de Martins sobre a modernidade conservadora, uma questão: o fato de a manutenção da estrutura agrária ter proporcionado fortes mecanismos de acumulação primitiva, nos termos do próprio Oliveira, ao desenvolvimento do capitalismo brasileiro, não tornaria os interesses dos proprietários de terras, particularmente a não realização da reforma agrária, tão "modernos" quanto os interesses urbano-industriais?

A concepção etapista da visão do populismo como revolução burguesa é, possivelmente, um dos pontos mais problemáticos desta abordagem e expressa mais um dos problemas de tal conceito: como pensar o populismo em países como a Colômbia e o Peru, que conheceram experiências de modernização radicalmente distintas da brasileira e que dificilmente poderiam ser entendidas como revoluções burguesas, ou mesmo a Argentina, que conheceu um forte processo de urbanização e industrialização mesmo antes da ascensão de Juan Domingo Perón ao poder? A abrangência é, aliás, um dos problemas centrais do conceito de populismo. Pensado tanto em relação a Perón quanto a Vargas, JK, Alvarado, João Goulart, Eurico Dutra e tantos outros líderes, o que ele ganha em longevidade e abrangência geográfica, perde em poder explicativo. Aliás, é preciso muita imaginação para perceber em Eurico Dutra um líder populista.

As reflexões acerca do processo de modernização do País, baseadas no conceito de populismo, mantêm-se, portanto, reféns da matriz dualista, embora retraduzam a dicotomia entre o velho e o novo para uma equação onde ambos convivem em situação de compromisso. Como já referido, no entanto, a situação de compromisso entre interesses supostamente velhos e novos é recorrente na sociedade brasileira, o que leva a supor que esta qualificação é muito mais cronológica do que sociológica. Em outras palavras, os interesses novos são assim considerados simplesmente porque surgiram depois dos velhos, não porque estejam em

⁸¹ OLIVEIRA, Francisco de. *Op. cit.*, 1975, p. 30, 31.

contradição com eles. Pelo contrário, eles são sociologicamente contemporâneos e umbilicalmente interligados, e é esta contemporaneidade que permite a manutenção de sua hegemonia. Seria ingenuidade intelectual e política, por exemplo, supor que a não efetivação da reforma agrária no Brasil resultaria simplesmente da articulação eficaz dos interesses arcaicos, minados em suas bases desde 1930 mas jamais vencidos.

É bom lembrar, contudo, que algumas destas características do processo político brasileiro, que mais tarde seriam pensadas por correntes da produção acadêmica da área de sociologia a partir do conceito de populismo, daí incorporando-se ao debate político, foram vivenciadas intensamente à época. Lisindo Coppoli, *dublê* de poeta e gozador que, em 1953, publicou uma série de sonetos humorísticos escritos a partir de 1950, por exemplo, foi capaz de condensar, em uma verdadeira pérola, alguns dos elementos básicos que a literatura sobre o populismo iria mais tarde desenvolver, como a relação direta líder-massas, o paternalismo, o nacionalismo, a cooptação das massas:

Fala o pai dos pobres
 “Trabalhadores do Brasil! Meus filhos!
 Lembro-me bem de vós, nem poderia
 Vos esquecer, que em vossa companhia
 Breve estarei apesar dos empecilhos

Sois vós, trabalhadores maltrapilhos,
 Os detentores da soberania,
 Vós, que, perseverando, haveis de, um dia,
 Pôr nossa pátria sobre novos trilhos.

Que a vossa grande fé não esmoreça;
 O futuro pertence-vos; lutai
 Sem medo algum, por tudo o que aconteça.

Firmes em nossos ideais tão nobres,
 Sempre, em mim, vós tereis o mesmo pai,
 E em vós eu terei sempre os mesmos pobres!”⁸²

4- O diálogo das gramáticas corporativa e pluralista

Em um trabalho de 1979, Renato Boschi busca, explicitamente, superar as análises dualistas de diferentes matizes, insistindo na necessidade de se pensar as interações entre grupos privados e públicos para se chegar a uma “abordagem integrada” das relações Estado-sociedade⁸³. Para ele, como para Eli Diniz⁸⁴, ao contrário do que coloca grande parte da literatura sobre o período pós-1930, a burguesia industrial teve um papel fundamental na promoção das condições institucionais que presidiram a constituição de uma moderna economia capitalista no País. Segundo estes autores, é preciso que se abandone uma visão polar entre, de um lado, uma ordem social pluralista, fundada na organização autônoma de grupos ou classes sociais, e uma ordem estatal corporativista, controlada pelo alto, para se entender a efetiva dinâmica da modernização capitalista brasileira. No lugar da polarização, os autores sugerem que se busquem fecundações de uma lógica na dinâmica da outra, um diálogo de gramáticas⁸⁵.

No entanto, segundo os mesmos autores, foi o corporativismo o formato institucional básico que, a partir dos anos 1930, fundamentou as relações entre os setores público e privado no processo de modernização capitalista do País. Neste formato, teria se consagrado um padrão de interpenetração entre o público e o privado, permitindo a incorporação dos interesses industriais emergentes em um sistema de representação de interesses fechado e excludente⁸⁶. Introduzida a partir de uma política deliberada do Estado, objetivando definir a forma de inserção do empresariado e dos trabalhadores e, ao mesmo tempo, desarticular suas formas associativas anteriores, a estrutura corporativa teria acabado por se tornar o *locus* fundamental de definição de identidades coletivas dos atores sociais, ou seja, tanto os empresários quanto os trabalhadores, através de seus respectivos sindicatos, iriam se configurar como atores políticos pela via do Estado.

Ocorre que, nesta estruturação, burocracia estatal e setores empresariais, em um movimento de aproximação, iriam acabar estabelecendo novos formatos institucionais de relacionamento que, segundo os autores, teria permitido que grupos industriais mediassem

⁸² COPPOLI, Lisino. *Política em versos. Sonetos humorísticos*. São Paulo: Livraria Editora Antonio de Carvavlh, 1953.

⁸³ BOSCHI, Renato R. *Op. cit.*, p. 19.

⁸⁴ cf. DINIZ, Eli. *Op. cit.*

⁸⁵ DINIZ, Eli e BOSCHI, Renato. “O corporativismo na construção do espaço público” in BOSCHI, Renato R. (org.). *Corporativismo e desigualdade: a construção do espaço público no Brasil*. Rio de Janeiro: IUPERJ/Rio Fundo Editora, 1991, p. 12.

⁸⁶ *Idem*, p. 17.

seus interesses junto ao Estado, ao passo que viriam fortalecer a burocracia pública. Este movimento teria encontrado seu desfecho na abertura de

“... canais de acesso para a representação de interesses desse segmento (empresariado) no âmbito do próprio aparelho de Estado com a criação de órgãos consultivos para a definição de diretrizes gerais de política econômica, bem como para a elaboração de políticas setoriais. Desta forma, o Estado configurou-se como um campo privilegiado para a articulação de alianças envolvendo o empresariado e outros setores de elites, como os grupos técnicos incorporados às agências governamentais”⁸⁷.

O arcabouço político e institucional centrado nos mecanismos corporativos teria permitido, assim, ao Estado e aos grupos estratégicos da ordem capitalista, um tipo de intercâmbio que proporcionava à burocracia estatal um alto grau de autonomia. Neste processo, o Estado teria assumido um papel central como elemento dinâmico do desenvolvimento e, mais, teria se tornado a arena privilegiada para a tomada de decisões relativas à economia e, por decorrência, às iniciativas do setor privado:

“Para além do controle que este tipo de estruturação público/privado enseja, um aspecto não menos significativo tem a ver com a transferência, para o âmbito do Estado do processo de negociação dos interesses privados, gerando um tipo particular de regulação do conflito caracterizado pela institucionalização da tutela do Estado”⁸⁸.

O importante a salientar nesta abordagem é o papel ativo, não reativo, do empresariado na criação das condições políticas e institucionais (leia-se modelo corporativo de intermediação e representação de interesses) para a implantação do projeto de modernização capitalista. Assim, se o modelo corporativo conferiu ao Estado uma certa ascendência sobre o setor privado, também teria tornado a burocracia estatal permeável ao jogo de interesses privados em uma escala inusitada, gerando o que viria a ser chamado, no debate político, de privatização do Estado. Além do quê, aos empresários, ao contrário do que teria ocorrido com os trabalhadores, teria sido deixada margem de organização e representação de interesses para além da estrutura corporativa, o que lhes teria garantido um certo grau de associativismo autônomo, característico da gramática pluralista. Boschi e Diniz, neste sentido, vão além das visões que percebem corporativismo e pluralismo como essencialmente excludentes, tanto do ponto de vista teórico como empírico⁸⁹. De qualquer forma, os autores insistem que

⁸⁷ *Ibidem*, p. 19.

⁸⁸ *Ibidem*, p. 20.

⁸⁹ *Ibidem*, p. 16 e seguintes

“... o padrão de negociações compartimentalizadas entre os grupos econômicos e as distintas agências estatais encontrou, no corporativismo, o suporte institucional que necessitava, transformando o Executivo na arena privilegiada para o encaminhamento de demandas empresariais. Este tipo de intercâmbio viabilizaria a obtenção de vantagens específicas através dos subsídios e incentivos fornecidos pelo Estado aos diferentes setores e subsetores da economia. A contrapartida de tais ganhos, tanto para os trabalhadores, quanto para os empresários, foi a cristalização de um padrão de dependência frente ao Estado”⁹⁰.

Boschi e Diniz chamam a atenção para a longevidade da estrutura corporativa no Brasil, cuja sobrevivência teria sido possível por sua adaptabilidade aos diferentes momentos políticos por que passou o País ao longo das últimas décadas. Esta adaptabilidade teria sido responsável pela sua compatibilização com outras formas de representação de interesses, refletindo a complexificação da sociedade brasileira e a emergência de novos atores sociais, autonomamente organizados. Para os autores, o corporativismo teria deixado como legado, no plano econômico, a longevidade do modelo de desenvolvimento via substituição de importações, por ter obstruído a emergência de estratégias alternativas, embora dotando o País de uma estrutura industrial complexa e diversificada. No plano político, ele teria permitido a incorporação de atores emergentes, embora de forma desigual entre trabalhadores e empresários, ao passo que teria deslocado, para o Estado, o cerne das negociações dos grupos organizados entre si e com o poder público. O Estado tornou-se, assim, o referencial para a construção de identidades coletivas, consagrando um estilo de participação política setorializada e compartimentalizada, pouco afeita a acordos e compromissos entre interesses diferenciados.

A abordagem de Boschi e Diniz é bastante feliz, assim, em, embora atribuindo ao Estado uma centralidade no processo de construção de uma moderna ordem capitalista no País, superar o dualismo e em perceber a dinâmica processual dos arranjos institucionais. A partir dela, é possível pensar-se a fecundação recíproca entre a construção institucional do Estado e a representação de interesses da sociedade, e a própria centralidade do Estado como resultado desta fecundação.

No entanto, o conceito de corporativismo apresenta problemas ainda não completamente equacionados pela literatura. Pelo contrário, ele é, ainda hoje, um dos mais problemáticos e polissêmicos conceitos das ciências sociais, talvez só igualado pelos de ideologia e populismo.

Francisco de Oliveira chama a atenção para o fato de que, em uma de suas origens, o conceito de corporativismo relaciona-se com o processo de formação das modernas classes sociais, caracterizando uma associação privada de interesses, de acordo com a tradição liberal. Esta associação privada, que se projeta para o espaço público, publicizando seus interesses mas demarcando-os da esfera estatal, seria constitutiva da modernidade, base da formação da esfera pública burguesa. Esta demarcação, “... cortando as asas do Estado absolutista, criou, por um processo contraditório, um espaço para além do privado, mas formado a partir dele, posto que as mesmas relações privadas tornaram-se insuficientes para processar o conflito em que elas se formam”⁹¹. Assim, para Francisco de Oliveira, o princípio do corporativismo é o fiador da complexa relação moderna entre o público e o privado, sendo mesmo a garantia da própria existência da esfera pública burguesa.

Talvez seja a matriz comum no que diz respeito à formação da esfera pública burguesa a identidade encontrada por Bruno Reis entre as gramáticas corporativistas e pluralistas de relação entre Estado e sociedade, apesar de toda a carga ideológica que ambos os conceitos comportam. Seu argumento central é, seguindo Bobbio, o de que tanto o pluralismo quanto o corporativismo percebem os corpos intermediários, em suas diferentes expressões, como anteparos necessários à atomização individualista da sociedade burguesa e ao avanço do Estado sobre a sociedade⁹². Em outras palavras, corporativismo e pluralismo teriam como suportes o mesmo tipo de configuração social e, a partir desta identidade, tornar-se-ia problemático tanto precisar se um arranjo é corporativo ou pluralista quanto atribuir-se qualificativos inerentes a um ou a outro, como associações a arranjos autoritários, no caso do primeiro, ou a democráticos, no caso do segundo. Este ponto será retomado adiante.

Apesar disto, o termo corporativismo ficou marcado pelos regimes fascistas do entre-guerras, particularmente o italiano, que buscava eliminar, ao menos no plano ideológico, a própria possibilidade de existência de interesses contraditórios e, portanto, de conflitos privados⁹³.

De início, portanto, podem ser identificadas três acepções para o conceito de corporativismo: a de sua origem liberal, conforme Oliveira, que acaba por levar a uma

⁹⁰ *Ibidem*, p. 25.

⁹¹ cf. OLIVEIRA, Francisco. *Corporativismo: conceito ou emplastro?*. São Paulo: mimeo, 1995, p. 2.

⁹² REIS, Bruno P.W. “Corporativismo, pluralismo e conflito distributivo no Brasil”. *Dados, Revista de Ciências Sociais*, Rio de Janeiro: vol. 38, no. 3, 1995, p. 418 e seguintes.

⁹³ cf. LANNA Jr, Mário Cleber Martins. *Abastecimento e instabilidade política no Brasil (1952-1962)*. Tese de mestrado apresentada ao Departamento de História da UFF. Niterói: mimeo, 1993, p. 16 e seguintes.

problematização de sua dicotomia com o pluralismo, de acordo com Reis, a fascista e a apresentada por Boschi e Diniz, ainda que esta admita um diálogo com o pluralismo e problematize os modelos teóricos puros. No entanto, existem outras apropriações do conceito. Glauco Arbix chega a sugerir mais outras 5:

- 1- de origem medieval e do Antigo Regime, designando instituições que serviriam como ilhas de segurança social acessíveis a minorias específicas, de acordo com a concepção dos corpos intermediários;
- 2- de origem no movimento operário e sindical europeu, que buscava denunciar os interesses específicos de uma categoria quando em desacordo com os da classe social;
- 3- de origem na Igreja Católica e na doutrina social da Igreja;
- 4- de origem na tradição liberal, que busca identificar como egoístas e particularistas os interesses de grupos em contraposição aos interesses gerais nacionais, e
- 5- a nova concepção de corporativismo, consolidado onde a social-democracia enraizou-se, baseado em macronegociações entre Estado, sindicatos e patronato, "... envolvendo grandes temas sociais e econômicos como o pleno emprego, a redução das desigualdades, a implementação de políticas sociais distributivistas, a democracia e outros"⁹⁴.

Esta nova compreensão do termo surgiu com Phillippe Schmitter para pensar os arranjos bipartites e tripartites, envolvendo empresários, trabalhadores e Estado, sobretudo nos países de capitalismo maduro, que estariam na base da construção dos Estados de Bem-Estar da Europa no pós-II Guerra. Ocorre que, já a partir de Schmitter, segundo Oliveira, o termo corporativismo foi abandonado e substituído por corporatismo ou neocorporativismo, justamente para escapar de sua polissemia.

Diferente, no entanto, seria a utilização do conceito no que se refere aos regimes modernizantes latino-americanos. Sua característica principal seria a relativa autonomia das estruturas burocráticas, que buscariam impor às suas respectivas sociedades um sistema de representação de interesses limitado:

⁹⁴ ARBIX, Glauco. *Uma aposta no futuro: os primeiros anos da câmara setorial da indústria automobilística*. São Paulo: Scritta, 1996, p. 85.

“Estes regimes tentam eliminar articulações de interesses espontâneas e estabelecer um número limitado de grupos oficialmente reconhecidos que interagem com o aparato governamental em padrões definidos e regulamentados. Além disso, estes grupos, neste tipo de regime, são organizados em categorias funcionais verticais, ao invés de em categorias horizontais de classe, e são obrigados a interagir com o Estado através de líderes designados de associações de classe oficialmente sancionadas”⁹⁵.

Segundo ainda Malloy, os autores que pensam os regimes latino-americanos como autoritários corporatistas, como o próprio Schmitter e Guillermo O'Donnell, localizam-nos a partir do desenvolvimento tardio destes países face aos países de capitalismo maduro, e dos regimes populistas nos quais este desenvolvimento ocorreu, acarretando assim a centralidade do Estado no processo. Reaparecem, portanto, alguns temas já aqui discutidos e percebidos como referentes a uma matriz dualista. Esta concepção é a mais próxima de Boschi e Diniz, embora, como já afirmado, eles não fiquem a ela restritos, aceitando o diálogo com o pluralismo.

Para Boschi e Diniz, a diferenciação básica entre o que chamam de neocorporativismo europeu e o corporativismo brasileiro seria o aspecto societal do primeiro e o estatal do segundo ou, em outras palavras, o papel diferenciado do Estado que, no primeiro caso, respeitaria a dinâmica da representação de interesses da sociedade e com ela interagiria e, no segundo, teria um papel de organizador, hierarquizador e sancionador dos interesses. Afirmam eles:

“... no caso do Brasil, o modelo corporativo não foi o resultado de uma evolução espontânea, senão que foi introduzido a partir de uma política deliberada do Estado com o objetivo de definir a forma de inserção dos novos atores, desarticulando os esforços anteriores de construção de uma ordem associativa, tanto no plano do empresariado, quanto no plano do operariado”⁹⁶.

Reis, no entanto, mostra, com Claus Offe, que, mesmo nos países europeus, o Estado de Bem-Estar, pensado pelo acima exposto como de um corporativismo societal, teve e tem

⁹⁵ MALLOY, James. “Authoritarianism and corporatism in Latin America: the model pattern” in MALLOY, James (ed.). *Authoritarianism and corporatism in Latin America*. Pittsburgh: Pittsburgh University Press, 1979. No original: “These regimes try to eliminate spontaneous interest articulation and establish a limited number of authoritatively recognized groups that interact with the governmental apparatus in defined and regularized ways. Moreover, the recognized groups in this type of regime are organized in vertical functional categories rather than horizontal class categories and are obliged to interact with the state through the designed leaders of authoritatively sanctioned interest associations”.

⁹⁶ DINIZ, Eli e BOSCHI, Renato. *Op.cit.*, p. 17, 18.

um papel central no processo de construção das instituições de molde corporativo, relativizando portanto esta separação⁹⁷.

Pelo exposto, e que revela apenas uma rápida visão da discussão sobre o problema, pode-se perceber o quão problemática é a utilização do conceito de corporativismo, mesmo quando adjetivado por societal ou estatal. Contudo, como aponta Reis, o ponto principal é que corporativismo (com ou sem neo ou corporatismo) e pluralismo não devem ser percebidos como sistemas em si mesmos, mas devem sempre se reportar ao contexto em que operam.

Portanto, o problema principal de todas estas abordagens é seu viés institucionalista. Glauco Arbix, que utiliza o conceito de corporatismo para discutir a câmara setorial automotiva do período Collor, chega a afirmar ser ele um conceito do qual está ausente uma teoria do Estado⁹⁸. Sendo assim, o mesmo conceito pode ser aplicado a situações absolutamente díspares, tanto em termos históricos quanto no que diz respeito à natureza do Estado, e em períodos diferentes de tempo, como no que diz respeito à social-democracia européia do pós-guerra e à câmara setorial automotiva do período Collor.

Buscar compreender o fundamento do relacionamento entre Estado e sociedade a partir dos conceitos de tradição corporativa, como corporativismo, neo-corporativismo ou corporatismo, representa um risco de se entender o todo pela parte, o conteúdo pela sua forma institucional, a própria relação pelos mecanismos através das quais ela se expressa.

Com isto não se quer, evidentemente, minimizar ou desqualificar a importância das instituições. Elas não são tecnicismos e sua construção é um campo fundamental para construir e normatizar canais de resolução de conflitos. Mas elas próprias refletem e são constituídas por estes conflitos, pelas diferentes e sucessivas correlações de forças presentes no seio de uma dada sociedade. Instituições são campos da luta política e, se delimitam em um momento os termos desta luta, é porque, em um momento anterior, a luta política então travada assim as conformou.

Possíveis arranjos corporativos são resultado, assim, da luta política, são seu formato institucional, mas não definem seu conteúdo. Sua existência não indica se se trata de uma sociedade democrática, como as européias, ou autoritária, como as latino-americanas, socialmente excludentes ou includentes, o grau de autonomia dos atores frente ao Estado e tampouco a própria natureza do Estado. Simultaneamente ele pode ter uma abordagem positiva no que diz respeito ao seu conteúdo democrático, como querem Glauco Arbix, quando reflete sobre a câmara setorial automotiva, e Bruno Reis, que percebe os arranjos corporativos como necessários a uma democrática intermediação entre Estado e sociedade, ou

⁹⁷ cf. REIS, Bruno P.W. *Op. cit.*, 1995, p. 430 e seguintes.

⁹⁸ cf. ARBIX, Glauco. *Op. cit.*, p. 80.

autoritária, como querem os autores que pensam a modernização realidade latino-americana. Enfim, estes arranjos indicam apenas que uma dada forma institucional foi construída para administrar os conflitos existentes na sociedade em questão.

5- Como surge, em meio a esta discussão, a instalação da indústria automobilística brasileira?

Esta discussão, que já vai longa, é importante porque a produção acadêmica que faz referência à instalação da indústria automobilística brasileira, particularmente ao GEIA, ainda que extremamente reduzida, apoia-se basicamente em concepções dualistas.

Referências à dicotomia entre Executivo reformista e Legislativo conservador referentes à administração paralela de JK, da qual fazia parte o GEIA, já foram feitas nas citações de Celso Lafer, Maria Victória Benevides e José Luís Fiori. Não custa lembrar que, para estes autores, a administração paralela, e portanto o GEIA, foi um recurso institucional encontrado pelo Poder Executivo, durante a República Populista, para fugir às práticas arcaizantes de setores atrasados da sociedade civil brasileira representados pelo Poder Legislativo.

Já a dicotomia entre Estado e sociedade é manifestada nas colocações de Luciano Martins. Embora o autor faça referência à importância da ação do empresariado nacional de autopeças durante os anos Vargas, particularmente na Subcomissão de Jeeps e Tratores, Caminhões e Automóveis, a não implementação de iniciativas governamentais, até o surgimento do GEIA, revelaria, para ele, a incapacidade da burguesia nacional em levar adiante a implantação da indústria automobilística no País:

“Os empresários do setor de autopeças haviam obtido, por sua parte, a proteção tarifária que desejavam (ainda no governo Vargas) e com o distanciamento de Lúcio Meira dos centros de decisão, sua capacidade de introduzir “novas combinações” no plano político se enfraquecia. Dito de outra forma: sem o *fiat* do Estado, o empresário schumpeteriano desapareceu”⁹⁹.

Maria Antonieta Leopoldi apresenta uma abordagem diferente para a compreensão da administração paralela de JK. Para ela, a administração paralela teria um caráter neocorporativo bipartite, por ter, a partir dela, o Estado assumido uma ação mediadora entre os diferentes interesses presentes no interior da burguesia industrial. No caso do GEIA, esta

⁹⁹ MARTINS, Luciano. *Op. cit.*, p. 417. No original: "Les entrepreneurs du secteurs de pièces avaient obtenu pour leur part la protection tarifaire qu'ils désiraient et avec l'éloignement de Lucio Meira des centres de décision, leur capacité d'introduire de "nouvelles combinaisons" sur le plan politique s'éteint. Autrement dit: sans le *fiat* de l'Etat l'entrepreneur schumpeterien disparaissait".

arbitragem se traduziria na divisão de tarefas por ele induzido entre o empresariado nacional, ao qual caberia o setor de autopeças, e o capital multinacional, ao qual caberia o setor de montagem de veículos¹⁰⁰.

O problema da abordagem de Leopoldi é justamente o de que ela supõe o GEIA como agência bipartite, formada por técnicos do governo e empresários de montadoras estrangeiras e de autopeças. Se é verdade que o GEIA administrou conflitos de interesse entre estes dois grupos de empresários, principalmente no tocante à política cambial, esta arbitragem não se deu a partir do acesso destes grupos ao aparelho de Estado no que diz respeito ao processo decisório em si. De fato, os empresários não tinham assento efetivo no GEIA, mas formavam um Conselho Consultivo, sem direito a voto. Este ponto será retomado no capítulo 3.

Helen Shapiro, por sua vez, faz uma crítica parcial a esta centralidade dada ao Estado. Segundo a autora, ela teria sido insuficiente, por si só, para explicar o sucesso da implantação da indústria automobilística no Brasil. Para a autora, ao papel do Estado brasileiro deve ser articulada a estratégia das empresas montadoras multinacionais. Assim, a implantação da indústria automobilística brasileira surge em função de dois elementos fundamentais: no plano interno, a firme decisão do Estado em dotar o País de um moderno parque industrial; no plano externo, a estrutura oligopolística da indústria internacional de automóveis nos anos 1950, superando o virtual duopólio do pós-guerra, quando a Ford e a General Motors dominavam o mercado mundial.

Segundo a autora, nos 1950, quando os investimentos do Plano Marshall já haviam maturado, empresas européias passaram a buscar novos mercados e viam, no Brasil, um mercado que, embora restrito, era de grande potencial. Foi, segundo Shapiro, o cruzamento das estratégias do Estado com a necessidade de expansão da indústria automobilística européia, o ponto nodal para o sucesso da implantação da indústria automobilística no Brasil. Neste enfoque, a administração paralela de JK, e por decorrência o GEIA, é percebida como sendo suficientemente insulada de interesses distributivistas ou outros, tornando-se, portanto, “... successful in creating *parts* of an administrative apparatus that could effectively wield carrot-and-stick mechanisms to shape private-sector behavior”¹⁰¹.

O principal problema do trabalho de Shapiro é que, ao fazer a crítica à centralidade atribuída ao GEIA, a autora incorpora à sua análise, como forma de superá-la, um elemento exógeno à sociedade brasileira, a estratégia das empresas multinacionais do setor de

¹⁰⁰ cf. LEOPOLDI, Maria A. “Crescendo em meio à incerteza: a política econômica do governo JK (1956-1960)” in GOMES, Ângela de C. (org.). *O Brasil de JK*. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas/CPDOC, 1991, p. 86.

¹⁰¹ SHAPIRO, Helen. *Engines of growth: the state and transnational companies in Brazil*. Cambridge: Cambridge University Press, 1994, p. 22. Para uma análise da situação das empresas automotivas na década de 1950, a partir da superação do duopólio Ford-GM, cf. Capítulo 3, ver seção 5: A dimensão do mercado, as limitações cambiais e a arrecadação fiscal.

montadoras. Não se quer aqui negar a importância do capital transnacional. Além de ser empiricamente impossível fazê-lo, isto seria um erro teórico. Como será visto no capítulo 2, o cenário internacional de expansão do capitalismo possui um peso fundamental na proposta deste trabalho. Contudo, não se deve desprezar a dinâmica interna da sociedade brasileira, pois é ela que, em última análise, constrói-se em meio a este cenário internacional. Portanto, a crítica à ação iluminista atribuída ao Estado deve encontrar sua contraparte em atores endógenos à sociedade brasileira, como também será visto no capítulo 2.

6- A teoria da regulação: pensando as relações Estado-sociedade de forma alternativa

Boschi e Diniz chamam a atenção, mesmo em uma abordagem integrada das relações entre Estado e sociedade, para a centralidade do primeiro no processo de modernização capitalista do País.

Contudo, Boschi, em seu trabalho de 1979, chama também a atenção para uma questão central em sua formulação: a de que, nesta entrada na modernidade capitalista, o que está se forjando é a própria burguesia enquanto classe social, não em oposição ou subordinação ao Estado, mas em relação a ele. Isto quer dizer que Estado e sociedade podem surgir enquanto categorias de análise distintas, mas que, no nível da dinâmica social, percebê-los como entidades pertencentes a realidades distintas e com dinâmicas independentes uma da outra, representa um empobrecimento da análise¹⁰².

Outras análises que conferem ao Estado uma primazia no desenvolvimento do capitalismo no País parecem não levar em devida conta este fato. Para elas, a centralidade do Estado surge a partir de seu iluminismo e de sua capacidade de se antecipar aos conflitos sociais através de arranjos institucionais cooptativos, e não como fruto da dinâmica social na qual a burguesia industrial, além de outros atores, também surgem como elementos fundamentais.

Seguindo a contribuição de Boschi, o GEIA pode ser entendido como um arranjo institucional adequado à estratégia de dois atores que se gestam e se constroem institucionalmente no processo de construção de uma moderna economia capitalista no País. É nesta gestação, e somente nela, que o Estado assume centralidade, e não em função de algo a ela prévio.

Mesmo porque, Estado e burguesia industrial, para além de categorias conceituais, são constituídos por homens que, muitas vezes, transitam entre o primeiro e a segunda e vice-versa. Não são o Estado, em abstrato, tampouco a burguesia industrial, também em abstrato, os portadores de consciência ou projetos societários, mas os homens que deles fazem parte,

como Lúcio Meira, o tecnocrata *schumpeteriano* de Luciano Martins, e que podem estar tanto em um quanto na outra, e que constróem instituições e mecanismos através dos quais representam e/ou implementam estes projetos. Neste sentido, a centralidade do Estado no processo de modernização capitalista no País pode ser entendido menos como resultado do iluminismo imanente deste e mais pelos recursos de poder que nele se concentram e que podem ser do interesse de setores da burguesia. Disto se apercebeu, como será visto no capítulo 3, Ramis Gattás, um empresário do setor de autopeças que facilmente pode ser identificado como *schumpeteriano*, apesar de seu apelo constante à intervenção do Estado.

Mas a tese central deste trabalho percebe arranjos institucionais, ainda que bem sucedidos, como o GEIA, como insuficientes para o sucesso da implantação da indústria automobilística no País e, conseqüentemente, a própria entrada na modernidade sugerida por Boschi, e entendida neste trabalho como fordista. Sua tese é justamente a de que o GEIA não foi, ou melhor, não foi sozinho, o responsável pelo sucesso do estabelecimento da indústria automobilística no Brasil, mas que ele foi fruto, fundamentalmente, de um novo projeto de modernidade.

Neste sentido, a crescente intervenção e centralidade do Estado na economia, expressos na ação do GEIA, deram-se a partir de uma pactuação social que acompanhou um movimento que vinha sendo executado em praticamente todos os países capitalistas após a Grande Depressão dos anos 1930 e, principalmente, no pós-II Guerra Mundial, e que resultou, segundo a teoria da regulação, na construção de uma nova forma de regulação do capitalismo. Neste sentido, o Brasil não inova e nem tampouco a centralidade nele assumida pelo Estado lhe é peculiar. No entanto, a nova regulação do capitalismo brasileiro, entendida aqui como uma via de modernização do País e cuja construção teve seu início em 1930, consolidando-se no governo JK, com a instalação da indústria automobilística, guardou uma especificidade fundamental em relação à que se construía em outros países, particularmente os Estados Unidos e a Europa (todos eles, também, com inúmeras especificidades entre si): enquanto nestes o Estado passou a intervir de modo a maximizar a acumulação capitalista a partir da incorporação do conjunto da sociedade ao circuito produção/consumo, no Brasil este esforço de maximização levou a que, pelo contrário, a Favela de Lima Barreto tenha não só permanecido como se espalhado na paisagem urbana do Rio de Janeiro e por todo o País.

No fundo, esta não era uma questão para Luís Edmundo, no início do século. Fascinado e ofuscado pelo espetáculo urbano da Avenida Central, afirmava ele: "O bonde surge em 1868, a República em 89 e, finalmente Passos, o gênio reformador da cidade e dos

¹⁰² cf. BOSCHI, Renato. *Op. cit.*, p. 19.

nossos costumes, em 1903"¹⁰³. Traçando um *continuum* civilizatório em que articula melhoramentos urbanos e mudanças políticas, Luís Edmundo revela a concepção não-universalista de seu projeto de civilização: entre os marcos fundamentais deste, ele simplesmente excluiu a abolição da escravidão, cronologicamente localizada, como se sabe, entre o bonde e a República.

Na nova regulação que se consolida com JK, talvez o espetáculo fascinante dos carros tenha também ofuscado a reprodução indiscriminada das Favelas. Talvez os novos motoristas, passando em alta velocidade pelas vias recém-abertas, sequer tenham notado ou se incomodado muito com elas. Se assim for, e parece que assim de fato é, não só no plano da não-universalização de seus benefícios, mas também no plano das sensibilidades, a nova regulação do capitalismo brasileiro guardou muito mais de Luís Edmundo do que de Lima Barreto.

Que, aliás, acabou internado, como louco, em um hospício.

¹⁰³ LUÍS EDMUNDO. *Op. cit.*, p. 25.

CAPÍTULO 2: A REGULAÇÃO DO PÓS-GUERRA NO BRASIL E NO MUNDO

1- A crise do liberalismo e a gênese de um novo modo de regulação do capitalismo

"Ford é o gênio mais benéfico ainda surgido entre os homens. Descobriu a verdadeira significação da indústria e experimentalmente pô-la em termos de conciliar o velho e na aparência irreduzível antagonismo entre o capital e o trabalho.

A indústria posta nas bases de suas geniais idéias não conduz, como até aqui, à formação de magnatas em troca da perpetuação ou agravamento da miséria humana. Pela primeira vez desde que o mundo é mundo surge com Henry Ford a solução certa do problema da miséria. Estendida que seja a solução fordiana sobre todo o globo estará extinto o terrível cancro.

Nenhum país mais do que o nosso precisa compreender e praticar o fordismo".

Monteiro Lobato¹⁰⁴

A década de 1930 marcou uma ruptura profunda em todas as sociedades ligadas, direta ou indiretamente, à economia norte-americana, tivessem elas suas economias baseadas em produtos primários, como o Brasil, fossem elas economias industriais ou em industrialização, como a Áustria, a Tchecoslováquia, o Japão, a Grã-Bretanha etc. Particularmente a economia alemã, à altura dependente de investimentos estrangeiros, principalmente os americanos, seria devastada por seus efeitos.

No entanto, a crise econômica, cujo marco inicial foi o *crack* da Bolsa de Nova York, em 1929, foi tão catastrófica quanto inesperada. Às suas vésperas, em dezembro de 1928, diante do Congresso americano, afirmava o presidente Calvin Coolidge:

"Nenhum presidente dos Estados Unidos já reunido até hoje, para apreciar o estado da União, viu-se diante de uma perspectiva mais agradável do que a que se apresenta no momento atual. No campo nacional, há tranquilidade e contentamento ... e o recorde absoluto de anos de prosperidade. No campo internacional, há paz, a boa vontade proveniente do entendimento mútuo..."¹⁰⁵.

O otimismo de Coolidge, se parecia exagerado no campo internacional, no campo nacional fazia jus a uma década em que, efetivamente, a economia americana havia crescido de forma bastante acelerada, desfrutando os louros de ter se transformado na economia capitalista hegemônica no pós-Grande Guerra: entre 1925 e 1929, o número de estabelecimentos industriais americanos aumentou de 183.900 para 206.700 e o valor da

¹⁰⁴ Monteiro Lobato foi o tradutor da obra *Hoje e Amanhã*, de Henry Ford e, como se pode perceber, um entusiasta do fordismo. A citação aparece em FORD, Henry e CROWTHER, Samuel. *Hoje e Amanhã*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1927, p. 1.

produção das empresas elevou-se de U\$ 60,8 bilhões para U\$ 68.0 bilhões; em 1926, foram produzidos 4.301.000 automóveis¹⁰⁶, mais do que o dobro da produção brasileira de 1995, que somou 1.629 mil unidades¹⁰⁷. No entanto, se em 1929 foram vendidos 4.455.000 automóveis no mercado americano, em 1932 as vendas alcançaram apenas 1.103.000 unidades¹⁰⁸. Em 1930, o Produto Interno Bruto americano teve uma queda de 9,8% e, em 1932, às vésperas da implantação do New Deal, de 14,7%, quando 24,1%¹⁰⁹.

Para Hobsbawm, a consequência mais duradoura da crise dos anos 1930 foi o fato de ela ter jogado para o ostracismo, por meio século, os princípios do liberalismo econômico, tanto em termos ideológicos quanto no que diz respeito a políticas econômicas. Segundo ele, sem o colapso econômico do entre-guerras, figuras tais como Hitler e Roosevelt não teriam surgido para a vida pública, ao menos não da forma como o fizeram¹¹⁰. Hitler, provavelmente, continuaria sendo um agitador de extrema-direita, considerado meio histriônico por seus próprios companheiros de cerveja, e Roosevelt, chegando à presidência, talvez fosse uma versão um pouco mais amena de seu primo mais velho. Figuraria possivelmente na longa lista de presidentes americanos, todos mais ou menos indistintos, como o marido de Eleanor.

Mas o turbilhão levou consigo o mundo do liberalismo herdado do século XIX, um mundo em que, segundo Karl Polanyi, a sociedade havia se mercantilizado, ou seja, as instituições que tradicionalmente formavam uma rede de proteção aos pobres e de amparo mútuo, haviam entrado em contradição com os princípios do mercado auto-regulável e sido postas em xeque. Este mundo era sustentado sobre quatro instituições básicas: o equilíbrio de poder entre as grandes potências européias e os Estados Unidos, que impediu a ocorrência de grandes guerras durante quase um século; o padrão internacional do ouro, símbolo de uma organização única da economia mundial; a política de livre mercado praticada por alguns países, e a crença no mercado auto-regulável e, finalmente, o estado liberal¹¹¹. A partir do fim da Grande Guerra e, principalmente no pós-1930, cada um destes elementos, ou a ilusão de sua existência, foi dando lugar a novas configurações.

Os Estados Unidos emergem da Grande Guerra como a potência hegemônica absoluta, sendo responsáveis por 42% da produção mundial total, enquanto que a Alemanha, a França e

¹⁰⁵ GALBRAITH, John Kenneth. *O colapso da bolsa, 1929: anatomia de uma crise*. Rio de Janeiro: Editora Expressão e Cultura, 1972, p. 37.

¹⁰⁶ *Idem*, p. 38.

¹⁰⁷ ANFAVEA. *Anuário Estatístico da Indústria Automobilística Brasileira*. São Paulo: Anfave, 1996, p. 21.

¹⁰⁸ cf. KEMP, Tom. *The climax of capitalism. The US economy in the twentieth century*. Nova York: Longman Inc., 1990, p. 66.

¹⁰⁹ *Idem*, p. 72.

¹¹⁰ HOBBSAWM, Eric. *Op. cit.*, 1995.

¹¹¹ cf. POLANYI, Karl. *A grande transformação: as origens de nossa época*. Rio de Janeiro: Campus, 1980, p. 23.

a Inglaterra, juntas, totalizavam menos de 28%¹¹²; o mercado livre foi abandonado por todos os países, inclusive pela Grã-Bretanha em 1931, para cuja identidade econômica ele era “... tão fundamental (...) desde a década de 1840 quanto a Constituição americana para a identidade política dos Estados Unidos”¹¹³; o padrão-ouro foi abandonado, sucessivamente, entre 1931 e 1932, pela Grã-Bretanha, o Canadá, os Estados Unidos e todos os países escandinavos e, em 1936, pela Bélgica, a Holanda e a França; o estado liberal, por fim, deu lugar à crescente intervenção estatal na economia.

Foi de fato a partir da Depressão que os governos de todos os países capitalistas se viram compelidos a considerar sistematicamente as questões sociais e do emprego. Nos Estados Unidos, em particular, o ano de 1929 foi um verdadeiro divisor de águas e marcou o início de um longo período em que o Partido Democrata iria hegemonizar a vida política deste país. Galbraith afirma que a derrota do candidato democrata à presidência dos Estados Unidos, em 1952, Adlai Stevenson, para o republicano/general Dwight Eisenhower, foi por muitos atribuída ao infeliz comparecimento às urnas de muitos jovens que só conheciam por ouvir dizer os horrores dos anos 1930¹¹⁴.

É justamente a partir da intervenção estatal no pós-1930 que se pode compreender, simultaneamente, o New Deal de Roosevelt e um dos mais importantes elementos da campanha eleitoral nazista de 1932 na Alemanha, a *batalha pelo trabalho* (Arbeitsschlacht)¹¹⁵, onde 44% da população estava desempregada¹¹⁶. Galbraith é duro ao afirmar:

"Os nazistas não eram dados a ler livros. Eles reagiam às circunstâncias, e isso lhes serviu muito mais do que os sensatos economistas serviram à Grã-Bretanha e aos Estados Unidos. A partir de 1933, Hitler tomava dinheiro emprestado e o aplicava em obras públicas tais como ferrovias, canais, as super-rodovias, os *autobahnen*, e o fez com liberalidade, como Keynes teria recomendado. (...) A Alemanha, em fins da década de 30, tinha emprego para todos e preços perfeitamente estabilizados. Isso constituía, no mundo industrializado, um feito inteiramente inédito. (...) Os conservadores ingleses e americanos observavam as heresias financeiras nazistas - e, de modo unânime, previram um colapso. (...) Enquanto isso, os liberais americanos e socialistas britânicos observavam a repressão, a destruição dos sindicatos, os Camisas Marrons, os Camisas Negras, os campos de concentração, a oratória vibrante e

¹¹² cf. HOBSBAWM, Eric. *Op. cit.* p. 101.

¹¹³ *Idem*, p. 99.

¹¹⁴ GALBRAITH, John K. *Op. cit.*, p. 31.

¹¹⁵ cf. HAROLD, James. "Innovation and conservatism recovery: the alleged 'nazi recovery' of the 1930's" in GARSIDE, W.R. (org.). *Capitalism in crisis: international responses to the Great Depression*. Londres: Pinter Publishes, 1993.

¹¹⁶ cf. HOBSBAWM, Eric. *Op. cit.*, 1995, p. 97.

espalhafatosa e, com isso, se esqueciam da economia. Não havia nada de bom, nem mesmo o emprego para todos, que pudesse vir de Hitler"¹¹⁷.

É neste contexto de confusão ideológica que se pode compreender o fato de que os conservadores americanos não hesitaram em denunciar Lauchlin Currie, um dos mais importantes economistas do New Deal, como comunista¹¹⁸, ou o fato de que a propaganda do regime de Mussolini buscava afirmar, com orgulho, que a intervenção estatal do New Deal na economia americana representava o triunfo de uma política inventada pela Itália fascista no bastião do liberalismo antiquado¹¹⁹.

De fato, a dimensão e a novidade de tal fenômeno eram tão amplas que inúmeros economistas liberais, não compreendendo a natureza das transformações que se colocavam ante seus olhos, criticavam a intervenção estatal como inerentemente totalitária, como Hayek em seu clássico *A marcha para a servidão*¹²⁰.

Em uma sociedade como a americana, o New Deal de Roosevelt significou realmente uma profunda modificação nos termos do relacionamento entre o Estado e a sociedade, particularmente as camadas de mais baixa renda¹²¹. É desta forma que Marshall Berman descreve sua relação com o New Deal, quase 20 anos depois de sua implantação:

"Então, na primavera e no outono de 53, Moses (Robert Moses, arquiteto dos arranha-céus e eixos rodoviários de Nova York) principiou a se agigantar sobre minha existência de uma nova maneira, com o anúncio de que estava a ponto de fincar uma imensa via expressa (...) no coração de nosso bairro. (...) Os judeus do Bronx estavam perplexos: era possível que um judeu como nós quisesse de fato fazer uma coisa dessas conosco? (...) E mesmo se ele tencionasse a fazê-lo, tínhamos certeza de que tal não ocorreria aqui, não na América. Ainda nos aquecíamos ao crepúsculo do New Deal: o governo era o nosso governo e acabaria por nos proteger no final"¹²².

Não que políticas sociais fossem desconhecidas até este momento. Em diversos países, desde fins do século XIX, diferentes tipos de programas sociais vinham sendo postos em prática, dirigidos, principalmente, a segmentos determinados da população, como

¹¹⁷ GALBRAITH, John K. *A era da incerteza: história das idéias econômicas e suas conseqüências*. São Paulo: Pioneira, 1980, p. 213.

¹¹⁸ cf. GALBRAITH, John K. *Op. cit.*, 1980, p. 220.

¹¹⁹ cf. TANNENBAUM, Edward. *Sociedad y Cultura en la Itália (1922-1945)*. Madrid: Alianza Editorial, 1975.

¹²⁰ cf. HIRSCHMAN, Albert. *Autosubversão*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996, p. 84.

¹²¹ Para um amplo painel sobre a fissura que o New Deal representou para a sociedade e a economia política americana desde sua implementação, cf. HALBERSTAM, David. *The fifties*. Nova York: Ballantine Books, 1994, capítulo 1.

¹²² cf. BERMAN, Marshall *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987, p. 276, 277.

os de idosos, crianças, mulheres e incapacitados em geral¹²³. É interessante notar, neste sentido, que, no mesmo processo de mercadorização da sociedade descrito por Polanyi, a questão social ganhou um novo patamar, potencialmente disruptivo. Se, até então, a questão da pobreza era encarada como um fenômeno natural e o alívio de suas aflições era visto a partir de uma perspectiva essencialmente moral, com a Revolução Industrial ela transformou-se em um fenômeno social de grande alcance e de clara ameaça à ordem. A partir da segunda metade do século XIX, portanto, a questão social já ocupava um lugar importante na agenda política européia, sendo seu exemplo mais notório a legislação social da Alemanha de Bismarck¹²⁴. Tampouco a seguridade social ou o seguro-desemprego eram desconhecidos, mas a cobertura destes era bastante reduzida, se comparada àquela que iria ser construída no pós-II Guerra. Na Inglaterra, que mesmo antes da Depressão possuía um sistema de seguridade social devido ao seu desemprego em massa já nos anos 1920, menos de 60% da força de trabalho tinham algum tipo de cobertura; na Alemanha, este número girava em torno de 40% e, nos demais países europeus, ia de zero a cerca de 25%¹²⁵.

No entanto, a partir da década de 1930 e, principalmente, após a II Guerra Mundial, a natureza e a amplitude das políticas públicas de caráter social iriam mudar radicalmente, assim como a própria natureza da intervenção do Estado em outros setores da vida social e econômica. O que se colocava em cena não era a *comunização do mundo livre*, mas a gênese do que viria ser chamado, de forma genérica, de Estado de Bem-Estar ou *welfare state*¹²⁶ ou, segundo a teoria da regulação, de um novo modo de regulação do capitalismo.

2- A teoria da regulação e o fordismo keynesiano como base dos Estados de Bem-Estar

Surgida em fins dos anos 1960 e início dos 1970, a teoria da regulação buscava construir uma crítica à ortodoxia econômica, incapaz de compreender e formular políticas econômicas que dessem conta da superação da crise econômica então evidenciada. Embora muito rica em abordagens, todos os autores a ela ligados partem de um núcleo teórico em comum: a crise não se deveu a uma recessão de tipo clássico, ainda que mais longa e aprofundada, nem tampouco ao encarecimento da principal matriz energética, com a crise do petróleo, mas a desequilíbrios estruturais profundos: redução dos ganhos de produtividade e

¹²³ cf. ARRETCHE, Marta T.S. "Emergência e desenvolvimento do *welfare state*: teorias explicativas". *Boletim Informativo e Bibliográfico de Ciências Sociais*, no. 39. Rio de Janeiro: 1o. semestre de 1995, p. 3.

¹²⁴ cf. POLANYI, Karl. *Op. cit.*

¹²⁵ cf. HOBSBAWM, Eric. *Op. cit.*, 1995, pp. 97, 98.

¹²⁶ Para um interessante panorama sobre o rico debate acerca das origens, natureza e funcionamento dos Estados de Bem-Estar, cf. ARRETCHE, M. T.S. *Op. cit.*

queda da rentabilidade da economia americana já a partir dos anos 1960, o aumento da inflação e a crise do sistema monetário internacional, o acirramento das disputas comerciais entre as economias nacionais, com a conseqüente formação de blocos econômicos e a explosão da dívida interna americana, que teria fortes impactos sobre a dívida externa dos países devedores. Esta ampla ruptura teria sido conseqüência do esgotamento de um dado modo de regulação, genericamente denominado, pelos regualcionistas, de fordista, entendido como o fundamento de todos os Estados de Bem-Estar do pós-Guerra. O conceito de modo de regulação é portanto central nesta perspectiva e Alain Lipietz define-o da seguinte maneira:

"O regime de acumulação descreve a estabilização a longo prazo da destinação do produto entre o consumo e a acumulação, o que implica uma correspondência entre a transformação das condições de produção e das condições de reprodução do trabalho assalariado. Implica também em certas modalidades de articulação entre o capitalismo e outros modos de produção, em uma "formação econômica e social nacional", entre o interior da formação econômica e social considerada e aquilo que lhe é considerado exterior etc. (...) Ora, certamente nada existe que obrigue o conjunto de capitais individuais a se enquadrarem docilmente num esquema de reprodução coerente. É necessário, portanto, que exista uma materialização do regime de acumulação, sob a forma de normas, costumes, leis, mecanismos reguladores, que assegure, através da rotina do comportamento dos agentes em luta uns com os outros (na luta econômica entre capitalistas e assalariados, na concorrência entre os capitais), a unidade do processo, o respeito aproximativo do esquema de reprodução. Este conjunto de regras interiorizadas e de procedimentos sociais, que incorpora o social nos comportamentos individuais (o hábito, conceito desenvolvido por Bourdieu), é o que se chama de modo de regulação"¹²⁷.

A grande qualidade da escola da regulação, para David Harvey, está no fato de que ela insiste em que se leve em conta o conjunto total das relações sociais e dos arranjos institucionais que estabilizam o crescimento da economia e distribuem a renda e o consumo, dentro de um contexto histórico específico e em um lugar determinado¹²⁸. Desta forma, a teoria da regulação rejeita a compartimentalização das abordagens acerca da realidade social, que freqüentemente têm como conseqüência a fragmentação do próprio real. Ela propõe, pelo contrário, uma reintegração, um pensar articulado, das dimensões da política, da economia e das práticas culturais.

Para Robert Boyer, a base da regulação do pós-guerra foi a relação salarial fordista, ou seja, um determinado padrão de relação entre capital e trabalho, capaz de sustentar os *trinta*

¹²⁷ LIPIETZ, Alain. *Miragens e milagres: problemas da industrialização no Terceiro Mundo*. São Paulo: Nobel, 1988, p. 29, 30.

¹²⁸ HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 1993, p. 118.

gloriosos anos de crescimento¹²⁹, em que parcelas importantes dos ganhos de produtividade do trabalho, possibilitados pelo aumento da composição orgânica do capital, foram incorporados ao salário dos trabalhadores (justamente o que não teria ocorrido antes de 1929). A idéia de incorporar ao salário dos trabalhadores os ganhos de produtividade surgiu, de fato, com Henry Ford, não por acaso, no setor automobilístico.

Ford é, sem dúvida, um dos mais controversos chefes de indústria do capitalismo, capaz de transformar o automóvel no símbolo da civilização americana e, ao mesmo tempo, atormentado pela visão da destruição da *velha América*, de abrir museus folclóricos e fechar ruas aos automóveis¹³⁰. Nos primórdios de sua fábrica, os problemas da rotatividade da mão-de-obra e do absenteísmo eram os desafios maiores a serem por ele superados. Só no ano de 1913, mais de 50 mil trabalhadores passaram por sua fábrica de Detroit¹³¹. Era preciso, portanto, quebrar a resistência operária e submeter o operário à disciplina do processo de trabalho fordista, por ele desenvolvido. A criação do Dia de 5 Dólares, cujos fundamentos serão discutidos ao fim deste capítulo, incorporando parte dos ganhos de produtividade propiciados pelo fordismo aos salários, fazia parte desta estratégia. Com a implantação do Dia de 5 Dólares ocorreu, de fato, um declínio rápido do absenteísmo, dos atrasos e da rotatividade do trabalho, ao lado de um enorme aumento da produtividade do trabalho¹³². Ford, por outro lado, tinha consciência de que a produção em massa, por ele criada, somente poderia ser consumida por um mercado de massas:

"O fato evidente reside em que o público não vale por uma entidade à parte. O dono de indústria, os operários e o público constituem um bloco uno e, a menos que a indústria possa organizar-se com fito de salários altos e preços baixos, destrói-se ela a si própria, pela limitação do número de compradores. Os seus próprios operários devem ser seus melhores consumidores"¹³³.

Conseqüentemente, o fordismo nasce como uma forma de, nos marcos do capitalismo, ampliar o consumo, no sentido de que a produção em massa não se destinava às rainhas, mas às operárias das fábricas¹³⁴, ao mesmo tempo em que garantia ao capitalista o controle absoluto sobre a força de trabalho.

No entanto, a obstinação de Ford contra a organização autônoma dos trabalhadores, através de seus sindicatos, fez com que ele jamais compreendesse o papel distributivo que

¹²⁹ BOYER, Robert. *A teoria da regulação: uma análise crítica*. São Paulo: Editora Nobel, 1990, p. 120.

¹³⁰ cf. BEYNON, Huw. *Trabalhando para Ford: trabalhadores e sindicalistas na indústria automobilística*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1995, p. 37.

¹³¹ *Idem*, p. 40.

¹³² *Ibidem*, p. 41, 42.

¹³³ FORD, Henry e CROWTHER, Samuel. *Op. cit.*, p. 17.

¹³⁴ cf. ALTVATER, Elmar. *O preço da riqueza*. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1995, p. 95.

estes poderiam assumir, como de fato assumiram, no seio mesmo do capitalismo. Para Ford, o caminho para o trabalhador aumentar sua capacidade de consumo não deveria ser trilhado por meio do conflito distributivo através da luta sindical, mas via regras de conduta individual: uma vida regrada e saudável, além, claro, do paternalismo de seu patrão. Daí seu combate, feroz, à sindicalização de seus trabalhadores. Quando a competição da indústria automobilística entre a Ford, a General Motors e a Chrysler se aguçou, já nos anos 1920, e o fordismo enquanto sistema de produção já não era mais exclusividade da Ford, o Departamento Sociológico, que deveria normatizar a vida dos trabalhadores aptos a ganhar os US\$ 5 diários, deu lugar à repressão do Departamento de Serviços, liderado por Harry Bennett, um ex-pugilista da Marinha temido até mesmo pelos executivos da Ford¹³⁵. Para os trabalhadores da empresa, Hitler havia se inspirado em Bennett para criar a Gestapo e, em sua edição de 8 de janeiro de 1928, o *New York Times* qualificou a Ford Motor Company como um exemplo de ditadura industrial e, seu criador, de um industrial fascista, o "Mussolini de Detroit"¹³⁶. O confronto entre Ford e os trabalhadores chegou ao auge em 1932, quando, ao enfrentar uma manifestação contra o desemprego, a polícia de Dearborn, cidade onde se localizava a fábrica, e o Departamento de Serviços, mataram 4 operários¹³⁷.

Aliás, é preciso chamar-se a atenção para o fato de que Ford e o fordismo em muito contribuíram para o clima de confusão ideológica vivido no período. Hitler tinha fascínio pelo fordismo, pela produção seriada, pela padronização, cuja busca, em seu regime, encontrou seu paroxismo na padronização das almas e dos corpos, da qual deveria resultar a super-raça nórdica. Desta busca, resultou uma das mais terríveis instituições do nazismo (se for possível achar algumas menos), as *lebensraum*, freqüentemente comparadas a haras humanos¹³⁸. A admiração de Hitler por Ford, claro, foi auxiliada pelo fato deste ter sido um notório militante anti-semita. Em 1938, Ford chegou a aceitar a Grande Cruz da Suprema Ordem da Água Alemã, com as congratulações pessoais de Hitler, pelos seus esforços em construir um carro popular. O líder alemão, após haver lido *Minha vida, meu trabalho*, de Ford, havia chegado à conclusão de que o automóvel era um importante elemento de união entre as classes sociais, tendo daí surgido sua idéia de construir um carro popular, um Volkswagen¹³⁹. Por outro lado, Ford foi também um dos mais obstinados isolacionistas no período anterior ao ataque japonês em Pearl Harbour, tendo mesmo se recusado a aceitar

¹³⁵ *Ibidem*, p. 52.

¹³⁶ cf. FLINK, James. *Op. cit.*, p. 125.

¹³⁷ cf. BEYNON. *Op. cit.*, p. 53.

¹³⁸ cf. HILLEL, Marc. *Em nome da raça*. Rio de Janeiro: O. Pierre, 1980.

¹³⁹ *Idem*, p. 113.

encomendas do governo americano que estivessem relacionadas ao envio de armas aos ingleses¹⁴⁰.

De qualquer forma, o Dia de 5 Dólares, chamado por Boyer de relação salarial fordista, só se transformaria na base do crescimento do pós-Guerra pela formação de um mercado de massas, quando suplantou os limites fabris impostos por Ford para se transformar em pacto social.

Esta percepção é partilhada, em certa medida, por Alain Lipietz:

"Após a II Guerra Mundial, o regime de acumulação intensiva, centrado no consumo de massa, pôde se generalizar justamente porque um novo modo de regulação, monopolista, havia incorporado a priori na determinação dos salários e dos lucros nominais, um crescimento do consumo popular em proporção aos ganhos de produtividade"¹⁴¹.

Para David Harvey, a regulação dos Estados de Bem-Estar, que ele chama de fordista-keynesiana, combina a relação salarial e o padrão tecnológico fordistas com a forte intervenção estatal na economia, tal como proposta por John Maynard Keynes. Contemporâneo da crise de 1930, crítico do liberalismo, em 1936 Keynes publicaria o livro *Teoria Geral do Emprego, do Juro e da Moeda* no qual, pela primeira vez, as razões da crise não são creditadas a razões conjunturais, como queria, por exemplo, Joseph Schumpeter, que afirmava ter a Depressão uma função terapêutica, por expelir os venenos acumulados pelo sistema econômico¹⁴².

Para Keynes, as grandes incertezas, não só econômicas como também e sobretudo políticas do período, tinham como consequência grandes flutuações nas expectativas dos investidores e, portanto, no volume de novos investimentos, com graves consequências nos níveis de emprego e de renda da população, criando um círculo vicioso: com a contração da demanda, os investimentos cairiam ainda mais, determinando nova situação de equilíbrio, em patamar inferior ao primeiro:

"Anteriormente, afirmava-se que o sistema econômico, qualquer sistema capitalista, encontrava seu equilíbrio no pleno emprego. Abandonado a si mesmo, era assim que atingia o ponto de repouso. Pessoas e fábricas improdutivas eram uma aberração, uma falha absolutamente temporária. Keynes demonstrou que a moderna economia capitalista podia igualmente achar seu ponto de equilíbrio, a despeito de um acentuado e contínuo problema de desemprego. Sua tendência perfeitamente normal

¹⁴⁰ cf. SHERWOOD, Robert. *Roosevelt e Hopkins: uma história da Segunda Guerra Mundial*. Brasília: Editora da UnB; Rio de Janeiro: Faculdade da Cidade e Editora Nova Fronteira, 1998, p. 303.

¹⁴¹ cf. LIPIETZ, Alain. *Op. cit.*, p. 50.

¹⁴² cf. GALBRAITH, John. *Op. cit.*, 1980, p. 212.

era para que o que os economistas desde então resolveram chamar de equilíbrio de subemprego. (...)

Keynes não negou que toda poupança era investida. Mas demonstrou que isso podia ser realizado por meio de uma queda da produção (e do emprego) na economia como um todo”¹⁴³.

O pleno emprego dos fatores de produção, incluindo a mão-de-obra, para Keynes, só seria alcançado a partir da intervenção do Estado, tanto através de medidas clássicas de corte monetarista, como o controle dos meios de pagamento e da taxa de juros, quanto através do aumento dos gastos governamentais em programas de obras públicas, no sentido de aumentar a demanda que, por sua vez, acabaria por incentivar novos investimentos privados. Diante da ameaça comunista, “Keynes tinha uma solução sem revolução”¹⁴⁴ e, assim, esta concepção de intervenção estatal inspirou diversos programas governamentais, mesmo antes da Guerra, como atesta o New Deal. A partir do New Deal, o Estado americano, como forma tanto de enfrentar os desafios a ele colocados como também de constituir-se como ator do processo de construção de um novo modo de regulação do capitalismo, entrou em um momento de construção institucional que só seria arrefecido décadas mais tarde. Durante a II Guerra, os gastos públicos federais aumentaram de US\$ 8,8 bilhões para US\$ 98,3 bilhões¹⁴⁵. No entanto, no pós-Guerra, a intervenção do Estado na economia americana não só se manteve como se ampliou. Em 1946, foi aprovada a Lei do Emprego, que tornou uma obrigação legal do governo manter o pleno emprego através de obras públicas, empréstimos e financiamentos para estimular o investimento privado¹⁴⁶. Também novas redes de seguro social foram criadas, assim como agências de fomento. Dentre estas, duas foram de particular importância, o Programa Rodoviário Federal e a Administração Federal de Habitação. Juntas, elas iriam contribuir para o redesenho da América, criando cidades inteiras para as classes de mais baixa renda e cortando o país e as cidades com rodovias, vias expressas, viadutos e pontes¹⁴⁷.

Entre 1951 e 1981, o emprego público nos Estados Unidos cresceu de 17% para 18,3% de todos os empregos. Neste cálculo não estão incluídos os empregos criados a partir das encomendas do governo, que movem setores inteiros da economia americana. Ao final da década de 1970, a renda provinda do governo, incluindo empregos e transferências,

¹⁴³ *Idem*, p. 216.

¹⁴⁴ *Ibidem*, p. 217.

¹⁴⁵ cf. CÂMARA NETO, Alcino Ferreira. *Política econômica e mudanças estruturais na economia americana: 1940-1960*, Dissertação apresentada ao Instituto de Economia Industrial da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: mimeo, 1985, p. 223.

¹⁴⁶ cf. SANDRONI, Paulo (org.). *Dicionário de Economia*. São Paulo: Best Seller, 1989, p. 163.

¹⁴⁷ Para uma discussão extremamente interessante sobre o New Deal e o liberalismo reformista americano, assim como sobre sua crise, ver BRINKLEY, Alan. *Op. cit.* Cf. também Capítulo 4.

representava 41% do total das rendas nos Estados Unidos¹⁴⁸. Mesmo na era da *Reaganomics*, o Estado manteve papel estratégico na formação da demanda, particularmente através das indústrias bélica e aeroespacial, cada vez mais entrelaçadas. Vicente Navarro chega a afirmar que as políticas econômicas da Era Reagan nada tinham de neoliberais, mas eram ortodoxamente keynesianas. Com vistas a fomentar o crescimento industrial dos Estados Unidos, o governo Reagan teria investido U\$ 1 trilhão na indústria bélica, intervindo, assim, diretamente no mundo da produção¹⁴⁹.

Nesta combinação entre fordismo e keynesianismo proposta por Harvey como base dos Estados de Bem-Estar, Estado, sindicatos e grandes empresas (corporações) buscaram pactuar em torno de metas concertadas:

¹⁴⁸ cf. NAVARRO, Vicente. “Welfare e ‘keynesianismo militarista’ na Era Reagan”. *Lua Nova- Revista de Cultura e Política*, no. 24. São Paulo: Marco Zero/CEDEC, setembro de 1991, p. 189-210.

¹⁴⁹ *Idem*, p. 189-210.

"O Estado **teve** de assumir novos (keynesianos) papéis e construir novos poderes institucionais; o capital corporativo **teve** de ajustar as velas em certos aspectos (estabelecer prazos maiores para a obsolescência de mercadorias, costumes, hábitos etc., de forma a diminuir o ritmo da aceleração da circulação do capital e, portanto, da própria acumulação) para seguir com mais suavidade a trilha da lucratividade segura; e o trabalho organizado **teve** de assumir novos papéis e funções relativos ao desempenho nos mercados de trabalho e nos processos de produção. O equilíbrio de poder, tenso mas mesmo assim firme, que prevalecia entre o trabalho organizado, o grande capital corporativo e a nação-Estado, e que formou a base de poder da expansão do pós-guerra, não foi alcançado por acaso - resultou de anos de luta"¹⁵⁰.

O poder dos sindicatos variou grandemente de país para país mas, em geral, as grandes organizações sindicais foram acudadas e concederam trocar ganhos de salário pela cooperação e disciplina dos trabalhadores, ambas exigidas pelo sistema fordista de produção. Ao poder das grandes empresas, chamado por Harvey de poder corporativo, caberia assegurar o crescimento sustentado de investimentos que aumentassem a produtividade do trabalho, garantindo o crescimento econômico e elevando o padrão de vida dos trabalhadores, através da relação salarial fordista. O Estado, por fim, assumiria várias obrigações: buscaria implementar políticas fiscais e monetárias para controlar os ciclos econômicos, principalmente utilizando-se de investimentos públicos nas áreas de transporte, equipamentos públicos etc., fundamentais para o crescimento da produção e do consumo de massa e que, por outro lado, garantiam um dos fundamentos do fordismo keynesiano, o pleno emprego. Ao Estado caberia, também, o provimento de salários sociais tais como assistência médica, educação, habitação etc. e, por fim, seu poder fazia-se presente também, de forma coercitiva, sobre o poder sindical.

É interessante notar, neste sentido, a clareza da empresa que viria a ser a maior corporação dos Estados Unidos nos anos 1950, a General Motors. Patrocinando um espetáculo chamado Futurama, na Feira Mundial de Nova York, em 1939-40, a empresa prenunciava as vias expressas e os subúrbios dos anos do pós-guerra¹⁵¹ e, segundo Walter Lipmann,

"... despendeu uma pequena fortuna para convencer o público norte-americano de que, se desejava gozar dos benefícios da empresa privada na fabricação de automóveis, teria que reconstruir suas cidades e suas rodovias pela ação da empresa pública"¹⁵².

¹⁵⁰ HARVEY, David. *Op. cit.*, p. 125. Os grifos são meus.

¹⁵¹ cf. Capítulo 3, seção 6, A civilização do automóvel.

¹⁵² LIPMAN, W., "The People's Fair: Cultural Contradictions of a Consumer Society", in *Dawn of a new day: The New York World's Fair, 1930-1940*. Nova York: NYU Press, 1980, p. 25, *apud* em BERMAN, Marshall. *Op. cit.*, p. 287.

Foi também a General Motors, após uma longa greve de seus trabalhadores em 1945-46, e não a Ford, que estabeleceu em primeiro lugar o salário fordista com o United Auto Workers (UAW), no que ficou conhecido como o Acordo de Detroit, em 1948¹⁵³. No entanto, desde 1937, a GM e a Chrysler, com o incentivo de Roosevelt e do New Deal¹⁵⁴, dialogavam com o UAW. A Ford só viria a firmar seu primeiro acordo com o Sindicato em 1941¹⁵⁵.

A idéia do pacto social como base dos Estados de Bem-Estar do pós-guerra não é, contudo, exclusividade dos autores regulacionistas. Autores com Claus Offe também defendem esta abordagem. Para Offe,

“O que estava em questão nos conflitos de classe [na consolidação do Estado de Bem-Estar] já não era mais o modo de produção mas o volume de distribuição, não o controle mas o crescimento... (...) ... havia um consenso relativo de prioridades, desejabilidades e valores básicos da economia política, a saber, o crescimento econômico e a segurança social (assim como a militar). (...) A economia capitalista, e esta é a lição a ser aprendida com o keynesianismo, é um jogo de soma positiva. Assim, jogar num jogo de soma zero seria jogar contra os próprios interesses. Isto quer dizer que cada classe tem que levar em consideração os interesses da outra classe: os operários, a lucratividade, porque somente um nível de lucro e de investimento razoável garantirá o emprego futuro e o aumento da renda, e os capitalistas, os salários e as despesas do welfare state, porque são eles que garantirão uma demanda efetiva e uma classe operária saudável, bem treinada, sem problemas de moradia e feliz”¹⁵⁶.

De certa forma, esta posição é compartilhada por Adam Przeworski que afirma que, embora a social-democracia esteja profundamente entrelaçada à sobrevivência do capitalismo como modo de produção hegemônico, ela foi a única força política da esquerda que se mostrou capaz de realizar um amplo programa de reformas a favor dos trabalhadores¹⁵⁷. Com este programa, teria se consolidado o que o autor chama de consentimento por parte dos trabalhadores, à organização capitalista da sociedade, ou seja, a hegemonia, no sentido gramsciano, desta organização. A social-democracia teria fornecido, segundo o autor, as bases materiais deste consentimento¹⁵⁸.

¹⁵³ cf. HALBERSTAM. *Op. cit.*, p. 119.

¹⁵⁴ Para uma discussão sobre o papel do governo Roosevelt na consolidação do movimento sindical, e sua identificação com o Partido Democrata, cf. FLINK, James. *Op. cit.*, p. 225 e seguintes.

¹⁵⁵ *Idem*, p. 228.

¹⁵⁶ OFFE, Claus e RONGE, Volker. *Op. cit.*, p. 373.

¹⁵⁷ cf. PRZEWORKSI, Adam. *Capitalismo y socialdemocracia*. Madrid: Alianza Editorial, 1988, p. 11.

¹⁵⁸ *Idem*, p.170. No original: “La reproducción del consenso de los asalariados requiere que sus intereses materiales sean satisfechos en cierto grado dentro de los límites de la sociedad capitalista. Los asalariados ven el capitalismo como un sistema en el cual pueden mejorar sus condiciones materiales: se organizan como participantes y actúan como si el

No entanto, os regulacionistas como Robert Boyer, Alain Lipietz e David Harvey percebem os Estados de Bem-Estar do pós-Guerra a partir de um pacto social que se fundamenta em dois eixos básicos: a incorporação do aumento da produtividade aos salários (relação salarial fordista) e a intervenção keynesiana do Estado na economia¹⁵⁹.

Esta concertação social esteve na base da recuperação econômica dos países europeus no pós-guerra, financiada pelos Estados Unidos através do Plano Marshall¹⁶⁰. Pensado como forma de, simultaneamente, solucionar o problema do crescimento dos países europeus cujos parques industriais haviam sido destruídos pela Guerra¹⁶¹ e manter a hegemonia norte-americana no mundo ocidental e no Japão, em um mundo já dividido pela Guerra Fria, o Plano Marshall dirigiu-se basicamente às áreas sensíveis da nova geopolítica que se configurava. Desta forma, enquanto a Europa recebia, entre 1949 e 1952, 73% do total do auxílio americano, e o Japão, sozinho, 5,3%, a América Latina, ainda que tradicional aliada norte-americana, recebia apenas 2,5%, já que considerada, então, área de baixo risco para a expansão do comunismo¹⁶². Entre 1948 e 1952, as transferências totais do Plano atingiram quase US\$ 14 bilhões, algo em torno de 5% do PIB americano de então: a Grã-Bretanha recebeu aproximadamente US\$ 3,2 bilhões, a França, US\$ 2,7 bilhões, a Alemanha Ocidental e a Itália, US\$ 1,4 bilhão cada e mesmo a Grécia foi contemplada, com US\$ 0,7 bilhão¹⁶³.

No entanto, em que pese o Plano Marshall e a exportação do fordismo para a Europa nos anos 1940 e 1950, Harvey e Lipietz chamam a atenção para o fato de que a construção da regulação fordista keynesiana do pós-guerra obedeceu, em cada formação nacional, a processos e lógicas internas, dando origem a Estados de Bem-Estar de natureza diversa, social-democratas, conservadores ou liberais, como sugere Esping-Andersen¹⁶⁴. Os primeiros, predominantes na Escandinávia, seriam resultado de processos históricos onde o movimento operário foi capaz de traduzir seus objetivos históricos emancipatórios em políticas sociais que levaram à efetiva desmercadorização da força de trabalho a partir da via eleitoral e do partido social-democrata em aliança com outros partidos; os segundos, presentes em países como a Alemanha, França, Áustria, Bélgica e Itália, seriam marcados pela iniciativa estatal,

capitalismo fuera un sistema de sumas positivas cuando se benefician en un determinado momento del hecho de que una parte del producto social fuera previamente retirado del consumo actual en forma de beneficios”.

¹⁵⁹ Para uma abordagem distinta da relação entre keynesianismo e fordismo, ver CLARKE, Simon. “Crise do fordismo ou crise da social-democracia”. *Lua Nova- Revista de Cultura e Política*, no. 24. São Paulo: Marco Zero/CEDEC, setembro de 1991, pp. 117-150.

¹⁶⁰ para uma interessante discussão a respeito da expansão do keynesianismo na Europa, cf. HIRSCHMAN, Albert. *Op. cit.*, p. 159 e seguintes.

¹⁶¹ Para uma igualmente interessante discussão sobre a introdução do fordismo na Europa, cf. ALTVATER, Elmar. *Op. cit.*, p. 155 e seguintes.

¹⁶² cf. PINHO NETO, Demosthenes Madureira de. “A estratégia brasileira em perspectiva internacional” in BRASIL, BNDES. *O BNDES e o Plano de Metas*. Rio de Janeiro: Departamento de Relações Internacionais do BNDES, 1996, p. 15.

¹⁶³ *Idem*, p. 11.

¹⁶⁴ cf. ESPING-ANDERSEN, Gosta. “As três economias políticas do welfare-state”. *Lua Nova: Revista de Cultura e Política*, no. 24. São Paulo: Marco Zero/Cedec, setembro de 1991, p. 146.

com forte influência da Igreja e onde os sistema de proteção social possuem forte conteúdo corporativo, constituindo um entrave para a social-democracia; os liberais, por fim, seriam marcados pela fragilidade do movimento operário e pela forte tradição individualista, como nos Estados Unidos e na Inglaterra. Ao contrário do modelo social-democrata, no liberal as políticas sociais seriam desenhadas de modo a maximizar o *status* de mercadoria do trabalhador individual, vinculando benefício à contribuição. Se o fundamento do princípio social-democrata é o da universalização dos direitos, o do liberal é o da universalização das oportunidades.

Na Grã-Bretanha, por exemplo, o Labour Party, que presidiu as reformas que levariam ao Estado de Bem-Estar naquele país, ao vencer as eleições de 1945 contra Winston Churchill, expressava o anseio da classe trabalhadora em superar sua própria situação social do período pré-guerra, bastante precária¹⁶⁵, e não alguma inevitabilidade histórica do desenvolvimento do capitalismo. É interessante notar, neste sentido, que Keynes foi assessor de Churchill durante a guerra e que, neste período, buscou implementar um programa de financiamento de guerra que levasse em conta tanto o combate à inflação quanto uma política de distribuição de renda. Se a economia de guerra levou em conta a questão inflacionaria, Keynes não conseguiu implementar a política de distribuição de renda, contrária ao conservadorismo político e social de Churchill¹⁶⁶.

3- O capitalismo brasileiro no pós-guerra em uma perspectiva regulacionista: a construção do fordismo parcial não-keynesiano

Também fora dos limites americano e europeu a Grande Depressão ensejou um processo de construção de novas formas de regulação, com o recuo das formas liberais ou o fortalecimento de forças sociais a elas contrárias. Assim, por exemplo, ainda nos anos 1930, a América Latina viria a conhecer o gaitanismo na Colômbia, o fortalecimento da APRA no Peru, o golpe de Uriburu na Argentina, e a nova constituição no Uruguai em 1934, fortalecendo o Poder Executivo e o governo autoritário de Gabriel Terra. Com isto não se quer dizer, evidentemente, que o recuo dos regimes liberais sul-americanos foi mecanicamente determinado pela crise econômica que se iniciou em 1929. Pelo contrário, em cada um dos países latino-americanos as articulações entre suas sociedades e as economias

¹⁶⁵ cf. HOBSBAWM, Eric. *Op. cit.*, p. 170.

norte-americana e européias foram construídas por forças sociais a elas endógenas, assim como as soluções encontradas para superar os constrangimentos advindos com a crise também o foram¹⁶⁷. Por outro lado, não há como não perceber uma dinâmica internacional que emoldurou estes movimentos.

No Brasil, seguindo esta linha de raciocínio, a construção de uma nova forma de regulação iniciou-se com a Revolução de 1930 que, ainda que reafirmando o profundo entrelaçamento e conciliação de interesses entre frações da classe dominante brasileira¹⁶⁸, a aliança entre a fazenda e a fábrica, de que falava Santa Rosa, marca também uma ruptura clara no que diz respeito à concepção de Estado e sociedade e à relação entre ambos. Em suma, 1930 foi mais uma expressão da dialética das continuidades e descontinuidades tão característica da história brasileira, quando, *gattopardianamente*, tudo muda para ficar como está.

E o que fica, e que irá marcar profundamente a regulação a ser construída, é a ausência do princípio da universalidade: ausência de direitos sociais para o conjunto da sociedade, pleno emprego, plena cobertura da seguridade social, relação salarial fordista, o que não impediu que a confusão ideológica vivida nos Estados Unidos em relação ao New Deal se repetisse no Brasil de Getúlio Vargas. Quem afirma é Virgínio Santa Rosa, referindo-se à incipiente e não universal legislação trabalhista do pós-1930:

“E isso, esse conjunto de leis humaníssimas e inofensivas, meia dúzia de decretos de proteção aos humildes, foi convertido, graças à indigência mental do nosso meio, em extremismo rubro. Falou-se em fascismo, em comunismo, em inimigos da democracia...”¹⁶⁹.

Entre 1930 e 1950, assim como nos Estados Unidos e outros países, o Estado brasileiro conheceu um intenso processo de construção institucional, no que Celso Lafer chama de período regulamentador do regime¹⁷⁰, com a criação de inúmeras agências, órgãos e empresas estatais com vistas a:

a- equilibrar o consumo e a produção em setores agrícolas e extrativistas, ou controlar suas importações e exportações, tais como os Institutos do Pinho, do Sal, do Açúcar e do Alcool e o Conselho Nacional do Café;

¹⁶⁶ cf. SZMRECSÁNYI, Tamás. “Introdução” in SZMRECSÁNYI, Tamás (org.). *Keynes*. São Paulo: Editora Ática, 1984, p. 21.

¹⁶⁷ cf. LIPIETZ, Alain. *Op. cit.*, p. 39-44.

¹⁶⁸ cf. GOMES, Ângela de Castro. “Confronto e compromisso no processo de constitucionalização (1930-1935)” in FAUSTO, Boris (org.). *História Geral da Civilização Brasileira*, Tomo III, vol. 3. São Paulo: Difel, 1985, p. 7-75.

¹⁶⁹ SANTA ROSA, Virgínio. *Op. cit.*, p. 81.

¹⁷⁰ LAFER, Celso. *Op. cit.*, 1970, p. 81.

- b- incentivar a indústria privada, tais como a Comissão de Similares (1934) e o Conselho Nacional de Política Industrial e Comercial (1943);
- c- implantar a infra-estrutura básica para a industrialização, como a Comissão do Vale do Rio Doce (1942), o Conselho de Águas e Energia (1939), a Comissão Executiva do Plano Siderúrgico Nacional (1940), a Comissão do Plano Rodoviário Nacional (1942), etc. e, finalmente,
- d- produzir insumos básicos, como a Companhia Siderúrgica Nacional, a Petrobrás, a Companhia Brasileira de Álcalis, entre outras¹⁷¹.

Além destas agências, já na década de 1940 foram criadas diversas comissões, como a Cook, em 1942, a Abbink, em 1948, ambas com recursos americanos e do governo brasileiro, e o Plano SALTE, pelo governo Dutra, com o objetivo construir alternativas estratégicas para a economia brasileira. Em seu segundo mandato, Vargas, mais uma vez com o apoio americano, criaria a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (CMBEU). De todas estas iniciativas do Estado, resultariam inúmeras agências e empresas estatais, assim como um importante patrimônio de informações e projetos, que seriam de fundamental importância para a confecção do Plano de Metas de JK.

Foi a partir deste conjunto de agências e formulações estratégicas que, no pós-1930, implementou-se uma política de substituição de importações que, segundo Lipietz, tinha por fundamento a adoção parcial e, para ele ilusória, dos modelos de produção e consumo do fordismo dos países de capitalismo maduro, sem contudo as relações sociais a ele correspondentes. Para Lipietz, este descompasso levou ao fracasso grande parte das tentativas de substituição de importações implementadas em diversos países, particularmente por três motivos principais:

- a- do lado do processo de trabalho: na maioria destes países não havia uma classe trabalhadora experimentada, tampouco executivos qualificados para a operação do modelo fordista. Em razão disto, a produtividade "teórica" do padrão fordista nunca foi neles alcançada;
- b- do lado dos mercados: os mercados, na maioria destes países, permaneceram limitados. Não se constituíram mercados de massa para a produção em massa, mas mercados de classe média e das classes dominantes oriundas da economia exportadora, o que os tornava extremamente limitados;
- c- do lado do comércio exterior: a substituição de importações requeria um volume muito grande de investimentos, portanto de importações, crescimento este dificilmente

¹⁷¹ cf. SOUZA, Maria do Campelo de. *Op. cit.*, p. 99

coberto pelas exportações de matérias-primas, o que, em muitos casos, ocasionou déficits comerciais e endividamento, quando não o fracasso total da iniciativa.

No entanto, no Brasil, ao longo dos anos 1930, 1940 e 1950, a política de substituição de importações se fez acompanhar pelo o desenvolvimento da classe operária, de camadas médias urbanas importantes, de um capital industrial moderno e de um Estado equipado com mecanismos e agências para gerir algo como um modelo diferenciado de fordismo, chamado por Lipietz de subfordismo, ou seja, "... uma tentativa de industrialização de acordo com a tecnologia e o padrão de consumo fordiano, mas sem as condições sociais, nem do lado do processo de trabalho, nem do lado do padrão de consumo das massas"¹⁷².

No Brasil, a constituição de um modo de regulação nos moldes do descrito por Lipietz teve um de seus marcos mais importantes quando da instalação da indústria automobilística nos anos JK, como coroamento do processo de substituição de importações. Para Lipietz, a instalação da indústria automobilística em países como o Brasil significaria, em termos de fordismo, a *quadratura do círculo*, não articulando produção em massa com consumo de massa. No caso brasileiro, assim como na Espanha e em alguns países do Leste Europeu, tal contradição teria sido finalmente equacionada em fins dos anos 1960 e início dos 1970, de acordo com o que o autor denomina fordismo periférico¹⁷³. No entanto, no momento da instalação da indústria automobilística, o quadro era o seguinte:

"(...) geralmente, com a preocupação do desenvolvimento nacional, esses países exigiam uma alta taxa de integração, ou seja, a participação a mais alta possível de fabricação nacional do produto. No limite, esses países esperavam das empresas que estas implantassem para eles uma indústria nacional. No entanto, a maioria desses países possuíam um mercado interno pequeno demais para que a perda de economias de escala compensasse as vantagens de fabricação local. Na verdade o deslocamento para esse tipo de países foi no começo obrigatório e forçado: era o único meio de não perder seu mercado. E além disso, o fornecimento de plantas prontas para funcionar constituía um muito grande mercado de exportação para dois ramos adjacentes, aos quais as empresas automobilísticas freqüentemente estão ligadas: o de engenharia e o de máquinas-ferramenta"¹⁷⁴.

O Brasil seguiu de fato, quase à risca, este modelo. Através de mecanismos tais como a proibição da importação de autopeças similares às produzidas pela indústria nacional e da exigência de altas taxas de nacionalização do peso total dos veículos, em um espaço de tempo reduzido, o governo JK implementou a estratégia acima descrita, através de uma

¹⁷² LIPIETZ, Alain. *Op. cit.*, p 78.

¹⁷³ *Idem*, p. 120.

¹⁷⁴ *Ibidem*, p. 121.

agência criada especificamente para tal, o GEIA. O GEIA pode ser entendido, neste sentido, como parte do processo de construção institucional do Estado no qual o Estado constrói-se como ator da constituição de um modelo diferenciado de fordismo. No capítulo 3, seções 4, "A questão da mão-de-obra" e 5, "A dimensão do mercado, as limitações cambiais e a arrecadação fiscal", serão analisadas as formas através das quais o GEIA foi capaz de administrar e superar os motivos apontados por Lipietz para o fracasso das experiências de substituição de importações e, portanto, para a constituição de um modelo incompleto de fordismo.

No entanto, os conceitos de fordismo incompleto, subfordismo ou fordismo periférico, conforme apresentados por Lipietz, se têm a vantagem de abrir a possibilidade da utilização do conceito de fordismo para experiências fora dos marcos do capitalismo americano ou europeu, possui a desvantagem de ser extremamente amplo, capaz de dar conta de experiências tão díspares como a do Brasil e a da Espanha. Seria interessante, neste sentido, adequá-lo especificamente ao caso brasileiro. Para tal, os dois elementos expostos por Harvey - fordismo e keynesianismo - podem ser de grande ajuda.

Essencialmente, a industrialização brasileira do período JK, particularmente a indústria automobilística, viria a constituir alguns setores plenamente fordistas do ponto de vista do processo de trabalho, sem contudo estabelecer, para estes setores, uma relação salarial efetivamente fordista. De meados da década de 1960 a meados da década de 1970, tal fato é explicitado pela relação entre a evolução dos salários e da produtividade da indústria automobilística, conforme a Tabela I:

TABELA I
Indústria automobilística brasileira
Relação entre salários e produtividade
1966-1974

Anos	Índice da evolução do custo real do fator trabalho (a) %	Índice da evolução da produtividade (b) %	Salário/produtividade (a/b)
1966	100,0	100,0	1,000
1967	97,0	105,5	0,924

1968	98,8	116,0	0,852
1969	105,7	127,5	0,829
1970	117,8	148,6	0,793
1971	122,4	168,1	0,728
1972	141,3	188,8	0,748
1973	155,5	197,7	0,786
1974	137,2	198,9	0,690

Fonte: Oliveira, Francisco de e POPOUTCHI, Maria A.T., *Transnacionais en América Latina: el complejo automotor en Brasil*, Cidade do México, Editorial Nueva Imagen, 1979, p. 83

Entre 1966 e 1974, os salários nunca acompanharam a enorme elevação da produtividade da indústria automobilística, em que pese o esboço de reação entre 1970 e 1973, no auge do milagre econômico. No período de crise deste padrão de regulação, tal fato só viria a se agravar, como revela a Tabela II:

TABELA II

Estrutura do preço médio dos veículos a álcool (*)

março de 1986 a setembro de 1989

Mês	mar/86	dez/86	jun/88	jan/89	set/89
FABRICANTE					
mão-de-obra	6,4%	3,3%	3,3%	3,0%	2,9%
matéria-prima	34,6%	18,2%	25,2%	23,5%	25,8%
lucro	10,6%	12,9%	18,6%	20,8%	23,1%
impostos	28,3%	45,5%	32,8%	32,6%	28,1%
COMERCIANTE					
despesas gerais	10,0%	5,6%	7,1%	6,8%	7,2%
lucro	2,5%	3,4%	4,5%	5,2%	5,7%
impostos	7,6%	11,1%	8,5%	8,1%	7,2%
PREÇO FINAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

(*) Preço de venda no mercado interno

Fonte: Subseção DIEESE/Brochura do Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo do Campo e Diadema

Entre março de 1986 e setembro de 1989, ocorreu um claro movimento de declínio da participação dos salários na estrutura do preço dos veículos a álcool, ao mesmo tempo em que houve uma elevação dos lucros dos fabricantes ao longo dos anos 1980. Isto demonstra que, no pacto brasileiro, mesmo nas indústrias de base técnica fordista, os salários nunca tiveram

peso significativo no conjunto das remunerações, tendo servido inclusive como variável de ajuste em momento de crise.

Por fim, o pacto também se fez acompanhar pela queda relativa dos rendimentos do trabalho no conjunto das remunerações, exponenciada quando de sua crise, como explicita a seguinte Tabela:

TABELA III
Distribuição funcional da renda interna urbana
Brasil 1949-1988 em %

Rendimentos			
Ano	Rendimentos do trabalho	Outros rendimentos	Total
1949	56,6	43,4	100,00
1959	55,5	44,5	100,00
1970	52,0	48,0	100,00
1980	50,0	50,0	100,00
1984	46,7	53,3	100,00
1988 (*)	38,0	62,0	100,00

Fonte: IBGE. *Indicadores sociais* e MINISTÉRIO DO TRABALHO. *Boletim Mensal*.

Apud. DIEESE. Anuário dos trabalhadores. São Paulo: Dieese, 1996, p. 32

(*) Estimativa dos autores do Plano Verão

Obs. Esta tabela apresenta os últimos dados oficiais disponíveis.

É necessário ter-se em mente que a indústria automobilística representou o setor industrial que, historicamente, mais bem remunerou sua mão-de-obra. Contudo, ainda assim, o fez em um patamar bem abaixo de uma relação salarial efetivamente fordista. O pacto brasileiro seria, assim, constituído por um fordismo parcial, fundamentado em uma base técnica fordista em alguns setores industriais, mas em uma relação salarial não-fordista, mesmo no seu setor fordista do ponto de vista tecnológico.

José Luís Fiori discorda da possibilidade de se utilizar o conceito de fordismo, mesmo que acompanhado de alguma adjetivação, ao caso brasileiro, por faltar-lhe "... a abrangência e a precisão indispensáveis para dar conta do modo pelo qual se articularam, no Brasil, as relações econômicas e as instituições políticas durante o período que vai de 1929 a 1980"¹⁷⁵. Segundo ele, o Brasil teria conhecido, a partir da Segunda Guerra Mundial, sua segunda

¹⁷⁵ FIORI, José Luís. *Op. cit.*, p. 165.

revolução industrial tardia, comandada por um Estado radicalmente reorganizado após 1929, na mesma época portanto em que alguns países de antiga industrialização entravam na época do fordismo ou do capitalismo organizado. O ciclo de expansão conhecido no Brasil, assim, ainda que orientado pelo paradigma tecnológico americano, não teria articulado os mercados em um mercado nacional de massas, nem tampouco sua institucionalidade sócio-política ter-se-ia dado de acordo com a regulação fordista.

Como modelo, contudo, o fordismo é uma abstração que se aproxima, mais ou menos, da realidade efetivamente vivida por cada formação nacional. Em *estado puro* ele não será encontrado em lugar algum. É por isto que Lipietz chama a atenção para o *fetichismo* dos conceitos, que toma o conceito pela coisa em si. Parafraseando Lênin, Lipietz afirma que "... a História tem muito mais imaginação do que nós"¹⁷⁶. É neste sentido que, se qualificado ao lado de outros conceitos que o definam com mais rigor, é possível utilizá-lo na análise de situações concretas distintas daquelas para as quais ele foi inicialmente pensado. Uma adjetivação possível para o caso brasileiro, como já visto, é a de fordismo parcial. A outra, é a de não-keynesiano. Pode ser complicada uma conceituação na negativa, mas ela é bastante reveladora da natureza do pacto brasileiro.

Ao contrário dos Estados de países de fordismo keynesiano, a ação do Estado brasileiro no pós-1930 esteve mais articulada à gestão político-administrativa e de arbitragem nas disputas entre capitais privados, nacionais ou estrangeiros, e de intervenção direta no processo de acumulação privada, do que à regulação keynesiana das condições de reprodução do capital no que se refere à incorporação do conjunto da sociedade ao circuito de reprodução do sistema. A constituição do GEIA, assim como de outras agências de intervenção estatal na economia, não se fez acompanhar pela construção de um arcabouço institucional que levasse o Estado a ter um papel de regulação propriamente keynesiana do capitalismo brasileiro, o que só seria possível graças a uma profunda reconstrução da concertação social que presidiu a própria instalação da indústria automobilística no País, o que, evidentemente, não estava entre os objetivos políticos, estratégicos ou ideológicos do governo JK, tampouco das forças sociais e políticas que lhe davam suporte político.

Embora o Estado brasileiro tenha lançado mão de uma legislação trabalhista e de inúmeros mecanismos de política econômica e constituído agências de aparência keynesiana, como o próprio GEIA, o pacto fordista parcial não-keynesiano nunca teve como preocupação a universalização dos direitos sociais do estado keynesiano, o pleno emprego como forma de criação de demanda e outros fundamentos do keynesianismo, e isto menos em função da fragilidade da acumulação capitalista no País do que em função de sua própria natureza

política, fruto de (mais) uma conciliação entre frações da classe dominante brasileira¹⁷⁷. Prova disto é a própria concepção e execução do Plano de Metas. De suas 30 Metas, 5 referiam-se ao setor energético, 7 ao setor de transportes, 6 ao setor de alimentação, 11 ao de indústrias de base e apenas 1 à educação. Ainda assim, voltada para a educação técnica. Já as Metas do setor de alimentação, as mais sensíveis do ponto de vista de distribuição de renda, ficaram sistematicamente aquém do planejado, com a exceção do setor de fertilizantes¹⁷⁸, justamente a de menor impacto social e a mais articulada ao complexo agro-industrial que então começava a se estruturar.

Com isto não se quer dizer que não tenha havido um processo de incorporação de parcelas importantes da sociedade brasileira ao circuito de produção/consumo, oriunda do processo de industrialização/urbanização. A própria formação de um mercado de classe média para a indústria automobilística atesta tal fato, assim como a formação de um operariado qualificado, do qual o ABC paulista certamente é o melhor exemplo.

No entanto, em que pese a formulação de políticas habitacionais, previdenciárias, de saúde, a regulamentação da força de trabalho etc., criadas a partir de 1930 e ao longo das décadas seguintes, elas sempre foram focais, nunca universalizantes e jamais tiveram um caráter efetivo de distribuição de renda. Em um certo sentido, o fato de as primeiras estruturas de seguridade, que teriam impactos sobre as seguintes, terem sido os Institutos de Aposentadoria e Pensões (IAPs), organizados por categorias profissionais, é indicativo da fragmentação e da não universalização de direitos. Segundo Sônia Fleury,

"O sistema (de seguridade social) montado (a partir de 1930 até a década de 1960), refletindo a transição do modelo agroexportador para a industrialização substitutiva na cronologia de implantação dos IAPs e na liberalidade de suas regras, alcançou em menos de uma década a cobertura de todos os setores urbanos organizados, deixando de fora o setor rural, os domésticos, os autônomos e os subempregados. Mesmo assim, a cobertura da população economicamente ativa não passava dos 23% entre 1950 e 1960..."¹⁷⁹.

Já em 1960, a Lei Orgânica da Previdência Social, em pleno governo JK, voltava a excluir os trabalhadores rurais de quaisquer benefícios¹⁸⁰. O fordismo parcial não-keynesiano brasileiro não chegou a constituir, portanto, nem um arremedo de um Estado de Bem-Estar,

¹⁷⁶ LIPIETZ, Alain. *Op. cit.*, p. 27.

¹⁷⁷ Para uma interessante discussão acerca das políticas sociais brasileiras, cf. FLEURY, Sônia. *Estado sem cidadãos: seguridade social na América Latina*. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 1994.

¹⁷⁸ cf. FARO, Clovis e SILVA, Salomão, L.Q. da. "A década de 50 e o Programa de Metas" in GOMES, Ângela de C. (org.). *Op. cit.*, 1991, p. 61.

¹⁷⁹ *Idem*, p. 194.

fosse ele conservador, liberal e, muito menos, social-democrata. Em verdade, ele apenas criou, para um conjunto limitado da sociedade brasileira, padrões de produção (trabalhadores da indústria automobilística, por exemplo) e consumo (carros para a classe média) característicos do fordismo keynesiano.

Se a discussão em torno da natureza do GEIA, nesta abordagem, reporta-se ao papel por ele desempenhado na constituição deste tipo de fordismo, ela não deve levar, contudo, a que se relativize a importância do Estado. Se é verdade que o GEIA se constitui como parte de um processo de construção institucional de um Estado que, por sua vez, constitui-se no processo de construção de um novo modo de regulação, não é menos verdade que o Estado tem, neste processo, uma dinâmica própria. Isto quer dizer que inexiste um *telos* para a construção institucional do Estado, uma lógica irreduzível para adaptá-la à nova regulação *historicamente necessária*. Pelo contrário, os interesses e a dinâmica internas ao Estado constroem, são protagonistas, e não reflexos ou funcionalidades, da construção desta nova regulação.

4- Evitando teleologismos: a questão do Estado e de sua autonomia

Pensar funcional e teleologicamente é um risco presente nas colocações de David Harvey sobre a regulação do pós-Guerra no que se refere aos países de fordismo keynesiano, como se Estado, grandes empresas e trabalho cumprissem um papel a eles previamente determinado, como se o caráter conflituoso inúmeras vezes reiterado no processo de construção do pacto nada mais tenha feito do que desembocar em um resultado historicamente necessário. É preciso, portanto, reafirmar o caráter de indefinição do processo. No caso da regulação brasileira, perceber o GEIA, enquanto agência burocrática, como ator de um Estado que encerra interesses e projetos do próprio Estado, portanto irreduzíveis à lógica abstrata de um modo de regulação que se gesta. O desafio a ser superado é, justamente o de, fugindo às armadilhas instrumentalistas, cair nas visões opostas, discutidas no capítulo 1, que percebem a ação do Estado a partir de seu iluminismo e racionalidade imanentes. Neste sentido, as colocações de Gilda Portugal Gouvêa sobre a burocracia estatal dão os primeiros elementos:

"... sua posição (da burocracia) na estrutura social não está garantida, mesmo pertencendo a um Estado produtor, e tendo interesses próprios, capacidade técnica e operacional distintas, coesão interna. Esta posição se define a partir de um dado modo de desenvolvimento das relações entre as classes em situações concretas e não no nível de abstração em que este debate (sobre a autonomia da burocracia) se

¹⁸⁰ *Ibidem*, p. 194.

desenvolve. Um Estado produtor pode tanto gerar uma burocracia autônoma, porque os grupos de poder que compõem sua estrutura de dominação não consideram suas qualificações técnicas como uma ameaça, ou, ao contrário, pode gerar uma burocracia dependente, porque atrelada aos interesses de um projeto político definido como prioritário pela estrutura de dominação"¹⁸¹.

Esta colocação permite que se pense a burocracia pública em geral, e o GEIA em particular, como um corpo de funcionários que, a partir de seus saberes e interesses específicos e de seus recursos de poder, por estarem localizados no interior do aparelho de Estado, mantêm relações diferenciadas com as classes sociais e outros interesses organizados, inexistindo portanto um espaço *a priori* a ser por eles ocupado. Esta posição é inversa à de insularidade burocrática¹⁸² que inspira as colocações de Lafer, Benevides e Fiori sobre a administração paralela, referidas no capítulo 1, que partem justamente do pressuposto de que haveria um *locus, a priori*, no qual a burocracia deveria se localizar ou da qual teria sido desalojada.

A posição da burocracia em face dos diferentes agentes sociais com quem ela interage, a partir desta colocação, pode, inclusive, variar de acordo com as diferentes conjunturas. Como alerta Hannah Arendt, a construção institucional do Estado não é um produto do pensamento, portanto exclusivamente da razão, mas resulta de uma multiplicidade de fatores, de uma ampla gama de interesses, de correlações de força, projetos, opiniões e visões de mundo que se defrontam, muitas vezes resultando em algo completamente distinto do inicialmente pensado. O Estado, ou o governo, não é, metaforicamente, um obra de arte, derivado do virtuosismo, mas produto da ação humana e dela depende, permanentemente, para viver¹⁸³.

À colocação de Gouvêa pode ser articulada a de Ângela de Castro Gomes, segundo a qual o administrador é, freqüentemente, simultaneamente representante de interesses de grupos, de demandas de escala nacional, e dos interesses de sua própria agência estatal que, certamente, acabam por reverter em seu benefício¹⁸⁴. Assim, a alteração da posição das agências estatais pode variar, também, a partir da variação dos interesses de seus próprios membros.

Offe & Ronge desenvolvem suas reflexões na mesma direção, ou seja, percebem a dinâmica institucional do Estado como fruto de constrangimentos internos, mas localizam-nos

¹⁸¹ GOUVÊA, Gilda Portugal. *Burocracia e elites burocráticas no Brasil*. São Paulo: Editora Paulicéia, 1994, p. 43.

¹⁸² cf. NUNES, Edson de O. "Tipos de capitalismo, instituições e ação social: notas para uma sociologia política do Brasil contemporâneo". *Dados- Revista de Ciências Sociais*, vol. 28, no. 3. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1985, p. 362, 263.

¹⁸³ cf. AREND, Hannah. *Entre o passado e o futuro*. São Paulo: Perspectiva, 1988, p. 200.

nos marcos do modo de produção capitalista. Explicitamente, os autores não se referem ao Estado, mas ao Estado capitalista, e conceituam-no a partir das seguintes variáveis:

1- a privatização da produção: o poder público está impedido de organizar a produção material segundo seus próprios critérios *políticos*. A propriedade que funciona produtivamente é privada, isto é, sua utilização não está sujeita a decisões políticas, mesmo que, em algumas sociedades capitalistas, inclusive as desenvolvidas, uma parte importante do estoque de capital seja de propriedade estatal. Isto porque, nestes casos, a produção *política* tem por objetivo colocar, à disposição da acumulação privada, bens e serviços a baixos custos¹⁸⁵;

2- dependência dos impostos: o poder público depende, de forma indireta, do volume da acumulação privada através dos mecanismos do sistema tributário. O Estado tem como sua principal fonte de receita o recolhimento de impostos, que será tanto maior quanto maior e mais acelerado for o processo de acumulação privada¹⁸⁶;

3- em decorrência, o interesse maior dos detentores do poder do Estado consiste em manter as condições de seu próprio poder através da manutenção e ampliação das condições políticas que favoreçam o processo privado de acumulação. Fica desta forma descartada a idéia de que o Estado capitalista seja, por definição, aberto ao acesso privilegiado dos membros da classe capitalista ou que este mesmo Estado mantenha uma aliança preferencial com a burguesia. Para Offe e Ronge, este acesso, quando ocorre, é reflexo da dependência estrutural do Estado em relação à acumulação, ou seja, não são os agentes capitalistas que buscam instrumentalizar (ou privatizar) o Estado, mas os agentes do poder estatal que obedecem à lógica de um “desenvolvimento econômico favorável”¹⁸⁷;

4- a legitimação democrática (sob as condições de governo parlamentar democrático): se o Estado capitalista depende do ingresso de impostos para a sua reprodução e se esta dependência significa que a acumulação capitalista deve ser maximizada, então os gastos estatais não podem entrar em contradição com a acumulação capitalista. Isto quer dizer que o capitalismo deve ser hegemônico, não só como sistema de produção, mas também como sistema de valores, como visão de mundo, na sociedade em que o Estado capitalista se insere, como também aponta a teoria da regulação. Só desta forma podem-se formar governos que legitimem, de forma politicamente duradoura, a dupla determinação à qual está sujeito o

¹⁸⁴ cf. GOMES, Ângela de Castro. “Novas elites burocráticas” in GOMES, Ângela de C. (coord.). *Engenheiros e economistas: novas elites burocráticas*. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1994, p. 6.

¹⁸⁵ *Idem*, p. 123.

¹⁸⁶ *Ibidem*, p. 123, 124.

¹⁸⁷ *Ibidem*, 124.

Estado: a política, na forma de eleições gerais e regulares, e a econômica, de maximização da acumulação privada¹⁸⁸.

Martin Carnoy chama a atenção para o fato de que, ao rejeitar concepções instrumentalistas do Estado, Offe & Ronge recuperam as contradições inerentes à própria classe capitalista, ela mesma irredutível a um interesse monolítico, a não ser o da reprodução das condições institucionais de sua própria reprodução. O Estado, portanto, jamais será instrumento da classe capitalista, o que faz com que muitas medidas do Estado sirvam, provavelmente, aos interesses de segmentos da classe mas não aos da classe como um todo. Segundo Carnoy, Offe & Ronge propõem que

"... o interesse comum da classe dominante é melhor expresso naquelas estratégias do aparelho do Estado que não são iniciadas por interesses externos mas pelas próprias rotinas e estruturas formais da organização mesma do Estado. A influência real de grupos de interesses específicos, longe de servir aos interesses da classe capitalista, em seu conjunto, tenderia a violar aquele interesse, ao criar conflitos dentro da sociedade capitalista, os quais desestruturariam a mediação das crises globais do desenvolvimento capitalista"¹⁸⁹.

A leitura de Offe & Ronge, articulada às colocações de Gouvêa e Gomes, fornecem, portanto, elementos para que se pense o processo de construção institucional do Estado como parte do processo de construção da regulação fordista parcial não-keynesiana brasileira, rompendo com perspectivas teleológicas. A burocracia estatal, e portanto o GEIA, surge assim como um importante ator do processo de acumulação capitalista, com graus variáveis de incidência sobre este processo, mas sempre com ele articulado a partir de uma afinidade de interesses, que por vezes podem parecer conflitivos (quando, por exemplo, agências estatais participam diretamente do processo de acumulação) mas não essencialmente contraditórios. Assim, percebendo a regulação fordista parcial não-keynesiana como sendo resultado tanto de conflitos como de busca de consensos, ainda que parciais, entre os diversos atores sociais, o GEIA pode ser percebido também como uma estratégia de um deles, o Estado, ou de alguns de seus setores, de constituir-se enquanto ator da construção do pacto fordista parcial não-keynesiano.

Nesta perspectiva, inexistente contradição, incompatibilidade genética, entre os processos de construção institucional do Estado e os demais atores sociais envolvidos no processo de acumulação capitalista, como a burguesia industrial. Isto quer dizer, mais uma vez, que a intervenção do Estado na economia não é simplesmente derivada da fragilidade das

¹⁸⁸ *Ibidem*, p. 124, 125

¹⁸⁹ CARNOY, Martin. *Estado e teoria política*. Campinas: Papirus, 1990, p. 171.

instâncias de representação de interesses da sociedade civil, ou da fragilidade da própria acumulação capitalista no Brasil, sendo, neste sentido, uma inevitabilidade histórica. Pelo contrário, o processo de construção institucional do Estado pode articular-se plenamente, nos marcos de construção de um novo modo de regulação, com a representação de interesses da sociedade civil. A não percepção desta possibilidade pode levar

"... a que certos aspectos da atuação das estruturas de representação de interesses do setor empresarial sejam interpretados como reflexo da fraqueza da própria classe, quando podem significar esforços adaptativos a uma certa forma de organização do Estado"¹⁹⁰.

No capítulo 3, seção 1, *Empresários de autopeças e Estado: interesses convergentes*, o GEIA será analisado tanto como uma estrutura do Estado, a partir das colocações de Gouvêa, Gomes, Offe e Ronge, como um esforço adaptativo de setores do empresariado brasileiro, ligados à indústria de autopeças, interessados na implantação da indústria automobilística no Brasil, rejeitando, no plano empírico, as percepções dualistas do Estado forte e da burguesia fraca, analisadas no capítulo 1. Mais do que isto, como uma estratégia afim do Estado e destes empresários, que se gestam e se constroem institucionalmente na constituição do fordismo parcial não-keynesiano. A análise desta questão também está presente na seção 2, "A acumulação privada como referência", elemento central para a conceituação, por Offe & Ronge, do Estado capitalista. Serão analisadas, ainda, a importante relação da indústria automobilística com a questão fiscal, na seção 5, "A dimensão do mercado, as limitações cambiais e a arrecadação fiscal", e a centralidade atribuída por JK à implantação da indústria automobilística para sua estratégia de legitimação política, nos quadros de uma institucionalidade democrática, na seção 3, "A busca da legitimação democrática".

5- A dimensão simbólica

Resta, contudo, uma outra dimensão compreendida no conceito de modo de regulação a ser explorada. É a que diz respeito aos valores, costumes e hábitos, ou seja, à interiorização de procedimentos sociais que estimulam os indivíduos a agirem de forma aproximativa à

¹⁹⁰ DINIZ, Eli. *Empresário, estado e capitalismo no Brasil: 1930-1945*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1978, p. 28.

reprodução do regime de acumulação. Neste sentido, para se compreender a construção e a dinâmica do fordismo parcial não-keynesiano, faz-se necessário ir além de seus aspectos políticos e econômicos: a criação de um padrão de consumo, de um estilo de vida, ligado ao automóvel, foi tão importante para a sua consolidação, através da implantação da indústria automobilística, quanto, por exemplo, as políticas setoriais implementadas pelo GEIA. Pode-se afirmar, seguindo Harvey, que a construção do fordismo parcial não-keynesiano brasileiro não se limita ao sistema de produção, mas engloba também um modo de vida¹⁹¹, ao menos para uma parcela da população.

O fundamental, neste sentido, é perceber que os valores e os modos de vida ligados ao automóvel, para a classe média, foram construídos simultaneamente à própria instalação da indústria automobilística no País, ou seja, no mesmo processo de construção do modo de regulação fordista parcial não-keynesiano, não de forma a ele paralela, mas como um de seus elementos constitutivos fundamentais. No dizer de Bourdieu,

"... o *processus* de adaptação à economia capitalista (...) lembra o que a simples consideração das sociedades capitalistas avançadas poderia fazer esquecer, a saber que o funcionamento de todo o sistema econômico é ligado à existência de um sistema determinado de disposições em relações ao mundo..."¹⁹².

A consideração dos países de fordismo keynesiano, portanto, não deve fazer com que se esqueça que a construção do fordismo parcial não-keynesiano no Brasil foi também um *processus*, no qual estavam inscritas também a construção de um sistema determinado de disposições em relação ao mundo, ou seja, de valores e visões de mundo, de um *ethos*, enfim.

É interessante notar como já Henry Ford, ao criar a relação salarial fordista, tinha consciência da importância desta dimensão simbólica. Quando foi criado o Dia de Cinco Dólares, nem todos os operários da Ford tinham a ele direito. Com o intuito de estabelecer quem deveria ou não receber remuneração mais elevada, e mesmo continuar a recebê-la, já que punições eram previstas para aqueles que transgredissem as normas de conduta, foi criado o Departamento Sociológico, que contava com 30 investigadores encarregados de supervisionar os hábitos pessoais dos operários, para saber se eles faziam jus à gratificação:

¹⁹¹ cf. HARVEY, David. *Op. cit.*, p. 131.

¹⁹² BOURDIEU, Pierre. *O desencantamento do mundo: estruturas econômicas e estruturas temporais*. São Paulo: Perspectiva, 1979, p. 17.

asseio e comedimento eram importantes, o álcool e o fumo eram malvistas, o jogo proibido, assim como todas as práticas perniciosas, aviltantes para a virilidade física e moral¹⁹³.

O Dia de Cinco Dólares inseria-se, portanto, em um projeto de reforma social, fundamental para adequar o trabalhador à disciplina exigida pela linha de montagem:

“Enquanto Ford gastava dinheiro na melhoria de igrejas em Detroit para seus empregados, o ensinamento da língua inglesa (a maioria dos trabalhadores era formada por imigrantes) era mesclado à tentativa de inculcar valores “americanos”, valores que Ford aprovava e considerava necessários a uma força de trabalho estável e laboriosa. Como parte das lições de inglês, por exemplo, apresentava-se aos trabalhadores uma pantomima na qual um casal usando trajes camponeses era posto em uma panela e mexido pelo “Tio Sam”, ressurgindo com um novo vestuário, “todo americano”. O paternalismo fundamentava todo o programa e com frequência descambava em levianas e cruéis interferências na vida privada de pessoas vulneráveis¹⁹⁴.

Ao Dia de Cinco Dólares deveriam fazer jus, pois, os operários que se adequassem ao que Gramsci chamou de americanismo. Gramsci percebeu bem este fenômeno, ao afirmar que

“... os novos métodos de trabalho estão indissolúvelmente ligados a um determinado modo de viver, de pensar e de sentir a vida; não é possível obter êxito num campo sem obter resultados tangíveis no outro. Na América, a racionalização do trabalho e o proibicionismo estão indubitavelmente ligados: os inquéritos dos industriais sobre a vida íntima dos operários, os serviços de inspeção criados por algumas empresas para controlar a “moralidade” dos operários são necessidades do novo método de trabalho. Quem risse destas iniciativas (mesmo falidas) e visse nelas apenas uma manifestação hipócrita de “puritanismo”, estaria desprezando qualquer possibilidade de compreender a importância, o significado e o alcance objetivo do fenômeno americano, que é também o maior esforço coletivo realizado até agora para criar, com rapidez incrível e com uma consciência do fim jamais vista na História, um tipo de novo trabalhador e de homem”¹⁹⁵.

No caso do fordismo parcial não-keynesiano brasileiro, no entanto, estava menos em questão a formação de um novo homem, simultaneamente trabalhador e consumidor, e mais a construção de um novo tipo de consumidor, a construção de novos projetos de ascensão social identificados à sociedade de classe média, cujo modelo era indiscutivelmente o americano, e no qual o automóvel ocupava um lugar central. É neste sentido que se pode

¹⁹³ cf. BEYNON, Huw. *Op. cit.*, p. 42.

¹⁹⁴ *Idem*, p. 44.

compreender plenamente o alcance da concertação social que possibilitou o sucesso da indústria automobilística no Brasil, e que não envolvia somente o Estado e a burguesia industrial.

No capítulo 4, "A civilização do automóvel", serão analisados o projeto de modernidade fordista que orienta esta concertação e, a partir da contribuição teórica de Pierre Bourdieu e da análise da revista *Quatro Rodas*, o *processus* a partir do qual possuir um automóvel incorporou-se ao *habitus* de uma parcela da classe média brasileira, transformando-se em uma espécie de *capital simbólico*, de elemento de distinção social.

Será visto, ainda, como as obras públicas de corte keynesiano, mas de fundo não keynesiano, redesenharam as cidades brasileiras para o automóvel, mas não criaram cidades fordistas, como Los Angeles. Criaram, antes, uma mistura de Los Angeles com Bombaim, onde modernas vias expressas cortam bairros operários - eufemismo para favelas, pois políticas habitacionais, estas sim keynesianas, nunca foram sistematicamente implementadas - e nas quais a única preocupação dos motoristas é chegar do outro lado o mais rápido possível.

Por esta Monteiro Lobato não esperava.

¹⁹⁵ GRAMSCI, Antônio. *Maquiavel, a política e o Estado Moderno*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1988, p. 396.

CAPÍTULO 3: A INSTALAÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA

1- Empresários de autopeças e setores do Estado: interesses convergentes

O tiro que, na madrugada do dia 24 de agosto de 1954, matou o presidente Getúlio Vargas, não causou comoção apenas nos *trabalhadores do Brasil*. As cenas impressionantes da multidão que acompanhou o cortejo fúnebre do presidente tiveram sua contrapartida, provavelmente de forma mais contida, no sentimento de perda de um grupo de empresários ligados à fabricação de autopeças que, no segundo Governo Vargas, havia trabalhado intensamente no sentido da instalação da indústria automobilística no País. Justamente neste período foi construída uma articulação muito próxima entre, de um lado, estes empresários, que se organizavam na Associação, depois Sindicato dos Fabricantes de Autopeças e, de outro, setores do Estado, que buscava construir as bases institucionais para uma maior intervenção estatal no processo econômico.

Vargas herdou, no início de seu segundo mandato, um quadro econômico pouco animador no curto prazo, com a retomada do processo inflacionário e o desequilíbrio financeiro do setor público, ainda em grande parte dependente das contas do café. No entanto, a posição norte-americana, inaugurada pelo Act of International Development, do Governo Truman, de 1949, e que previa ajuda econômica e assistência técnica a países como o Brasil¹⁹⁶, e que materializou-se mais tarde na formação da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (CMBEU), trazia a possibilidade de, no médio prazo, o País obter financiamentos para programas de desenvolvimento. Desta forma, em termos de política econômica, o projeto do governo dividia-se em duas fases bastante distintas, uma primeira, compreendendo o biênio 1951-52, dedicada à estabilização da economia, e uma segunda, dedicada a empreendimentos e ao fomento industrial¹⁹⁷. No entanto, a segunda fase, por razões adiante apontadas, iria se limitar basicamente à elaboração de diagnósticos e projetos, além da criar de uma série de agências estatais. De qualquer forma, ainda no que deveria ser a primeira etapa de seu governo, voltada para a estabilização da economia, Vargas lançou as bases da segunda. Para tal, em uma nova abordagem organizativa, buscou concentrar sua política de desenvolvimento em duas áreas: a Assessoria Econômica e o Ministério da Fazenda¹⁹⁸.

¹⁹⁶ cf. LEOPOLDI, Maria A. "Burocracia, empresariado e arenas decisórias estratégicas: trajetórias do neocorporativismo no Brasil (1939 a 1955)". *Ciências Sociais Hoje*, 1992. Rio de Janeiro: Rio Fundo Editora/ANPOCS, 1992, p. 82.

¹⁹⁷ cf. VIANNA, Sérgio Besserman. "Duas tentativas de estabilização" in ABREU, Marcelo de Paiva (org.). *A ordem do progresso: cem anos de política econômica republicana: 1889-1989*. Rio de Janeiro: Campus, 1992, p. 123.

¹⁹⁸ cf. LEOPOLDI, Maria A. *Op. cit.* 1995, p. 165.

A Assessoria Econômica, que reunia técnicos de diferentes áreas do governo, era formada por uma equipe fixa e por grupos técnicos eventuais, além da participação de um voluntário constante, o subchefe da Casa Militar, Almirante Lúcio Meira. Foi na Assessoria Econômica que foram formulados os projetos de criação da Petrobrás e da Eletrobrás, o Plano Nacional do Carvão, o Banco do Nordeste e vários projetos na área agrícola¹⁹⁹. Rômulo de Almeida, um de seus membros, havia sido assessor de Roberto Simonsen e Euvaldo Lodi na Confederação Nacional da Indústria (CNI) entre 1946 e 1950 e, como as verbas da Assessoria Econômica eram muito limitadas, a CNI continuou pagando parte de seu salário, mesmo em um cargo público. Para Leopoldi,

"Esse fato evidencia a proximidade entre o presidente e os industriais, o que viabilizou a formação de uma aliança getulista: o principal assessor de Vargas vinha da CNI; seu ministro da Fazenda, Horácio Lafer, e o presidente do Banco do Brasil, Ricardo Jafet, eram industriais paulistas; e o presidente da CNI, Euvaldo Lodi, era deputado federal pelo PSD mineiro e tinha livre trânsito no gabinete presidencial"²⁰⁰.

Lidando com inúmeros projetos de diferentes tipos, a Assessoria Econômica acabaria por sugerir a criação da Comissão do Desenvolvimento Industrial, a ser vinculado ao Ministério da Fazenda, de Horácio Lafer. Na órbita do mesmo Ministério também seria alocada a CMBEU²⁰¹.

A CMBEU era de profunda importância para o sucesso do projeto modernizante de Vargas. Até então comprometidos somente com a reconstrução da Europa e do Japão, com ela os norte-americanos se propunham a financiar, através do Eximbank e do BIRD, projetos concretos de desenvolvimento no País²⁰². Segundo Besserman Vianna, a própria montagem da equipe de governo de Vargas esteve ligada aos entendimentos para a formação e atuação da Comissão. No entanto, já em 1952, ocorreu uma nova inflexão na política americana, com a vitória do republicano Dwight Eisenhower, que tanto desgosto causou a Galbraith²⁰³. A eleição de Eisenhower determinou o fim dos trabalhos da CMBEU no final de 1953²⁰⁴. De qualquer modo, seus trabalhos teriam profundos impactos sobre a posterior confecção do Plano de Metas²⁰⁵, posto que ela não só elaborou 41 projetos, como também desenvolveu quadros técnicos importantes. Dentre eles, os dois principais formuladores do Plano de

¹⁹⁹ cf. LEOPOLDI, Maria A. *Op. cit.*, 1991, p. 66.

²⁰⁰ *Idem*, p. 55.

²⁰¹ Para uma discussão sobre a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, cf. LEOPOLDI, Maria A. *Op. cit.*, 1995, p. 167.

²⁰² cf. VIANNA, Sérgio Besserman. *Op. cit.*, p. 124.

²⁰³ cf. Capítulo 2 desta dissertação, seção 1: A crise do liberalismo e a gênese de um novo modo de regulação do capitalismo

²⁰⁴ cf. LEOPOLDI, Maria A., *Op. cit.*, 1995, p. 169.

Metas, Lucas Lopes e Roberto Campos²⁰⁶. Lucas Lopes tornou-se o primeiro secretário-geral do Conselho de Desenvolvimento de JK, sendo em 1958 transferido para o Ministério da Fazenda, e tendo como sucessor o próprio Roberto Campos²⁰⁷.

Foi também na CMBEU que os principais conceitos utilizados pelo Plano de Metas para diagnosticar o quadro econômico brasileiro foram desenvolvidos, o de ponto de estrangulamento ou gargalo e o de ponto de germinação, a partir dos quais foram estabelecidos como campos estratégicos para investimentos o binômio energia-transportes²⁰⁸. Por fim, foi a partir da necessidade de gerir os fundos da contrapartida brasileira aos financiamentos do Eximbank e do BIRD que surgiu a proposta de criação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE)²⁰⁹, que mais tarde faria parte do GEIA.

Já a CDI, criada em julho de 1951²¹⁰, era formada por representantes de vários órgãos e ministérios do governo, além de contar com a presença constante de vários industriais em suas reuniões, como Euvaldo Lodi, Luís Villares, Mariano Marcondes Ferraz e outros, e tinha como propósito elaborar uma política abrangente de desenvolvimento industrial, assim como políticas industriais setoriais²¹¹. Com a criação da CDI, segundo Euvaldo Lodi, o divórcio entre o ritmo acelerado do desenvolvimento econômico e a lentidão do processo decisório do Estado começava a ser resolvido²¹². Uma das mais importantes subcomissões da CDI foi a de Jeeps, Tratores, Caminhões e Automóveis, instalada em 20 de março de 1952. Seu, coordenador, o almirante Lúcio Meira²¹³, que seria o homem de ligação entre a burocracia estatal e os empresários ligados ao setor de autopeças.

No mesmo período, os empresários do setor de autopeças também buscavam organizar-se institucionalmente e fortalecer-se economicamente.

Foi durante a II Guerra que a indústria brasileira de autopeças conheceu seu momento de maior expansão, devido às restrições impostas pelo conflito, quando as importações se depressimaram espetacularmente²¹⁴. Durante o conflito, desenvolveu-se uma rede de oficinas de reparos e manutenção e o setor de construção de carrocerias, que seriam o embrião da indústria de autopeças²¹⁵. As dificuldades de importação fizeram, inclusive, com que

²⁰⁵ cf. LUCAS LOPES, “O Programa de Metas” in OLIVEIRA, José A. de (et alli). *JK, estadista do desenvolvimento*. Brasília: Memorial JK/Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 1991, p. 137.

²⁰⁶ cf. LAFER, Celso. *Op. cit.*, 1970, p. 53

²⁰⁷ cf. lista ampliada em LAFER, Celso. *Op. cit.*, 1970, p. 55.

²⁰⁸ cf. LAFER, Celso. *Op. cit.*, 1970, p. 57 e LUCAS LOPES. *Op. cit.*, p. 142.

²⁰⁹ cf. LEOPOLDI, Maria A. *Op. cit.*, 1995, p. 167.

²¹⁰ cf. LATINI, Sydney. *Suma automobilística*. Rio de Janeiro: Editora Tama, 1984, p. 24.

²¹¹ cf. LEOPOLDI, Maria A. *Op. cit.*, 1995, p. 169.

²¹² *Idem*, p. 170.

²¹³ para uma análise dos trabalhos da Subcomissão, cf. LEOPOLDI, Maria A.. *Op. cit.*, 1995, p. 170 e seguintes.

²¹⁴ cf. a seção 5 deste capítulo.

²¹⁵ cf. LATINI, Sydney. *Op. cit.*, 1984, p. 19.

fundidores de chapas de fogão a lenha e forjadores de facas passassem a se dedicar ao fabrico de autopeças²¹⁶.

O fim da Guerra trouxe consigo a volta da liberdade cambial para as importações, dado que o governo Dutra inicia-se em um clima de ilusão de divisas. O País parecia ter posições confortáveis nas reservas externas, o governo julgava-se credor dos Estados Unidos por sua colaboração na II Guerra e acreditava que uma política liberal de câmbio atrairia fluxos de investimentos estrangeiros²¹⁷, o que o levou a implementar uma política de importações vigorosa, com vistas a atender a demanda reprimida pelos anos da Guerra. A abertura das importações levou o setor de autopeças a viver dificuldades, embora, em 1949, os automóveis montados no Brasil já utilizassem baterias, molas, lâmpadas elétricas, correias para radiadores, tapetes, pára-choques, macacos, correntes, segmentos, pistões, embuchamentos e pinos nacionais, assim como praticamente todas as carrocerias para veículos comerciais e ônibus²¹⁸.

Foram justamente as dificuldades de origem cambial vividas no pós-guerra que levaram um grupo de fabricantes de autopeças a fundar, a 1 de outubro de 1951, a Associação Profissional da Indústria de Peças para Automóveis e Similares²¹⁹, origem do Sindicato que surgiria um ano depois. Entre seus objetivos, figurava:

"6- incrementar e fortalecer, cada vez mais, os laços de mútuo interesse que ligam este setor da indústria aos setores afins e, particularmente, ao comércio de peças, aos montadores de veículos e aos consumidores, para elevar, ao mais alto grau possível, o consumo interno de peças nacionais, poupando, assim, à Nação, a desnecessária evasão de divisas e, também, alicerçar, em terreno realmente sólido, as bases da grande indústria automobilística nacional, que só é viável com a coexistência óbvia de uma pluralidade de indústrias grandes, médias e pequenas, que produzam as necessárias peças e acessórios"²²⁰.

A partir de então, os empresários de autopeças passaram a dialogar constantemente com a Cexim, sempre encontrando obstáculos em seus pleitos de proteção cambial²²¹. Foi, no entanto, com surpresa que estes empresários ficaram sabendo, pelo noticiário, da criação da

²¹⁶ *Idem*, p. 21.

²¹⁷ cf. VIANNA, Sérgio Besserman. *Op. cit.*, p. 128.

²¹⁸ cf. NASCIMENTO, Benedicto Heloiz. *Formação da indústria automobilística brasileira: política de desenvolvimento em uma economia dependente*. São Paulo: IGEOG-USP, 1976, p. 25.

²¹⁹ cf. GATTÁS, Ramiz. *A indústria automobilística brasileira e a 2a. revolução industrial, origens e perspectivas*. São Paulo: Prelo Editora, 1981, p. 57.

²²⁰ *Apud* GATTÁS, Ramiz. *Op. cit.*, p. 59.

²²¹ *Idem*, p. 74, 75.

Subcomissão de Jeeps, Tratores, Caminhões e Automóveis. Ramis Gattás, primeiro secretário da Associação, afirma:

"... não se sabia o que o Governo pretendia fazer com ela (a Subcomissão), pois ninguém neste país, pensava em fabricar Jeeps, tratores, caminhões e automóveis, à exceção eventual de alguns homens do Governo e de alguns elementos anônimos de nossa tribo de autopeças. O que, ao invés, todos os demais desejavam era que o Governo encontrasse uma fórmula que lhes permitisse importar mais veículos, mais "cadillacs" e mais artigos suntuários"²²².

Percebendo na Subcomissão um potencial interlocutor junto ao governo, a Associação buscou dela se aproximar e, em 6 de maio de 1952, ocorreu a primeira reunião entre Lúcio Meira e seus representantes, selando o início do que viria a ser uma parceria duradoura²²³. Já dentro deste quadro de aproximação, foi realizada, a 18 de junho de 1952, na sede da FIESP, a primeira reunião, convocada pela Subcomissão, envolvendo membros desta e o empresariado. Na ocasião, Eros Orosco, técnico da Cexim que, mais tarde, iria fazer parte do GEIA, anunciou que o governo havia decidido restabelecer o licenciamento para as importações de peças e acessórios de autoveículos, mas limitando-se às sem similar nacional, notícia recebida com entusiasmo pelos empresários²²⁴.

Em 19 de agosto de 1952, já dentro das estratégias traçadas pela Subcomissão²²⁵, a Cexim de fato iria publicar o Aviso no. 288, limitando as importações de peças e acessórios aos elementos ainda não produzidos no país²²⁶. Cobrindo 104 peças, o Aviso 288 foi a primeira proteção oficial à indústria de autopeças²²⁷.

Em outubro de 1952, veio a público o Plano Nacional de Estímulo à Produção da Indústria de Autopeças e à Implantação Gradativa da Indústria Automobilística, que previa três estágios progressivos para a implantação desta: o primeiro, a consolidação da indústria de autopeças e acessórios, já existente, ao lado do incentivo à produção de insumos, como aço laminado; o segundo, o desenvolvimento da indústria de tratores e caminhões e, o terceiro, a implantação da indústria de automóveis²²⁸. Além disto, a Subcomissão também identificou os principais problemas para que esta se consolidasse, envolvendo questões alfandegárias, cambiais e fiscais e elaborou uma série de recomendações nestes campos²²⁹. Em 31 de

²²² *Ibidem*, p. 79.

²²³ *Ibidem*, p. 81.

²²⁴ *Ibidem*, p. 84.

²²⁵ cf. MEIRA, Lúcio. "O homem que motorizou o Brasil". *Banas*, no. 971. São Paulo: 27.11.1971, p. 39.

²²⁶ ANFAVEA. *Indústria automobilística brasileira, legislação*. São Paulo: Anfavea, 1963, p. 11.

²²⁷ cf. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. *Análise e perspectivas da indústria automobilística*. São Paulo: p. 31

²²⁸ cf. LATINI, Sydney. *Op. cit.*, 1984, p. 25.

²²⁹ *Idem*, p. 26, 27.

outubro de 1952, o presidente Vargas iria aprovar, pela Exposição de Motivos no. 1.502, o relatório final da Subcomissão, determinando aos órgãos da União as medidas administrativas para a elaboração de projetos a serem apresentados ao Congresso Nacional²³⁰.

Os empresários de autopeças, contudo, tinham consciência das resistências ao princípio da defesa do similar nacional, expresso no Aviso 288 da Cexim, e aos planos de nacionalização da indústria automobilística, tanto por parte das correntes antiindustrialistas liberais²³¹, quanto dos consumidores, que até então consumiam carros importados, de qualidade conhecida, os *cadillacs* a que se refere Gattás. Afirma Aldebert de Queiroz, assessor do Departamento de Materiais e Relações Governamentais da Mercedes-Benz em fins dos anos 1950, que os produtos brasileiros eram então extremamente desacreditados, de baixo preço, não merecendo a confiança dos consumidores. Caio de Alcântara Machado, o criador dos Salões do Automóvel afirma, no mesmo sentido, que "O Salão (criado em 1959) foi muito mais no sentido de mostrar aos brasileiros o que a indústria era capaz, do que uma tentativa de fazer qualquer conexão com outros salões do mundo"²³².

Assim, os industriais de autopeças sugerem a Lúcio Meira a realização da Primeira Mostra da Indústria Nacional de Autopeças. Intercedendo pela Associação junto ao Ministério da Aeronáutica, Meira consegue a cessão do saguão do Aeroporto Santos Dumont para a montagem da exposição, que é inaugurada no dia 20.1.53, com 145 expositores de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, e com a presença do presidente Getúlio Vargas. Na ocasião, Lúcio Meira afirma:

"A exposição que V. Ex.a., Senhor Presidente, dentro em pouco inaugurará, é inédita neste país e oferece ao povo brasileiro uma demonstração da obra desses pioneiros que vêm conjugando esforços com a Subcomissão de Jeeps, Tratores, Caminhões e Automóveis, que tenho a honra de presidir...

Se voltarmos os olhos para trás, veremos com que velocidade cresce este setor industrial, como têm sido oportunos e eficazes os trabalhos da Subcomissão que presido, seja equacionando os problemas dessa nova indústria - com a profícua colaboração de sua Associação Profissional - seja estabelecendo medidas governamentais de estímulo..."²³³.

Agradecido, Ramis Gattás afirma, ressaltando o êxito da Mostra e a pujança da indústria de autopeças:

²³⁰ cf. ANFAVEA. *Doc. cit.*, 1963, p. 14.

²³¹ cf. BIELCHOVSKY, Ricardo. *Pensamento econômico brasileiro: o ciclo ideológico do desenvolvimentismo*. Rio de Janeiro: Editora Contraponto, 1995, p. 37 e seguintes.

²³² cf. REIS, Ciro Dias. *Salão do Automóvel: trinta anos de história*. São Paulo: Anfavea, 1990, p. 45

²³³ cf. GATTAS, Ramiz. *Op. cit.*, p. 108.

"Todavia, não podemos deixar de assinalar que muito contribuiu para este magnífico resultado o clima favorável proporcionado pelas sábias medidas da Carteira de Exportação e Importação do Banco do Brasil, adotadas em agosto do ano findo, e o plano da Subcomissão de Jeeps, Tratores, Caminhões e Automóveis, da Comissão de Desenvolvimento Industrial, aprovado em 31 de outubro próximo passado, pelo Senhor Presidente da República, plano esse que, objetivando a implantação gradativa da indústria automobilística, no Brasil, fomenta decididamente a produção da indústria nacional de autopeças"²³⁴.

A exposição foi um marco para a indústria de autopeças e uma explicitação da consciência destes empresários da necessidade de, em parceria com o poder público, convencer a sociedade da qualidade e confiabilidade da indústria nacional de peças²³⁵. Pouco depois, no mesmo esforço de convencimento, foi inaugurada, em abril de 1953 na Galeria Prestes Maia, em São Paulo, a I Exposição da Indústria Paulista de Autopeças que, em seu catálogo, afirmava:

"Nada menos de 400 fábricas de autopeças, espalhadas pelo Brasil, das quais 320 estão em São Paulo, trabalham em função desse plano (plano de fomento à indústria automobilística nacional), firmadas nas garantias nele contidas. Centenas de milhares de carros circulam pelo país mercê do denodado esforço dessa indústria. (...) Ampliando as suas bases, diversificando mais e mais a sua produção, escalando os mais altos níveis técnicos, está estabelecendo as condições necessárias à definitiva implantação da indústria automobilística nacional, que, por força do planejamento, será alcançada, em etapas, dentro de um curto prazo, bem mais cedo do que se poderia imaginar"²³⁶.

Mais um passo decisivo para a consolidação da indústria automobilística brasileira seria dado ainda no governo Vargas, com o Aviso 311 da Cexim, de 28.4.53, também proposto pela Subcomissão²³⁷ que, além de vedar a importação de veículos a motor completos e montados, impunha também a condição de que neles houvesse a omissão de componentes já produzidos no Brasil²³⁸. Lúcio Meira considerava este Aviso a certidão de nascimento da indústria automobilística brasileira²³⁹.

²³⁴ *Idem*, p. 109.

²³⁵ *Ibidem*, p. 159 e seguintes.

²³⁶ DEPARTAMENTO DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL DA SECRETARIA DO TRABALHO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO DO ESTADO DE SÃO PAULO. *Catálogo Oficial da 1a. Exposição da Indústria Paulista de Auto Peças*. São Paulo: abril de 1953, p. 2

²³⁷ cf. MEIRA, Lúcio. "Bases para a indústria automobilística". *Revista de Automóveis*, no. 3. Rio de Janeiro: junho de 1954, p. 21.

²³⁸ cf. LATINI, Sydney. *Op. cit.*, 1984, p. 11, 12.

²³⁹ cf. MEIRA, Lúcio. "A semente: um almirante pé na tábua". *Quatro Rodas*, no. 66. São Paulo: Editora Abril, janeiro de 1966, p. 49.

No fim do governo Vargas, a Subcomissão entrega ao presidente, que o aprova, o Decreto no. 35.729, de 25.6.54, criando a Comissão Executiva da Indústria de Material Automobilístico (CEIMA), com as atribuições de elaborar os planos automobilísticos para as diferentes linhas de fabricação, assistir aos órgãos de controle do câmbio e comércio exterior, solicitar aos diversos órgãos da administração pública providências no sentido da execução dos planos automobilísticos etc²⁴⁰, várias das quais seriam incorporadas mais tarde pelo GEIA.

A CEIMA, dado o clima político, não chegou a ser instituída, mas, segundo Leopoldi, seu apoio por parte dos empresários da FIESP mostrava que, apesar da oposição dos empresários quanto à ação política do governo em algumas áreas, como as políticas de greves e salarial, a aliança entre empresariado e Vargas para o desenvolvimento econômico mantinha-se de pé²⁴¹. Esta percepção é endossada por Ramiz Gattás:

"Com a morte do Presidente Vargas, foi extinta a Subcomissão, bem como a CDI. E a CEIMA - Comissão Executiva da Indústria de Material Automobilístico - não foi sequer instalada. Os acervos da Primeira e Segunda Mesas-Redondas e todos os trabalhos técnicos realizados, desde 1951, sobre a industrialização automobilística, e encaminhados ao novo Governo, estavam soterrados"²⁴².

No entanto, Sydeny Latini, que mais tarde viria a ser secretário-executivo do GEIA²⁴³, afirma que, apesar da morte de Vargas,

"Estava formada uma base real que potencializava a implantação da Indústria Automobilística Nacional e, mais do que isso, já havia se consolidado um clima de confiança mútua entre os empresários do setor (de autopeças) e os funcionários do Governo, que haveria de ressuscitar tão logo ocorressem condições políticas favoráveis"²⁴⁴.

Com o suicídio do presidente, iniciava-se para os empresários brasileiros de autopeças um novo período de dificuldades, particularmente com a indicação de Eugênio Gudín para o Ministério da Fazenda. Herdando do governo Vargas uma difícil situação cambial, e dados os seus fracassos junto à comunidade financeira internacional para superá-la, Gudín implementa, como alternativa, a remoção dos obstáculos à livre entrada de capital estrangeiro no País. É editada, assim, a polêmica Instrução 113 da Superintendência da Moeda e do Crédito (Sumoc), de 27 de janeiro de 1955. Por meio dela, a Carteira de Comércio Exterior do Banco

²⁴⁰ para a lista completa, cf. ALMEIDA, José. *A implantação da indústria automobilística no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1972, p. 24, 25.

²⁴¹ cf. LEOPOLDI, Maria A. *Op. cit.*, 1995, p. 171.

²⁴² GATTÁS, Ramiz. *Op. cit.*, p. 157.

²⁴³ Para uma listagem dos ocupantes dos cargos do GEIA, cf. LATINI. *Op. cit.*, 1984, p. 94.

do Brasil (Cacex, sucessora da Cexim) ficava autorizada a emitir licenças de importação sem cobertura cambial para equipamentos destinados à "complementação dos conjuntos já existentes no país e classificados nas três primeiras categorias de importação"²⁴⁵. Em verdade, a Instrução 113 representava um subsídio para o investidor externo que, aliado à inexistência de financiamentos no exterior para que os investidores nacionais se beneficiassem da medida, fez com que ela fosse vista como discriminatória ao capital nacional²⁴⁶, portanto aos empresários de autopeças, que dela reclamaram bastante²⁴⁷. O Sindipeças chegou a envolver-se em polêmicas com o governo Café Filho, quando, apesar ter sido consultado e se manifestado contra, a Comissão Consultiva do Comércio de Importação e Exportação (Cocie) aprovou a transferência das autopeças da Terceira Categoria dos Leilões Normais, conforme a Instrução 118 da Sumoc, para a Terceira Categoria Especial dos Leilões Agropecuários, com ágio mais baixo. Nesta nova queda de braço, porém, a pressão do Sindipeças, inclusive com o apoio das montadoras de veículos, conseguiu reverter a situação²⁴⁸.

É importante notar, porém, que a alternativa para a importação sem cobertura cambial já existia antes da edição da Instrução 113 da Sumoc. O que ela fez foi tornar o processo mais ágil, removendo os Conselhos da Sumoc e da CDI do processo decisório²⁴⁹. Ela não representou, portanto, uma ruptura radical no tratamento concedido ao capital estrangeiro pelo governo Vargas, apesar da retórica nacionalista deste. A diferença, neste momento, é que Eugênio Gudín dava ênfase ao saneamento econômico e financeiro, não ao desenvolvimento.

Neste quadro geral adverso, a colaboração entre o Sindipeças e Lúcio Meira só faria aumentar²⁵⁰. Em um de seus vários encontros, Meira chegou a propor que fosse encaminhada ao presidente Café Filho a instalação da CEIMA e a execução dos planos automobilísticos. Ambos foram encaminhados pelo General Rodrigo Maurício, mas o presidente, evidentemente, não os implementou²⁵¹. Pouco depois Lúcio Meira foi transferido para Salvador, praticamente exilado, segundo JK, por ter sido um colaborador próximo de Getúlio Vargas. Foi em Salvador que JK e Lúcio Meira se conheceram em um encontro providencial, segundo JK, e foi lá também que Meira começou a fazer parte da equipe de Juscelino²⁵².

Em meio à crise que precedeu a posse de JK, é criada em 25.11.1955, a Associação Profissional dos Fabricantes de Tratores, Caminhões, Automóveis e Veículos Similares do

²⁴⁴ *Idem*, p. 28.

²⁴⁵ cf. PINHO NETO, Demosthenes Madureira de. "O interregno Café Filho: 1954-1955" in ABREU, Marcelo de Paiva (org.). *Op. cit.*, 1992, p. 154.

²⁴⁶ *Idem*, p. 154.

²⁴⁷ GATTAS, Ramiz. *Op. cit.*, p. 166.

²⁴⁸ *Idem*, p. 174, 175.

²⁴⁹ PINHO NETO, Demosthenes Madureira de. *Op. cit.*, 1992, p. 154.

²⁵⁰ cf. GATTAS, Ramiz. *Op. cit.*, p. 149 e seguintes.

²⁵¹ *Idem*, p. 156

Estado de São Paulo, tendo estado presentes representantes das principais montadoras do estado, como a Ford, a GM, a Vemag, a Volkswagen, a Willys Overland e a International Harvester que passaria, já em março de 1956, à categoria de Sindicato (Sinfavea). Ao lado da estrutura paralela Anfavea, criada em maio de 1956, o Sindicato representaria os interesses do setor, de capital predominantemente transnacional. Em dezembro de 1955, ocorreu a primeira reunião entre a Anfavea e o Sindipeças, na sede da FIESP, que resultou em um ofício à Sumoc sobre questões cambiais e uma importante declaração conjunta:

"Os fabricantes montadores de veículos e os fabricantes de autopeças, que ambas as entidades congregam e representam, reconhecendo a alta essencialidade dos produtos que fabricam e a grande necessidade das mesmas para a economia nacional, fazem as sugestões acima (medidas cambiais) certos de que com elas estarão melhor aparelhando a indústria, no sentido da fabricação do veículo nacional e, assim, facilitando a solução do problema dos transportes"²⁵³.

O processo de nacionalização dos veículos havia sido, desde a Guerra, e graças aos Avisos 288 e 311 da Cexim, portanto já antes do governo JK, contínuo. Assim, a Mercedes-Benz anunciava a fundição do primeiro bloco de motor a diesel em série no Brasil para o dia 21.12.1955, a ser realizada pela Sofunge, empresa nacional de peças e cujo presidente, Eduardo Simonsen, era filho de Roberto Simonsen²⁵⁴. Mas antes disto, já em 1953, a empresa CAIO começara a fabricar chassis integrais para ônibus, importando motores e eixos²⁵⁵. Em média, em 1955, a indústria nacional havia atingido cerca de 30% de índice médio de nacionalização dos veículos²⁵⁶. A FNM já produzia cerca de 56% do peso de um caminhão pesado, com uma produção entre 4 e 5 mil veículos/ano, enquanto a Mercedes Benz havia obtido um índice de nacionalização de 40% do peso total de seu caminhão. Os fabricantes de autopeças, por seu lado, eram capazes de produzir quase 60% do peso de um caminhão médio²⁵⁷. Oito empresas já montavam carros e caminhões no Brasil: Ford Motor do Brasil, desde 1920; General Motors, desde 1925; International Harvester, desde 1926; Vemag, desde 1945; FNM, desde 1951; Willys Overland do Brasil, desde 1952; Volkswagen do Brasil, desde 1953 e a Mercedes Benz do Brasil, desde 1953. Neste cenário, a indústria de autopeças

²⁵² KUBITSCHKE, Juscelino. *50 anos em 5: meu caminho para Brasília*, vol. 3. Rio de Janeiro: Bloch Editores, 1978, p. 92.

²⁵³ GATTAS, Ramiz. *Op. cit.*, p. 179.

²⁵⁴ LATINI, Sydney. *Op. cit.*, 1984, p. 28.

²⁵⁵ NASCIMENTO, Benedicto Heloiz. *Op. cit.*, p. 35.

²⁵⁶ *Idem*, p. 50.

²⁵⁷ cf. BRASIL, GRUPO EXECUTIVO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA. *Reunião do dia 26 de julho de 1956*. Rio de Janeiro: 1956, p. 41, 42.

havia evoluído muito desde a década de 1940: as 5 fábricas existentes em 1941 haviam se transformado em 520 às vésperas da posse de JK²⁵⁸.

Quando Juscelino toma posse, de imediato o Sindipeças manda-lhe a seguinte mensagem:

²⁵⁸ cf. ALMEIDA, José. *Op. cit.*, p. 23.

"A Indústria Nacional de Autopeças, de há muito, pugna por normas governamentais estáveis e definitivas. Não pode, no estágio em que se encontra, sem graves prejuízos para ela e para o País, prescindir da segurança dessas normas, sem as quais não terá condições de programar o seu trabalho e a sua expansão. (...)

Desde a primeira hora, estabeleceu-se, como postulado fundamental da industrialização automobilística, a necessidade da coexistência de uma pluralidade de indústrias de autopeças e acessórios. E, coerente com seus princípios, a Indústria Nacional de Autopeças, nesses últimos cinco anos, desdobrou seus esforços e deu ao País as bases para essa industrialização. Conseqüentemente, não pode esta indústria, a esta altura, continuar dependendo, tão-somente, do mercado de reposição ou das flutuações político-conjunturais.

Preocupado com problemas desta natureza, este Sindicato, representando 85% do volume da produção nacional de autopeças e consciente de suas responsabilidades, vê-se na contingência de solicitar do Poder Público um pronunciamento, claro e preciso, a respeito dos planos dos órgãos do Executivo e do Legislativo, onde tramitam alguns, que representam superposições ou diversionismos, em oposição aos planos da Indústria Automobilística Brasileira, em fase de implantação.

Sabemos que, entre esses planos, existem alguns cujas bases se chocam não só entre si, mas, ainda, com nossa realidade industrial e o trabalho que vimos realizando. É necessário, pois, que o Poder Público, ao escolher o Plano que considere o melhor para a definitiva implantação da indústria automobilística brasileira, dê a nós, industriais, a segurança de que necessitamos para traçar o programa de escoamento de nossa produção e cuidar das ampliações que se façam necessárias, para bem cumprirmos os programas que venham a ser traçados"²⁵⁹.

A resposta do governo não se fez esperar e, no dia 27 de maio de 1956, foi entregue ao Presidente da República o Relatório do Grupo de Trabalho Sobre Indústria Automobilística presidido pelo Almirante Lúcio Meira. Aliás, a própria presença de Lúcio Meira no Ministério da Viação e Obras Públicas, além, é claro, de sua Meta 27, era já uma indicação segura de JK de suas intenções em relação à indústria automobilística.

O *Relatório* fazia uma análise da importância da criação da indústria automobilística e recomendava as principais iniciativas para sua imediata implantação. Em grande parte baseado nos trabalhos da Subcomissão de Jeeps, Tratores, Caminhões e Automóveis, ele ressalta que a importância da instalação da indústria automobilística no País devia-se à existência de um mercado para veículos de diferentes tipos e à natureza dos serviços prestados pelos veículos automóveis ao país ²⁶⁰. Por outro lado, o desinteresse das montadoras em

²⁵⁹ Apud GATTÁS, Ramiz. *Op. cit.*, p. 188.

²⁶⁰ cf. BRASIL, CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO. *Relatório do Grupo de Trabalho sobre a Indústria Automobilística*. Documento no. 6. Rio de Janeiro: 1956, p. 1.

investir no Brasil é percebido pelo *Relatório* como tendo origem principalmente na inexistência de uma política governamental clara, que substituísse as oscilações da política econômica até então prevalente. Para contrarrestar tais problemas, sugere um enunciado claro de política econômica, assegurado por decretos do Poder Executivo²⁶¹, portanto sem a participação do Poder Legislativo.

A partir dos diagnósticos e recomendações do *Relatório*, o governo criou, através do Decreto no. 39.412, de 16 de junho de 1956, o Grupo Executivo da Indústria Automobilística, o GEIA, descendente direto da CEIMA de Vargas²⁶², com a atribuição de elaborar e executar os planos automobilísticos nacionais de caminhões, tratores e carros, sendo seus membros natos o Ministro das Viações e Obras Públicas (presidente), o Diretor Executivo da Superintendência da Moeda e do Crédito (Sumoc), o Diretor-Superintendente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE), o Diretor da Carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil (Cacex) e o Diretor da Carteira de Câmbio do Banco do Brasil. A estes, viria juntar-se, após o primeiro ano, o Ministério da Guerra, o presidente do Conselho de Política Aduaneira e, quando da edição do Plano de Tratores (Decreto-Lei no. 47.473, de 22.12.59), representantes do Ministério da Agricultura, da Carteira de Crédito Agrícola do Banco do Brasil e do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem²⁶³.

Segundo o art. 16 do Decreto, eram as seguintes as suas finalidades e atribuições:

²⁶¹ *Idem*, p. 14.

²⁶² cf. MEIRA, Lúcio. *Op. cit.*, 1966, p. 51.

²⁶³ cf. LATINI, Sydney. *Op. cit.*, 1984, p. 93.

- "a- Elaborar e submeter à aprovação do Presidente da República, Planos Nacionais Automobilísticos para as diversas linhas de fabricação de auto-veículos e adaptá-los às contingências da situação econômica nacional;
- b- Examinar, negociar e aprovar privativamente, os projetos singulares referentes à indústria automobilística para o Brasil, e encaminhá-los quando aprovados aos órgãos encarregados do controle de comércio e de câmbio, para as providências executivas que aos mesmos competirem;
- c- Supervisionar, por iniciativa própria, ou em colaboração com outros órgãos do Governo, a execução das diretrizes e projetos relativos à indústria de material automobilístico;
- d- Recomendar, quando for o caso, às entidades oficiais especificamente incumbidas de prover créditos para empreendimentos de desenvolvimento econômico, os projetos automobilísticos submetidos a seu exame e devidamente aprovados;
- e- Promover e coordenar estudos sobre nomenclatura, revisão de tarifas aduaneiras, classificação de mercadorias para categorias de importação, normalização de materiais, seleção de tipos, preparo de mão-de-obra especializada e de técnicos, suprimento de matérias-primas e de bens-de-produção, estatísticas, censo industrial, medidas tributárias e legislativas, mercados, custos de produção, mostras e exposições e outros aspectos de interesse para a indústria de material automobilístico²⁶⁴."

Pelo Decreto ficou estabelecido que os equipamentos utilizados pela indústria automobilística passavam a ser considerados da mais alta importância para o desenvolvimento econômico do País e que, como tal, sua importação poderia se dar através da Instrução 113 da Sumoc como investimento de capital estrangeiro. Além disto, os projetos industriais relativos à indústria automobilística passavam a ser enquadrados entre as "indústrias básicas" para efeito de concessão eventual de créditos ou garantias bancárias oficiais.

Para gozarem destes benefícios, eram consideradas fabricantes de veículos automotores as empresas que, cumulativamente, tivessem seus projetos globais de produção aprovados pelo GEIA, produzissem o motor do veículo em suas próprias instalações ou por subcontratados sob sua responsabilidade, e cumprissem, em seus programas industriais, as omissões de peças ou partes nas importações de veículos desmontados, conforme as percentagens fixadas nos Planos Nacionais Automobilísticos. No que diz respeito aos fabricantes de peças, passavam a ser considerados enquanto tais as entidades

²⁶⁴Decreto 39.412, de 16 de junho de 1956, in ANFAVEA. *Indústria Automobilística Brasileira, Legislação*. São Paulo: Anfavea, 1963.

industriais que tivessem seus projetos aprovados pelo GEIA e que produzissem, no todo ou em parte, peças específicas para veículos automóveis.

As decisões do GEIA deveriam ser aprovadas por maioria de votos, sempre estando presente seu Presidente, o Ministro da Viação e Obras Públicas, ou seu representante. O Decreto criador do GEIA também previa a constituição de um Conselho Consultivo, formado por um representante de Institutos Oficiais de Tecnologia e dos órgãos de classe dos subcontratadores da indústria automotiva, de fabricantes de veículos automotores, dos produtores de aço e, finalmente, do comércio de veículos automotores. Seus membros teriam mandato de um ano, podendo ser reconduzidos e seriam escolhidos, no caso do representante de Instituto Oficial, pelo Presidente da República, a partir de lista tríplice apresentada pelo Presidente do GEIA, e pelos órgãos de classe, nos demais casos. Suas funções eram as de manifestar-se sobre quaisquer assuntos relativos ao trabalho do GEIA, quando solicitado ou por iniciativa própria, e sugerir medidas que julgasse adequadas para o bom funcionamento do Grupo²⁶⁵.

Este ponto é importante, visto Maria Antonieta Leopoldi defender o caráter neocorporativo do GEIA. É necessário então frisar que o empresariado não fazia parte, formalmente, do processo decisório do Grupo. A ata da reunião de 26.07.1956 explicita tal fato para os próprios membros do Grupo:

"O Dr. Orosco esclareceu que ainda não tinha sido designado o Conselho Consultivo do GEIA porque as classes conservadoras ainda não atenderam ao pedido do Ministro da Viação, para indicação dos nomes que deveriam representar as referidas classes. Esclareceu que esse Conselho atuará como assessor. Seus membros não participarão das discussões"²⁶⁶.

Em outubro de 1957 o Conselho Consultivo não havia sido constituído²⁶⁷, o que parece indicar que os representantes das *classes conservadoras* não o consideravam estratégico. A julgar pelas palavras de Latini, de fato não era, já que os proponentes de projetos eram sempre ouvidos durante as reuniões em que se tratavam de seus projetos específicos, para prestar esclarecimentos e defender seus pontos de vista²⁶⁸. Segundo ele, os diálogos com os empresários eram abertos e francos, como também as visitas dos integrantes do Grupo às fábricas eram constantes. Assim, "... foi possível promover essa coordenação e

²⁶⁵ cf. ANFAVEA. *Doc. cit.*, 1963, p. 24.

²⁶⁶ BRASIL, GRUPO EXECUTIVO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA. *Reunião do dia 26 de julho de 1956*. Rio de Janeiro: 1956, p. 3.

²⁶⁷ cf. TÂNGARI, Alberto. *Correspondência ao Chefe do Departamento Econômico de 11 de julho de 1957*. Rio de Janeiro: 1957, p. 4.

criar um clima de confiança recíproca: governo-iniciativa privada, iniciativa privada-governo"²⁶⁹.

A partir da criação do GEIA, foram instituídos mais quatro decretos básicos que norteariam os Planos Automotivos setoriais de caminhões (Decreto no. 39.568, de 12 de julho de 1956), Jeeps (Decreto no. 39.569, de 12 de julho de 1956), camionetas, furgões e caminhões leves (Decreto no. 39.676-A, de 30 de julho de 1956), automóveis para passageiros (Decreto no. 41.018, de 26 de fevereiro de 1957) e, finalmente, o de tratores agrícolas (Decreto no. 47.473, de 22 de dezembro de 1959).

Cada um destes Decretos, com suas especificidades técnicas, possuía um núcleo comum, ou seja, um cronograma de nacionalização progressiva do peso dos veículos como forma de assegurar incentivos ou isenções, apresentado na Tabela IV:

TABELA IV

Planos automobilísticos nacionais:
participação percentual da produção nacional em peso

	Decreto		Porcentagem de nacionalização				
	No.	Data	31.12.56	1.7.57	1.7.58	1.7.59	1.7.60
Caminhões	39.568	12.7.56	25%	40%	65%	75%	90%
Jeeps	39.569	12.7.56	50%	60%	75%	85%	95%
Camionetas, caminhões, leves e furgões	39.675	30.7.56	40%	50%	65%	75%	90%
Automóveis de passageiros	41.018	26.2.57	-	50%	65%	85%	95%

Fontes: Decretos-Lei nos. 39.568, 39.569, 39.675 e 41.018

Em suma, o GEIA oferecia estímulos cambiais, fiscais e creditícios, a saber:

- 1- cambiais: concessão de taxa de câmbio mais favorável, com reserva de quotas nos orçamentos cambiais. A partir da diferenciação dos veículos, segundo sua importância, dispensou-se câmbio mais favorável às importações destinadas aos veículos de maior importância econômica, como os caminhões;
- 2- fiscais: isenção de direitos e taxas aduaneiras sobre máquinas e equipamentos, assim como à importação de peças e partes complementares e isenção de imposto de consumo para a venda de caminhões, Jeeps e utilitários, e

²⁶⁸ cf. LATINI, Sydney. *Op. cit.*, 984, p. 38.

3- créditos: financiamento dos ágios cambiais pelo Banco do Brasil por um período de 1 a 3 anos e financiamentos a longo prazo do BNDE para aquisição de equipamentos nacionais e construção de fábricas²⁷⁰.

Celso Lafer e Maria Victória Benevides têm razão ao afirmar que o GEIA foi uma inovação nos métodos de planejamento econômico do Estado no Brasil. Em verdade, ele não criou nada, mas reorganizou. Mesmo o principal instrumento de atração de investimentos externos, a Instrução 113 da Sumoc, precedeu o governo JK²⁷¹. Os órgãos que dele faziam parte já existiam, e ele apenas articulou as decisões de todos em um processo decisório único e simultâneo, à luz dos planos automotivos. No relatório que sugeriu a criação do GEIA, o Grupo de Trabalho já advertia que a multiplicidade de órgãos que deveriam se articular para a consecução da política automotiva poderia tumultuar o processo e reduzir a capacidade de negociação com os proponentes de projetos automobilísticos²⁷².

No entanto, no interior do GEIA, as tensões entre agências de naturezas distintas eram, muitas vezes, bastante grandes. O BNDE, que desde sua criação contava com certa autonomia para traçar suas prioridades de investimentos²⁷³, parecia ser o foco destes atritos. Na ata da reunião do dia 22.9.59, a posição do Banco, de não liberar recursos para projetos aprovados pelo GEIA, foi duramente questionada por Sydeny Latini, que chegou a afirmar que "O que mais estava prejudicando o bom andamento de certos setores [da política do GEIA] era a falta do BNDE", que o representante do Banco respondeu afirmando que o BNDE deveria ter a liberdade de examinar a prioridade dos projetos²⁷⁴.

Seja como for, para Lúcio Meira, a criação do GEIA coroava de fato um processo de colaboração com os empresários de autopeças, iniciado no governo Vargas, e garantia-lhes a continuidade de seu trabalho:

"As idéias básicas para o início do empreendimento em que ora nos achamos vigorosamente empenhados já estavam em boa parte formuladas, e formuladas com segurança, quando do Decreto no. 39.412, de 1956. Isso graças aos trabalhos realizados ao tempo daquela Comissão (Subcomissão de Jeeps, Caminhões, Tratores e Automóveis) já extinta, onde, sob a minha presidência, uma equipe de homens lúcidos e patriotas abriu os primeiros caminhos, que hoje vamos alargando, em

²⁶⁹ cf. LATINI, Sydney, "A indústria do automóvel" in OLIVEIRA, José Aparecido de (et alli). *Op. cit.*, p. 211.

²⁷⁰ cf. BRASIL, CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO. *Relatório do período 1956-1960*. Rio de Janeiro: 1960, p. 3,4.

²⁷¹ LATINI, Sydeny A. *A instalação da indústria automobilística no Brasil. Balanço de 3 anos de atividades do GEIA. Depoimento prestado à Câmara dos Deputados pelo economista Sydney Alberto Latini, Secretário Geral do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), em 16 de junho de 1959*. Rio de Janeiro: 1959, p. 22, 23.

²⁷² BRASIL, CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO. *Relatório do Grupo de Trabalho sobre a Indústria Automobilística*. Documento no. 6. Rio de Janeiro: 1956, p. 33.

²⁷³ cf. MARTINS, Luciano. *Op. cit.*, p. 377 e seguintes.

²⁷⁴ cf. BRASIL, GRUPO EXECUTIVO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA. *Reunião do dia 22 de setembro de 1959*. Rio de Janeiro: 1959, p. 2, 3.

direção à meta visada e da qual, felizmente, estamos nos aproximando a passos acelerados"²⁷⁵.

Para Gattás, também, a criação do GEIA "Foi, efetivamente, um desfecho espetacular. Depois de uma maratona de cinco anos, cortamos, todos, a fita da chegada, vencendo a etapa mais decisiva dessa imensa e acidentada prova"²⁷⁶. Não era para menos. Os decretos do GEIA atendiam a todas as principais reivindicações dos empresários do setor de autopeças, em que pese o uso sistemático da Instrução 113 ser a eles vedada, o que, de fato, veio a causar-lhes certas dificuldades. No entanto, o princípio da horizontalidade, tão caro aos empresários, era caro também aos planejadores governamentais. Afirma o *Relatório* do GT que sugeriu a criação do GEIA:

"Reconhecida então a vantagem de uma estruturação horizontal da indústria, daí emergem duas figuras: -1) os "fabricantes", onde preponderariam as iniciativas estrangeiras sem exclusão deliberada, porém, das nacionais; 2) os "subcontratadores", onde preponderariam as iniciativas nacionais, sem exclusão deliberada dos estrangeiros. Ambos os grupos de investidores poderiam estar ligados em sociedades mistas - e aos três tipos de empreendedores se deveriam então reservar estímulos convenientes..."²⁷⁷.

O princípio da horizontalidade também é explicitamente defendido no *Relatório do Diretor Executivo do Conselho do Desenvolvimento, atividades do ano de 1958*, quando afirma:

"A fixação da orientação governamental a respeito da implantação da indústria automobilística abriu novos horizontes à indústria subsidiária (autopeças), criando um mercado seguro para seus produtos junto às fábricas de veículos, o que possibilitou vigoroso plano de ampliação de suas instalações e/ou criação de novas indústrias de autopeças.

Para possibilitar o fortalecimento dessas indústrias, que seriam a base indispensável ao sucesso da nacionalização de veículos no País, o GEIA não ficou circunscrito à aprovação de projetos visando a fabricação de veículos, mas dedicou especial atenção ao estudo, negociação e aprovação final de diversos planos objetivando a consolidação da infra-estrutura indispensável à concretização dos planos de

²⁷⁵ cf. Meira Lúcio. *A indústria brasileira de automóveis presta esclarecimentos ao público*. São Paulo: Sinfavea/Anfavea, junho de 1957.

²⁷⁶ GATTAS, Ramiz. *Op. cit.*, p. 200, 201.

²⁷⁷ BRASIL, CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO. *Relatório do Grupo de Trabalho sobre a Indústria Automobilística*, Documento no. 6. Rio de Janeiro: 1956, p. 18, 19

fabricação aprovados, e assegurando, tanto quanto possível, o estabelecimento de uma indústria de estrutura horizontal com recursos intensivos de subcontratação"²⁷⁸.

Estas passagens já explicitam que o governo jamais cogitou em recorrer ao capital estatal para implementar a indústria automobilística no País. Pelo contrário, o Estado buscou implementar tal indústria para, entre outras coisas, superar alguns constrangimentos próprios, como o cambial²⁷⁹. Por outro lado, para o Estado o custo da implantação de um sistema de transportes baseado na rodovia é bem inferior ao de um sistema ferroviário:

"A construção da rodovia é extremamente flexível, fazendo-se inicialmente com modestos investimentos, como convém a um país de capital insuficiente para atender a todas as suas necessidades. Assim, a implantação de uma rodovia pode começar com quase nada, deixando para depois, para quando a necessidade do tráfego o exigir e justificar, as obras, a princípio sumárias, de revestimento sílico-argiloso, com materiais locais de empréstimo, passando gradativamente, a etapas superiores, até chegar às rodovias de primeiríssima classe, com obras de arte definitivas e pavimentação nobre, insinuando-se por gigantescos cortes e aterros"²⁸⁰.

Lúcio Meira afirma também, e este ponto é fundamental, que em nenhum outro setor de transportes, como no rodoviário, pode-se conjugar, com tantas possibilidades, os esforços públicos e privados. Já que são capitais individuais que adquirem o material rodante, ou seja, os automóveis e os caminhões, ao invés de uma única empresa ou o Estado, este acaba por se responsabilizar apenas pelas obras de infra-estrutura, ou seja, sua responsabilidade fica limitada pela própria característica do tipo de transporte²⁸¹. Por decorrência, mesmo reconhecendo o alto custo do transporte rodoviário em comparação com o ferroviário e o fluvial/marítimo, Meira afirma que imperativos sócio-econômicos exigiam a opção rodoviária, mesmo que no futuro fosse possível e mesmo desejável que se mudasse a matriz do transporte para a ferrovia, no que é acompanhado pelos planejadores quando afirmam que

"É possível que, consolidado o quadro geral da expansão produtiva nacional em uma fisionomia definitiva, e corrigidas as defasagens da expansão e estruturação dos serviços de transportes não automóveis, os transportes pioneiros, e em muitos casos precários, obtidos sobre rodas de borracha, venham a abrir caminho para a execução de novos traçados ferroviários, expansão de novas linhas de navegação, reequipamento portuário, renovação de sistemas coletivos de transporte citadinos com tração elétrica etc.

²⁷⁸ BRASIL, CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO. *Relatório do período 1956-1960*. Rio de Janeiro, 1960, p. 349.

²⁷⁹ cf. a seção 5 deste Capítulo.

²⁸⁰ cf. MEIRA, Lúcio. "O caminhão está para o trem o que o trem foi para a diligência". *BR*, no. 48, Ano IV, 1968, p. 4

²⁸¹ MEIRA, Lúcio. *Discurso do Almirante Lúcio Meira... op. cit.*, p. 8

Até à instituição de tais práticas, porém, permanecerá e provavelmente por muito tempo, o apelo intenso ao transporte automobilístico"²⁸².

Claro está que, uma vez consolidada a indústria automobilística, a opção rodoviária não passou mais de retórica²⁸³. De qualquer forma, neste ponto a reflexão de Meira torna-se extremamente interessante. Para ele, o transporte rodoviário seria o mais saudável do ponto de vista de uma economia de mercado, por exigir menor intervenção do Estado em sua implantação: "Na União Soviética, não nos Estados Unidos, é que vamos encontrar a primazia indiscutível do transporte ferroviário e aquaviário..."²⁸⁴. Portanto, o sucesso da implantação da indústria automobilística dependia basicamente de investimentos privados, como explicita a seguinte passagem:

"Explica-se a preferência pelas entidades privadas no setor automobilístico, face ao preceito geralmente seguido como política geral do governo brasileiro, de somente intervir diretamente no setor da produção, a título supletivo, quando se esgotem as possibilidades de atração de investidores e empresários particulares. Não ocorrendo a condição descrita, e bem ao contrário, parecendo haver sensível interesse da iniciativa privada pelo setor automobilístico, a indicação feita se justifica de pleno. Sempre dentro da mesma ordem de idéia, o Grupo de Estudos adiantou-se a até mesmo lembrar a conveniência de ser passada a particulares, a produção automobilística mantida presentemente pelo Estado (Fábrica Nacional de Motores), cumprindo assim os próprios desígnios com que foi estruturada a empresa sob forma de sociedade anônima, com ações oferecidas ao público"²⁸⁵.

A idéia básica do GEIA era a de interferir o mínimo possível no processo produtivo da indústria automobilística, principalmente no que diz respeito aos aspectos técnicos e organizacionais das empresas²⁸⁶. Neste sentido, Sydney Latini é claro ao defender a participação do Estado apenas no sentido de criar os constrangimentos e estímulos necessários para a nacionalização da indústria, deixando às empresas e ao mercado a administração da mesma. Rebatendo acusações de que o GEIA teria aprovado mais projetos do que a capacidade do mercado brasileiro de absorvê-los, ele afirma:

"Há quem acuse o GEIA de haver aprovado projetos em excesso, pondo em dúvida a capacidade do mercado para absorvê-los. Não obstante, a seleção mais rigorosa

²⁸² BRASIL, MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Aspectos econômicos...*, p. 11

²⁸³ cf. a seção 2 deste capítulo.

²⁸⁴ *Idem*, p. 12

²⁸⁵ BRASIL, CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO. *Relatório do Grupo de Trabalho ... op. cit.*, p. 18.

processar-se-á no mercado. É evidente que o tipo ou os tipos de veículos que merecerem maior aceitação do público e puderem ser vendidos a preços mais baixos, consequência de maior produtividade, esses veículos subsistirão.

A experiência de outros países demonstra que deverão ocorrer fusões de fábricas e, possivelmente, a eliminação de um ou outro tipo de veículo. A seleção "a priori", no entanto, tornar-se-ia difícil e, certamente, injusta, razão pela qual, atendidas determinadas exigências consideradas essenciais, foram esses projetos aprovados. Somente a livre competição completará o trabalho do GEIA"²⁸⁷.

Assim, segundo Latini, o processo de seleção de projetos deveria obedecer a três estágios: o de gabinete (GEIA), a execução em si, que punha em prova a capacidade técnica e financeira das empresas, e a terceira, de mercado²⁸⁸. De fato, o Estado deveria ter um papel meramente regulador:

"O Governo se dá conta da necessidade da criação de um ambiente, dentro do qual a iniciativa privada se sinta suficientemente atraída para inversões no setor automobilístico. Propõe-se então a formação deste ambiente, esperando com ele promover, de modo indireto, a eclosão deste novo surto industrial no país.

(...)

Dentro de tal ordem de idéias, o decreto no. 39.412 institui, com já comentado, normas de sensível liberalidade no tratamento do tema. Apenas, por inspiração dos encargos cambiais, intervém na liberdade de decisão e de ação dos possíveis investidores, mas lhes dá liberdade para: estruturar tecnicamente suas empresas como melhor lhes convenha; conformar seu capital e movimentá-lo dentro do regime liberal instituído através do mercado livre de câmbio; selecionar projetos de tipos de veículos que lhes ofereçam maiores atrativos etc."²⁸⁹

Lúcio Meira chega a chamar a atenção para o fato de que, dadas as condições precárias ainda vigentes à época, não convinha exigir demais dos fabricantes de veículos de modo a não desencorajá-los²⁹⁰. De qualquer forma, a nacionalização da indústria automobilística forneceu um mercado seguro para os fabricantes de autopeças, que agora não mais se dedicavam basicamente a um mercado de reposição. De sua criação até dezembro de 1960, o GEIA aprovou 272 projetos para fabricação de autopeças, com a seguinte composição de capital:

TABELA V

Distribuição das novas empresas segundo composição do capital em % aproximada

²⁸⁶ cf. BRASIL, GRUPO EXECUTIVO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA. *Reunião do dia 26 de julho de 1956*. Rio de Janeiro: 1956, p. 35.

²⁸⁷ cf. LATINI, Sydney A.. *Doc. cit.*, 1959, p. 23, 24.

²⁸⁸ LATINI, Sydney, *Op. cit.*, 1984, p. 61.

²⁸⁹ BRASIL, MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Aspectos econômicos da fabricação de automóveis no Brasil*. "Um plano em marcha" no. 9. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação, 1957

²⁹⁰ MEIRA, Lúcio. *Op. cit.*, 1971, p. 41.

Origem do capital	%
Capitais totalmente estrangeiros	30
Capitais totalmente nacionais	25
Capitais mistos	
a- divisão eqüitativa	20
b- maioria estrangeiro	15
c- maioria nacional	10

Fonte: Presidência da República, Conselho do Desenvolvimento, *Relatório sobre os grupos executivo e de trabalho*, janeiro de 1961, p. 20, 21

A grande presença de capitais estrangeiros no setor pode ser explicada pelas dificuldades que os empresários brasileiros tiveram para ter acesso às importações sem cobertura cambial da Instrução 113 da Sumoc. As fábricas de autopeças tinham como alternativas para a realização de compras no exterior o pagamento à vista ou a associação com empresas de capital externo. Várias optaram pela segunda via, como a Cia. Industrial e Mercantil de Artefatos de Ferro Cimaf S/A, de São Paulo, que apresentou um projeto ao GEIA para a fabricação de parafusos, arruelas e porcas mediante a importação de equipamentos dos Estados Unidos e da Alemanha no valor de US\$ 164,611,00, com financiamento exterior de 70% da operação. Na composição do capital da empresa, 37,6% era externo. A empresa, portanto, através de sua associação com o capital externo, pôde combinar duas formas de financiamento, reduzindo as necessidades cambiais do sócio brasileiro. Muitas outras empresas também recorreram a este expediente, embora os capitais nacionais, em percentagem eqüitativa ou majoritária, equivalesssem a 55% do total. É bom lembrar que nas montadoras, o capital nacional também não estava ausente²⁹¹.

Outra estratégia sugerida pelo GEIA para as indústrias de autopeças foi a importação de equipamentos em países de moedas inconversíveis nos quais o Brasil tivesse disponibilidade de moedas, como a Tchecoslováquia. Nestes casos, a Carteira de Câmbio do Banco do Brasil examinava a possibilidade de conceder cobertura cambial, de acordo com a Instrução 158 da Sumoc, ficando Alberto Tângari, representante da Sumoc e autor da sugestão, encarregado de sugerir às empresas de autopeças tal procedimento²⁹². Foi o que fez, por exemplo, a empresa Tecnal - Equipamento e Acessórios para Lubrificação, que apresentou um projeto de ampliação de sua fábrica de graxas e engraxadeiras no valor de US\$

²⁹¹ cf. seção 5 deste capítulo.

²⁹² cf. TÂNGARI, Alberto. *Correspondência ao Chefe do Departamento Econômico de 31 de julho de 1958*. Rio de Janeiro: 1958, p. 1.

160.760,00, da Tchecoslováquia e a quem foi dada cobertura cambial pronta, extra-licitação²⁹³.

No entanto, mesmo com este reconhecido problema, Ramiz Gattás afirmava:

"...não vamos pleitear-lhes estímulos e criar-lhes problemas [aos planejadores do GEIA], excitando os melindres, sempre vigilantes, dos monetaristas. Estimulados estamos desde 1950, quando levantamos a bandeira da industrialização automobilística. Só queremos que não sejam esquecidas as regras do jogo, tanto por parte do Governo, como de nossos parceiros da Indústria de Veículos. E isto se fará, cumprindo-se as determinações do GEIA. Que se considere a horizontalização como a pedra angular da industrialização brasileira. Ela é a sobrevivência e a segurança da Indústria de Autopeças. E que os fabricantes de veículos, de autopeças e o GEIA, num pacto tríplice, de mãos juntas sobre sua legislação, assumam o compromisso de cumpri-la. (...) Como legislação, como regra do jogo, como consenso ou como pacto industrial, porque se fundamenta numa realidade duramente conquistada"²⁹⁴.

Para Gattás, uma das mais importantes lideranças empresariais do setor de autopeças, o fundamental era a manutenção do pacto automobilístico, que articulava interesses estatais, das montadoras transnacionais e do empresariado nacional de autopeças, tendo o Estado como mediador e o GEIA como seu instrumento.

2- A acumulação privada como referência

"Com a criação do GEIA - Grupo Executivo da Indústria Automobilística - teve início a era tecnológica do Brasil".

Juscelino Kubitschek de Oliveira²⁹⁵

Offe & Ronge chamam a atenção para o fato de que o Estado capitalista depende do processo de acumulação para sua própria reprodução, buscando sempre agir no sentido de, em seu próprio interesse, ampliá-lo²⁹⁶. Portanto, políticas públicas de fomento industrial, de estímulo a determinados setores da economia, devem ser percebidos não só como respostas a constrangimentos estruturais, identificados no próprio processo de acumulação, mas também, e em alguns casos sobretudo, pelas suas repercussões neste mesmo processo. Já Eric Hobsbawm observava que as sucessivas *febres ferroviárias* que assolaram a Grã-Bretanha a

²⁹³ cf. TÂNGARI, Alberto. *Correspondência ao Chefe do Departamento Econômico em 9 de setembro de 1959*. Rio de Janeiro: 1959, p. 3.

²⁹⁴ GATTAS, Ramiz. *Op. cit.*, p. 209.

²⁹⁵ KUBITSCHKE, Juscelino. *Op. cit.*, 1978, p. 51.

²⁹⁶ cf. OFFE, Claus & RONGE, Volker. *Op. cit.*, p. 124.

partir da década de 1840 não tinham como objetivo principal resolver os problemas de transportes do Reino. Do ponto de vista da circulação de riquezas, o mercado nacional já estava em grande medida integrado por um sistema de canais e rios, com baixos custos de frete, em um país de pequenas proporções em que nenhum ponto dista mais do que 110 km do mar²⁹⁷. Ainda assim, entre 1830 e 1850, foram construídos mais de 9.650 km de estradas de ferro no País, algumas delas sem qualquer importância do ponto de vista da circulação de mercadorias²⁹⁸. A explicação para este fenômeno encontra-se, segundo o autor, no fato de que, a partir de 1840, a Inglaterra entra no que poderia ser chamado de segunda fase da Revolução Industrial, quando a indústria têxtil cedeu seu lugar à estrada de ferro como eixo articulador do processo de acumulação. Para Hobsbawm, em boa medida, não foi o crescimento da demanda que ocasionou o surto ferroviário, mas a busca de oportunidades de investimento lucrativo: "A rigor, ele (o investimento) tomou o caminho das estradas de ferro por falta de qualquer coisa que tivesse a mesma capacidade de absorver capital, e transformou uma valiosa inovação nos transportes num importante programa nacional de investimento do capital"²⁹⁹. Na década de 1840, foram investidos cerca de 200 milhões de libras esterlinas na construção de estradas de ferro, empregando diretamente cerca de 200 mil homens, com efeitos-cascata sobre toda a economia, particularmente sobre a produção de ferro, aço e bens de produção.

Os investimentos ingleses no período não se limitaram ao território britânico. A Inglaterra exportou também capitais para a construção de estradas de ferro em todas as partes do mundo, inclusive no Brasil, onde ferrovias foram construídas principalmente para escoar a produção do café³⁰⁰.

Sergio Silva afirma que, sem a malha ferroviária, que se estendeu, a partir de 1859, por todo o Vale do Paraíba, o norte de São Paulo e o sudeste de Minas Gerais, o desenvolvimento da economia cafeeira, voltada para o mercado externo, teria sido impossível. O interesse cafeeiro determinou o traçado das ferrovias segundo o eixo planalto paulista-porto de Santos, como o da São Paulo Railway Company LTD, construída por capitais ingleses e que, em 1867, passou a operar a linha São Paulo-Santos³⁰¹. O traçado das ferrovias brasileiras, construídas em bitolas diferentes³⁰², não integrava regiões distintas do Brasil, mas apenas as regiões produtoras ao porto de exportação³⁰³.

²⁹⁷ HOBBSAWM, Eric. *Da revolução industrial inglesa ao imperialismo*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1986, p. 103.

²⁹⁸ *Idem*, 1986, p. 102.

²⁹⁹ *Ibidem*, p. 105.

³⁰⁰ A respeito da predominância dos capitais ingleses no Brasil no complexo cafeeiro, cf. SILVA, Sérgio. *Op. cit.*, p. 30 e seguintes.

³⁰¹ *Idem*, p. 51.

³⁰² cf. *O Observador Econômico e Financeiro*, ano XIX, no. 220, junho de 1954, p. 71.

³⁰³ cf. SHAPIRO, Helen. *Op. cit.*, p. 38.

O auge da economia cafeeira foi também o auge da construção de ferrovias no Brasil e já na década de 1920 o ritmo de crescimento da rede ferroviária começou a declinar. Em 1954, a rede ferroviária possuía uma extensão de apenas 37.276 km. No início da década de 1950 os investimentos feitos em transporte rodoviário já superavam os feitos para o transporte ferroviário, incluindo a construção de ferrovias. O investimento total no transporte rodoviário, se incluídas as inversões feitas em veículos, atingiram, no período compreendido entre 50/54, 73,9% e, no período 55/59, 74,3% do total dos investimentos em transportes³⁰⁴, em que pese o fato de Vargas ter feito sempre um discurso de privilégio às ferrovias:

"... entre dois meios de transporte, devemos escolher o que menos nos custe em divisas. (...) É meu dever advertir que, pelo menos por enquanto, o custo do transporte ferroviário é várias vezes mais leve, em termos de divisas, do que o rodoviário, porque aqui mesmo podemos fazer os trilhos e os vagões e logo estaremos construindo as locomotivas, e porque a estrada de ferro aceita a energia que poderemos produzir em quantidades ilimitadas, a exemplo da hidrelétrica ou, em certas regiões da lenha ou do carvão nacionais"³⁰⁵.

Lúcio Meira, no entanto, não deixa dúvida da opção rodoviária de Vargas pelo simples fato de ele próprio, auto-declarado membro do Partido Rodoviário³⁰⁶, ser colaborador próximo do presidente, e presidente da Subcomissão de Jeeps, Tratores, Caminhões e Automóveis. Por outro lado, a partir dos trabalhos da CMBEU, os projetos na área de transportes foram orientados sistematicamente para as rodovias³⁰⁷, cujo utilização já era predominante desde 1948, como atesta a Tabela VI:

TABELA VI
Índice de utilização de meios de transporte (1939=100)
1939-1951

Meios transporte	1939	1943	1945	1948	1951
Estradas de ferro	100	108	111	119	130
Bondes	100	123	123	125	115
Veículos a motor	100	83	86	152	300
Navegação de cabotagem	100	116	151	136	220

³⁰⁴ cf. NASCIMENTO, Benedicto Heloiz. *Op. cit.*

³⁰⁵ *Apud* DRAIBE, Sônia. *Op. cit.*, p. 188, 189.

³⁰⁶ cf. MEIRA, Lúcio. *Discurso do Almirante Lúcio Meira, Ministro da Viação e Obras Públicas, como patrono da turma de engenheiros especializados em automóvel, de 1958, da Escola Nacional de Engenharia, da Universidade do Brasil.* Rio de Janeiro: fevereiro de 1959, p. 11.

³⁰⁷ *Idem*, p. 189.

Transporte aéreo (1946=100)				146	212
--------------------------------	--	--	--	-----	-----

citado em SHAPIRO, Helen, *Engines of growth: the state and transnational auto companies in Brazil*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994, p. 58

Outro indicador da prevalência do transporte rodoviário sobre o ferroviário, já em 1950, é dada pelo Relatório do Grupo de Trabalho que criou o GEIA, referindo-se à tonelagem do transporte interestadual:

TABELA VII

Utilização de meios de transporte por tonelagem e percentagem

1950

MEIOS DE TRANSPORTE	TONELAGEM	PERCENTAGEM
Ferrovias	2.200.000	25,0%
Navegação	3.500.000	39,8%
Rodovias	3.100.000	35,2%
Total	8.800.000	100,00%

Fonte: BRASIL, CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO, *Relatório do Grupo de Trabalho sobre Indústria automobilística*, documento no. 6, Rio de Janeiro, 1956

Foi, portanto, ainda antes do governo Vargas que a opção rodoviária ganhou forma, principalmente com o Decreto-Lei no. 8.463, de 27.12.45, assinado pelo então presidente José Linhares. O decreto criava o Fundo Rodoviário Nacional, lastreado no imposto único sobre combustíveis e derivados³⁰⁸. Seja como for, a questão dos transportes era central diante do projeto desenvolvimentista de JK. A malha ferroviária era, como visto, extremamente reduzida, e a rodoviária ainda mais: apenas 3 mil quilômetros de estradas pavimentadas e 400 mil quilômetros de não pavimentadas em 1955³⁰⁹. O Plano de Metas, através das Metas 6, 7, 8 e 9 pretendia expandi-las e melhorá-las³¹⁰. A Tabela VIII, no entanto, explicita que apenas as Metas 8 e 9 foram de fato implementadas:

TABELA VIII

Realização das Metas 6, 7, 8 e 9 em %

Meta	Realização em %
------	-----------------

³⁰⁸ cf. LATINI, Sydney. *Op. cit.*, 1984, p. 20

³⁰⁹ cf. FARO, Clovis e SILVA, Salomão L. Quadros da. *Op. cit.*, p. 50.

³¹⁰ cf. *Idem*, p. 57.

Meta 6 (reaparelhamento de ferrovias)	76
Meta 7 (construção de ferrovias)	39,4
Meta 8 (pavimentação de rodovias)	124
Meta 9 (construção de rodovias)	124,8

FONTE: Faro, Clóvis e SILVA, Salomão L.Q. da, "A década de 50 e o Programa de Metas" in GOMES, Ângela de C. (org.). *O Brasil de JK*. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas/CPDOC, 1991, p. 60.

Ainda que problemática do ponto de vista do custo, como visto, os planejadores do GEIA buscaram justificar a implantação da indústria automobilística de um ponto de vista da resolução deste gargalo, dada a inadequação da malha ferroviária brasileira, concebida para um crescimento voltado "para fora"³¹¹. No dizer do relatório *Aspectos econômicos da fabricação de automóveis no Brasil*:

"A configuração do fluxo de mercadorias do Brasil, até pouco antes do início da última guerra mundial, era feita na base de uma atividade preponderantemente litorânea com interiorizações sensíveis apenas no trópico do Capricórnio (região São Paulo e Minas) e no Rio Grande do Sul. (...)

O após-guerra modificou esse esquema de carregamento, impondo às ferrovias nacionais uma reversão de sentido de seus transportes, exigindo condições de operação para a qual a rede ferroviária nacional não foi projetada e não chegou a ser adaptada.

Ao empuxo de condições novas, alheias à concepção original dos traçados ferroviários do país e do seu aparelhamento de transporte marítimo, a que se soma o irrealismo da política de fretes de transporte cobrados no Brasil, seus meios clássicos de carreamento apresentam presentemente manifestas deficiências de operação o que leva ao uso do transporte por caminhões como alternativa única a recorrer"³¹².

Se, para os transportes de longa distância, não é deixada nenhuma alternativa para transportes não-rodoviários, no nível urbano, de longa e média distâncias, a opção se repete:

"No transporte a curta e média distância, sentem-se também as repercussões das mutações do panorama geral da economia do país. Sob a carência de transportes, não estruturados de acordo com suas atividades presentes, firmaram-se tendências para aglutinações densas de áreas populosas e produtivas brasileiras, das quais os "complexos urbanos" do Rio de São Paulo são dois exemplos típicos.

Dentro de tais áreas, é intenso o carreamento de mercadorias a média e curta distância, características de transporte sobre caminhões. E para atender aos serviços

³¹¹ cf. SHAPIRO, Helen. *Op. cit.*, p. 38.

³¹² BRASIL, MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Aspectos econômicos da fabricação de automóveis no Brasil*, "Um Plano em Marcha" no. 9. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação, 1957 p. 11. O grifo é meu.

de movimentação de pessoal, a falência da expansão dos serviços citadinos de transportes coletivos (bondes, trens subterrâneos etc.) impõe grande apelo aos ônibus - automóveis e à utilização de veículos individuais"³¹³.

O que chama a atenção, aqui, é que, na busca da justificativa da instalação da indústria automobilística do ponto de vista da solução do problema dos transportes, os planejadores chegam a apontar a falência de um sistema que, à época, sequer existia, os trens subterrâneos.

A partir desta opção, tomando-se o ano de 1980 como base 100, a extensão da rede ferroviária nacional envolveu de um índice de 124,89 em 1952 para 101,49 em 1994, ou seja, de 37.191 km para 30.223 km. Em 1994, a rede ferroviária conseguiu atingir uma extensão próxima a da que tinha em 1922, que era de 29.341 km³¹⁴. A opção pela matriz de transporte rodoviária, acompanhado pelo quase abandono das outras formas de transporte, levou o Brasil a uma situação de distorção³¹⁵, de hipertrofia dos transportes rodoviários em uma comparação internacional, como aponta a Tabela IX:

TABELA IX

Matriz de transporte de carga: comparação internacional

(em %) em 1993

Modalidade	Países desenvolvidos	Países subdesenvolvidos	Brasil
Rodoviária	30,0	42,3	58,7
Ferrovária	40,0	38,5	20,6
Hidroviária	16,0	10,9	17,2
Outras	14,0	8,3	3,4

citado em SCHROEDER, Elcio M. e CASTRO, José C., "Transporte de carga no Brasil: situação atual e perspectivas" in *Revista do BNDES*, vol. 3, no. 6, 1996, p. 176.

Contudo, o fundamental aqui a perceber é que, se as ferrovias eram o que havia de mais moderno no século XIX, em meados do século XX elas já estavam absolutamente superadas do ponto de vista tecnológico e da acumulação de capital. Parafraseando Hobsbawm, pode-se afirmar que a implantação da indústria automobilística no Brasil transformou-se em um importante programa nacional de investimento do capital. Somente no complexo automotivo, sem levar em conta os efeitos-cascata sobre outros setores da

³¹³ *Idem*, p. 11.

³¹⁴ ANFAVEA. *Anuário Estatístico da Indústria Automobilística Brasileira 1957-1995*. São Paulo: Anfaeva, 1996, p. 28

³¹⁵ cf. SCHROEDER, Elcio M. e CASTRO, José C. "Transporte de carga no Brasil: situação atual e perspectivas". *Revista do BNDES*, v. 3, no. 6. Rio de Janeiro: 1996, p. 180.

economia, inclusive não industriais, foram realizados expressivos investimentos, como aponta a Tabela X:

TABELA X

Investimentos em fase final de execução na indústria de veículos e de autopeças
com projetos aprovados pelo GEIA até 31.10.60
em milhares de unidades monetárias

FABRICANTES	INVESTIMENTOS US\$	FINANCIAMENTOS US\$	TOTAL US\$	Em terrenos, construções, equipament os nacionais etc CR\$
FABRICANTES DE VEÍCULOS	134.709	36.602	171.311	9.208.426
FNM	2.600	15.691	18.291	659.000
Ford Motor do Brasil	30.000	-	30.000	1.338.000
GM do Brasil	21.550	-	21.550	1.800.000
International Harvester	4.500	-	4.500	121.989
Mercedes-Benz	21.939	-	21.939	892.628
Scania-Vabis	704	413	1.117	248.000
Toyota do Brasil	1664	-	1.664	107.215
Simca do Brasil	4.478	6.183	10.661	723.971
Vemag S/A	2.312	3.010	5.322	282.000
Volkswagen do Brasil	18.895	4.305	23.200	643.023
Willys Overland do Brasil	26.067	7.000	33.067	2.392.600
FABRICANTES DE AUTOPEÇAS	116.078	45.066	161.144	8.095.597
TOTAL GERAL	250.787	81.668	332.455	17.304.023

Fonte: BRASIL, CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO, *Relatório do período 1956-1960*, tomo IV, Rio de Janeiro, dezembro de 1960, p. 6

Resolver o problema dos transportes pela via ferroviária significaria abrir mão da implantação de todo um parque industrial no Brasil, que utilizava, naquele momento, o que havia de mais moderno do ponto de vista tecnológico e que mais impactos teria sobre o conjunto da economia brasileira. Seria, em outras palavras, abrir mão do padrão tecnológico

fordista, importante sob os aspectos de incorporação tecnológica, efeitos-cascata sobre o conjunto da economia e o aumento da taxa de exploração da mão-de-obra, através da elevação da composição orgânica do capital³¹⁶. Para além da resolução de um ponto de estrangulamento, a opção rodoviária significava, acima de tudo, um ponto de germinação, nos termos do Plano de Metas. Latini chega a afirmar que a indústria automobilística não era um fim em si, mas um meio para alcançar objetivos mais longos e não publicados, dentre os quais estavam:

- "1o. - promover o estabelecimento de uma atmosfera de confiança para os investidores de capital no país e em outras atividades industriais - fossem esses investimentos nacionais ou estrangeiros - através de medidas corretas e eficientes, adotadas no caso da indústria automobilística;
- 2o.- obter com o investimento do capital estrangeiro no setor automobilístico e outros setores da produção industrial no país, a transferência da respectiva tecnologia e know-how administrativo..."³¹⁷.

O próprio Plano de Metas utiliza a metáfora de queimar etapas para o desenvolvimento brasileiro, revertendo a desvantagem em vantagem de ser um retardatário no desenvolvimento. Assim, o País evitaria repetir todos os estágios do desenvolvimento clássico do capitalismo, do qual a ferrovia seria um dos passos, e entrar logo em tecnologias intensivas em capital e tecnologia, como a indústria automobilística³¹⁸.

Em depoimento prestado à Comissão de Economia da Câmara dos Deputados, em 16 de junho de 1959, parafraseando o ministro do Interior da Grã-Bretanha, Sydney Latini afirmaria:

"O futuro técnico e a própria grandeza de um País dependem, em grande parte, da indústria automobilística". Em linguagem de economista, podemos interpretar a assertiva de Mr. Butler, dizendo que o esforço que ora se faz no Brasil para implantar, em curto prazo, a indústria automobilística justifica-se pelo elevado efeito promocional desta indústria sobre todos os setores de atividade"³¹⁹.

De fato, a questão dos efeitos-cascata, da capacidade de germinação, era um dos elementos-chave do Plano de Metas³²⁰, e a instalação da indústria automobilística era fundamental para mover inúmeras outras indústrias consideradas como de base pelo Plano (Metas 25, da borracha, 19, da Siderurgia, 21, dos metais não-ferrosos), assim como outros setores da economia. No dizer de Celso Lafer, "A compreensão das articulações entre as

³¹⁶ cf. a seção 4 deste Capítulo

³¹⁷ LATINI, Sydney, "A indústria do automóvel" in OLIVEIRA, José A. de, (et alli), *Op. cit.* p. 207.

³¹⁸ cf. SHAPIRO, Helen. *Op. cit.*, p. 43.

³¹⁹ LATINI, Sydney A.. *A implantação da indústria automobilística no Brasil. Balanço de 3 anos...op. cit.*, p. 3

metas tinha efeitos de longo alcance, pois ultrapassava o planejamento setorial e induzia a percepção da interdependência da economia como um todo”³²¹.

Assim, para além destas metas, todas do setor de indústrias de base, do qual fazia parte a indústria automobilística, esta indústria também teve efeitos diretos ou indiretos sobre a Meta 4, produção de petróleo, 5, refinamento de petróleo, sobre todas as metas relativas a transportes, inibindo-as, como as ferrovias, ou estimulando-as, como as rodovias, sobre a engenharia de transportes, além de ter fortalecido o mercado nacional de máquinas de todos os tipos: prensas, tornos, gabaritos, motores elétricos, pontes rolantes etc³²². Sydeny Latini, respondendo às críticas feitas à importação de chapas de aço para a indústria automobilística, que caracterizariam uma falha de seu planejamento, afirma, explicitando o princípio do efeito-cascata:

"No que se refere a chapas de aço, seria absurdo admitir que desenvolvêssemos antes a nossa produção de forma a obter 'superávites', isto é, que acumulássemos estoques de chapas, à espera da implantação da indústria automobilística. O processo é inverso. É indispensável que se crie antes um mercado consumidor, para que se desenvolva a indústria siderúrgica pesada, sobretudo nesse setor siderúrgico em que são necessários vultosos investimentos”³²³.

A magnitude do efeito-cascata sobre a indústria de autopeças foi possível, por outro lado, graças à estrutura horizontalizada do setor automotivo, ao menos até meados da década de 1960, quando inicia-se um processo de verticalização do setor³²⁴. A defesa da horizontalização, como visto, foi uma das reivindicações mais constantes do Sindipeças em sua luta pela nacionalização da indústria automotiva brasileira. É difícil mensurar a sinergia causada pela horizontalização, mas a Anfavea reconhece que

"Essa estrutura horizontal a ser seguida pela indústria automobilística brasileira, teria ainda o mérito de pluralizar as diversas iniciativas industriais que assim levariam à produção de veículos, no mais breve prazo. Ao invés de aguardar a ereção de uma única fábrica (ou várias fábricas similares) integradas verticalmente, e por iniciativa

³²⁰ cf. LAFER, Celso. *Op. cit.*, 1970, p. 67. e SHAPIRO, Helen. *Op. cit.*, p. 39.

³²¹ cf. LAFER, Celso. *Op. cit.*, 1970, p. 64. No original: "This understanding of the links between the targets had far-reaching effects because it extravasated the planning within the sector and induced the perception of interdependency of the economy as a whole".

³²² cf. ANFAVEA. *Indústria automobilística brasileira*. São Paulo: Anfavea/Sinfavea, 1961, p. 30 e LATINI, Sydney. *A. implantação da indústria automobilística no Brasil. Balanço de 3 anos..op. cit.*, p. 25. Para uma listagem do conjunto dos efeitos-cascata esperados pela implantação da indústria automobilística, nas áreas industrial, de serviços de fretes, agrícola, social, fiscal, econômico e de comércio exterior, cf. *Idem*, p. 4 a 11.

³²³ *Ibidem*, p. 28. No entanto, a participação das chapas importadas utilizadas pela indústria automobilística cresceu com a expansão desta, passando de 29,2% em 1957 para 52,2% em 1968. A este respeito, cf. ALMEIDA, José. *Op. cit.*, p. 47.

³²⁴ cf. SHAPIRO, Helen. *Op. cit.*

de um número limitado de empresários, ter-se-ão muitos empresários atacando o problema sob diversas formas..."³²⁵

Ao longo dos anos 1960, a indústria automobilística aumentou consideravelmente sua participação na renda gerada na indústria de transformação "...surgindo como setor líder da economia industrial brasileira"³²⁶. Esta participação cresceu de um patamar de menos de 3% em 1955 para quase 11% em 1960, estabilizando-se na casa dos 8% durante a década de 1960³²⁷, assim como foi crescente também em relação ao PIB nacional, como atesta a Tabela XI:

TABELA XI

Participação da indústria automobilística no produto interno bruto em %
1956-1967

Anos	%
1956	0,6
1957	0,7
1958	1,4
1959	2,1
1960	2,5
1961	2,9
1962	2,8
1963	3,5
1964	3,7
1965	3,4
1966	3,6
1967	3,3

Fonte: ALMEIDA, José, *A implantação da indústria automobilística no Brasil*, Rio de Janeiro, Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1972, p. 64

A indústria automobilística viria dinamizar toda a economia do País: indústrias de autopeças, mecânica, implementos agrícolas, siderurgia, carvão, máquinas-ferramenta, agências financeiras, melhoria da mão-de-obra, implementação de novos processos de trabalho, novos métodos de publicidade, petróleo, redes de reparo e oficinas, distribuidoras,

³²⁵ BRASIL, MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. Aspectos econômicos da fabricação..., p. 27.

³²⁶ BRASIL, CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO. *Posição das Metas Governamentais*. Rio de Janeiro: 1960, p. 8.

³²⁷ cf. ALMEIDA, José. *Op. cit.*, p. 63.

agências de automóveis, indústrias de material rodoviário etc³²⁸. São palavras de Lúcio Meira: "O fato é que, se, para outros países, o transporte rodoviário surgiu como **efeito** da industrialização, para o Brasil ele figura em lugar eminentíssimo entre as **causas** dessa mesma industrialização"³²⁹. Não estava errado. Em 1995, o faturamento líquido da indústria automobilística brasileira correspondia a 12,9% do PIB industrial brasileiro³³⁰ e gerava 5,4 milhões de empregos diretos e indiretos³³¹ nos setores acima mencionados.

3- A busca da legitimação democrática

"Fixei o argumento de Fernão Dias, ao deixar Taubaté, *um país se conquista pela posse da terra*. O problema que iria enfrentar era o mesmo. Uma conquista, porém, mais larga, mais profunda, porque tinha por objetivo não apenas a posse da terra, mas a transformação de bens geográficos em bens econômicos. (...)

Tive, então, a visão do que deveria ser feito. Rasgaria um cruzeiro de estradas, demandando os quatro pontos cardeais, tendo por base Brasília".

Juscelino Kubitschek de Oliveira³³²

Offe & Ronge, referindo-se às social-democracias européias e, possivelmente aos Estados Unidos, apontam a necessidade da legitimação democrática do Estado capitalista, alcançada em eleições gerais para a formação de governos, expressando o apoio majoritário da sociedade a um grupamento ou partido político³³³.

Estas condições foram só parcialmente alcançadas, no momento mesmo da eleição, por JK e a aliança PSD/PTB, que o apoiava. Juscelino foi eleito e tomou posse em um clima de profunda contestação quanto à legitimidade de seu mandato, particularmente em função de sua votação, relativamente fraca, como atesta a Tabela XII:

TABELA XII

Eleições presidenciais de 1955, em %

Alguns Estados	Juscelino Kubitschek (PSD/PTB)	Juarez Távora (UDN/PDC)	Ademar de Barros (PSP)	Plínio Salgado (PRP)
São Paulo	12,7	33,1	45,8	8,4
Guanabara	29,5	25,9	39,4	5,2
Minas Gerais	58,4	23,2	12,0	6,4

³²⁸ MEIRA, Lúcio. *Op. cit.*, 1971, p. 43.

³²⁹ MEIRA, Lúcio. *Op. cit.*, 1968, p. 3.

³³⁰ ANFAVEA. *Op. cit.*, 1996, p. 35.

³³¹ *Idem*, p. 46.

³³² KUBITSCHKE, Juscelino. *Op. cit.*, 1978, p. 125.

³³³ cf. OFFE, Claus e RONGE, Volker. *Op. cit.*, p. 124

Rio Grande do Sul	37,7	34,6	20,1	7,6
Pernambuco	38,2	43,0	12,0	6,8
Bahia	43,1	32,3	11,0	13,6
REGIÕES				
Norte	47,3	13,2	36,1	3,4
Nordeste	41,2	39,6	12,4	6,8
Sudeste	32,3	27,5	32,7	7,5
Sul	34,6	29,3	21,9	14,2
Centro-Oeste	44,6	24,1	29,2	2,1
BRASIL	35,7	30,3	25,8	8,3

Fonte: Lavareda, Antônio, *A democracia nas urnas: o processo partidário eleitoral brasileiro*, Rio de Janeiro, IUPERJ/Rio Fundo Editora, 1991, p. 176

JK foi eleito, portanto, com uma votação expressivamente menor do que a de todos os presidentes da institucionalidade de 1946, já que Gaspar Dutra obteve 55,3% dos votos em 1945, Getúlio Vargas 48,7% em 1950 e Jânio Quadros 48,3% em 1960³³⁴.

Desde a proclamação dos resultados oficiais, a UDN buscou sistematicamente, e por todos os meios, contestar a legitimidade do mandato de JK, que só tomaria posse graças ao golpe preventivo do general Henrique Lott³³⁵. A oposição do partido a JK continuaria por todo o seu mandato, particularmente a liderada pela facção conhecida como Banda de Música³³⁶.

Mas não só pela UDN JK era contestado. Dentro de seu próprio partido sua candidatura não alcançava unanimidade. As chamadas *raposas* pessedistas, inclinadas a uma aliança com o outro partido centrista, a UDN, mais próximo ideologicamente do que o PTB, fizeram-lhe firme oposição. Para elas, caberia a JK, na melhor das hipóteses, a vice-presidência, sendo a chapa eleitoral encabeçada por Juarez Távora³³⁷. Inviabilizada a coligação PSD-UDN, as *raposas*, particularmente em Minas Gerais, onde Benedito Valladares era, ele próprio, candidato à Presidência, continuaram a fazer-lhe oposição. Ao lado de Minas, várias seções e lideranças estaduais do partido colocavam-se contra sua candidatura. Neste quadro, Juscelino empreendeu um longo trabalho nas bases estaduais do partido, que acabaram por pressionar suas lideranças. Mesmo assim, aprovado seu nome na convenção nacional que escolheu o candidato à Presidência, os diretórios estaduais do PSD de

³³⁴ cf. LAVAREDA, Antônio. *Op. cit.*, p. 175, 176.

³³⁵ cf. BENEVIDES, Maria V. de Mesquita. *Op. cit.*, 1991, p. 10.

³³⁶ para uma análise da postura da UDN frente ao governo JK, cf. BENEVIDES, Maria V. de Mesquita. *Op. cit.*, _ 1981, 99 e seguintes. Para uma interpretação “militante”, cf. KUBITSCHKE, Juscelino. *A escalada política: meu caminho para Brasília*, vol. 2. Rio de Janeiro: Bloch Editores, 1976, p. 313.

Pernambuco, Santa Catarina e Rio Grande do Sul abstiveram-se e sofreram, o primeiro e o último, intervenção do Diretório Nacional, já que esta temia uma cristianização de JK³³⁸.

Em suma, Juscelino assumiu a presidência com uma votação relativamente baixa, muito próxima à do segundo colocado, com a oposição hidrófoba e golpista da UDN e com o apoio decisivo, ao menos em um primeiro momento, de apenas uma parte de seu partido, a Ala Moça³³⁹. Além disto, ao longo de seu governo, ele teve que enfrentar duas rebeliões militares, crises entre as três forças militares, o ascenso do movimento sindical e camponês e a crescente participação política da Igreja³⁴⁰.

Ainda assim, JK foi capaz de, em suas próprias palavras, *pacificar o País*³⁴¹ e implementar seu projeto de governo, consubstanciado no Plano de Metas. Para Maria Victória Benevides, o Plano de Metas foi o elemento central no sentido de permitir a JK construir sua legitimidade política. Com o Plano, JK foi capaz de construir, segundo a autora, uma aliança política conservadora que reunia interesses da burguesia comercial, dos militares, da oligarquia rural e da classe média tradicional, representados pelo PSD, que forneciam apoio à industrialização modernizadora, ao lado da manutenção da *paz e tranqüilidade* no campo, além da criação de empregos e o controle do voto urbano e do sindicalismo, através da aliança com o PTB. Ademais, para o empresariado industrial, o Plano tinha inegáveis atrativos, já que significava importante programa de investimento³⁴². Neste cenário, importância central também teve a ideologia nacional-desenvolvimentista do ISEB³⁴³, que JK defendia em seus discursos na Voz do Brasil³⁴⁴. O que importa ressaltar é que, um governo que assumiu com tamanhas dificuldades políticas, encontrou em seu projeto econômico a formação de um consenso mínimo que lhe garantiu relativa estabilidade política.

Dentro do Plano de Metas, a Meta 27, da indústria automobilística, tinha uma importância central para a legitimação política de JK, por duas razões fundamentais: por um lado, ela era a responsável pela produção do único bem de consumo do Plano, os automóveis, expressão da modernidade na qual o País entrava pelas mãos de seu presidente³⁴⁵; por outro, na sua dimensão relativa a caminhões, ela era, ao lado da Meta 9, relativa à construção de rodovias, apresentada como elemento indutor da integração nacional. É assim indicativo que, justamente na inauguração da fábrica da Mercedes-Benz, JK tenha afirmado:

³³⁷ cf. HIPPIÓLITO, Lúcia. *Op. cit.*, p. 130.

³³⁸ *Idem*, p. 131, 132.

³³⁹ *Ibidem*, p. 156 e seguintes.

³⁴⁰ cf. BENEVIDES, Maria V. de Mesquita. *Op. cit.*, 1991, p. 10.

³⁴¹ cf. KUBITSCHKE, Juscelino. *Op. cit.*, 1978.

³⁴² cf. BENEVIDES, Maria V. de Mesquita. *Op. cit.*, 1991, p. 12, 13.

³⁴³ cf. TOLEDO, Caio Navarro de. *Op. cit.*

³⁴⁴ cf. KUBITSCHKE, Juscelino. *Op. cit.*, 1978, p. 43.

³⁴⁵ cf. capítulo 3 desta dissertação, seção 6, A civilização do automóvel

"Não agirei de outra maneira senão como atenuador de ódios. Onde houver uma oportunidade de impedir que a discórdia avance, aí estarei.

(...)

Escolhi precisamente este momento para pronunciar estas palavras. Combate-se principalmente com as armas do trabalho. Cada realização como esta da Mercedes-Benz, aqui em São Bernardo do Campo, tem o poder de afastar a desordem, gerada pela improdutividade, pela desocupação e pelo não desenvolvimento"³⁴⁶.

No que diz respeito aos automóveis, JK buscava, como quer Benevides, o apoio da classe média urbana. Embora o conceito de classe média seja problemático³⁴⁷, fato este aceito pela própria autora³⁴⁸, particularmente em um momento de rápida industrialização, urbanização e diferenciação social, a literatura de ciências políticas sobre os partidos de 1946 identifica geralmente a UDN, não o PSD de JK, como o partido com discurso e base social de classe média dos grandes centros urbanos³⁴⁹. Isto não quer dizer que o PSD não tivesse importantes contingentes na classe média, representados pela Ala Moça. Ainda assim, o PSD era percebido como o partido das oligarquias tradicionais e herdeiro das interventorias de Getúlio Vargas³⁵⁰. Antônio Lavareda, para um período um pouco posterior, às vésperas do golpe de 1964, também mostra uma forte vinculação entre a classe média e a UDN, ainda que esta começasse a sofrer a competição do PDC em alguns centros urbanos³⁵¹.

Nas eleições presidenciais de 1955, é de se salientar que nos dois maiores centros urbanos brasileiros, São Paulo e Guanabara, onde, na década de 1950, concentrava-se grande parte do que se pode considerar classe média, JK foi derrotado, sendo que, no primeiro, de forma fragorosa. Em outras palavras, no momento de sua eleição, JK parece não ter contado com o apoio expressivo da classe média brasileira. Este apoio só viria a ser conseguido, portanto, como quer Benevides, em um segundo momento, e através do Plano de Metas, já que este ampliou sensivelmente as oportunidades de emprego em carreiras de nível superior, tal como os diferentes ramos da engenharia³⁵², administração, técnicos de nível médio etc., e forneceu-lhe a possibilidade de acesso ao automóvel, até então acessível apenas às camadas de alta renda³⁵³.

³⁴⁶ KUBITSCHKE, Juscelino. "Discurso em São Bernardo do Campo, 28.7.56, por ocasião da inauguração da fábrica de caminhões Mercedes-Benz" in KUBITSCHKE, Juscelino, *Discursos proferidos no primeiro ano do mandato presidencial*. Rio de Janeiro: Departamento Nacional de Imprensa, 1958, p. 267.

³⁴⁷ Para uma discussão a respeito, cf. PINHEIRO, Paulo S., "Classes médias urbanas: formação, natureza, intervenção na vida política" in FAUSTO, B. (org.), *História Geral da Civilização Brasileira*, Tomo III, vol. 2. São Paulo: Difel, 1985, p. 9 e seguintes.

³⁴⁸ cf. BENEVIDES, Maria V. de Mesquita. *Op. cit.*, 1981, p. 209 e seguintes.

³⁴⁹ *Idem*, p. 213.

³⁵⁰ cf. HIPÓLITO, Lúcia. *Op. cit.*, p. 213.

³⁵¹ cf. LAVAREDA, Antônio. *Op. cit.*, p. 137.

³⁵² LAFER, Celso. *Op. cit.*, 1970, p. 39.

³⁵³ cf. capítulo 4 desta dissertação, seção 6: A civilização do automóvel.

JK tinha plena consciência da importância do automóvel para sua sustentação política e como indicador do sucesso do Plano de Metas. Em sua viagem como presidente eleito³⁵⁴, ele visitou indústrias automobilísticas nos Estados Unidos e na Europa, convidando-as a se instalar no Brasil. Vem, possivelmente, da descrença encontrada nos Estados Unidos quanto a este seu projeto, sua amargura em relação a este País:

"Desde minha viagem oficial aos Estados Unidos, como presidente eleito, eu guardava uma impressão melancólica tanto das autoridades de Washington, quanto dos industriais norte-americanos. (...) No que dizia respeito à indústria automobilística, então, a atitude chegara a ser afrontosa. Enquanto os principais fabricantes de automóveis da Europa já se preparavam para montar grandes fábricas no Brasil, os norte-americanos, olhando-nos do alto de sua tradicional auto-suficiência, recordavam, para justificar sua não participação, as conclusões de um relatório da Ford, no qual era afirmado - *magister dixit* - que era 'impossível fundirem-se blocos de motores em países tropicais!...'."³⁵⁵

Para JK, a descrença norte-americana nada mais era do que "... mais uma manifestação do melancólico juízo que os norte-americanos faziam da capacidade empreendedora dos países latino-americanos"³⁵⁶. Estes resmungos presidenciais parecem dar razão à tese de Gerson Moura das ambigüidades da política externa de JK que, embora balizada nos quadros da guerra fria, expressava uma mudança nos quadros rígidos do pós-Guerra, acabando por tomar forma na proposta Operação Pan-Americana³⁵⁷ e no próprio rompimento de JK com o Fundo Monetário Internacional. Esta, aliás, uma vertente interessante de pesquisa, que não será aqui aprofundada: perceber a importância do Plano de Metas e, dentro dele, da indústria automobilística, na afirmação de um novo patamar das relações entre o Brasil e os Estados Unidos e os dividendos políticos que JK eventualmente auferiu, em termos de legitimação política, deste confronto³⁵⁸.

De qualquer forma, de volta ao Brasil e já criado o GEIA, JK esteve sempre informado e atuante sobre os trabalhos do Grupo, chegando algumas vezes a pressioná-lo no sentido de aprovar planos relativos a automóveis, ainda que, entre os princípios norteadores da política automotiva, estivesse "Dar maior ênfase, através de ações promotoras do Estado, à produção local de veículos de maior importância econômica (caminhões), em detrimento dos veículos

³⁵⁴ Sobre a viagem e seu esforço de atrair investimentos externos, cf. LUCAS LOPES. *Op. Cit.*, p. 139.

³⁵⁵ cf. KUBITSCHKE, Juscelino. *Op. cit.*, 1978, p. 58.

³⁵⁶ *Idem*, p. 53

³⁵⁷ cf. MOURA, Gerson. "Avanços e recuos: a política exterior de JK" in GOMES, Angela de Castro. *Op. cit.*, 1991, p. 23 e seguintes.

³⁵⁸ cf. CARDOSO, Miriam Limoeiro. *Ideologia do desenvolvimento: Brasil, JK JQ*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1978, p. 98 e seguintes.

de transporte individual"³⁵⁹. Este ponto é fundamental: para o GEIA, em termos de racionalidade econômica, de importância para a integração dos mercados, o caminhão ocupava um lugar central e, neste sentido, deveria receber prioridade absoluta. Lúcio Meira afirmava, ainda em 1954, que "A indústria de automóveis de passageiros se instalará como decorrência da de caminhões, quando esta se tenha firmado"³⁶⁰. Refletindo esta hierarquização, o plano automotivo referente a automóveis surgiu depois dos referentes aos veículos comerciais e com exigências altas para os índices de nacionalização. A idéia era a de que as firmas adiassem ao máximo o início da produção de automóveis para passageiros, ainda que a movimentação em torno das propostas apresentadas dessem ao público uma idéia de progresso da indústria de carros.

De um ponto de vista técnico, esta estratégia foi bem sucedida. Tendo como prazo final de entrega de projetos o mês dezembro de 1957, até meados deste ano somente a Vemag havia apresentado o seu. A Fabral, associação entre a Alfa-Romeo e família Matarazzo, havia apresentado um projeto de carro muito caro e a Simca francesa um projeto que não estava de acordo com as diretrizes gerais³⁶¹.

Das grandes firmas americanas, nenhuma mostrou-se interessada em produzir carros no Brasil, ao menos não nas condições impostas pelo GEIA, causando a irritação de JK³⁶². Somente a GM mostrou-se inicialmente interessada na construção de caminhões no País³⁶³. Se, do ponto de vista técnico, o GEIA parecia satisfeito com esta situação, o governo JK, de forma alguma, estava. Para Shapiro, "... em setembro de 1957, com o prazo final de dezembro chegando (para apresentação de projetos ao GEIA) rapidamente, o que deveria ser o símbolo do programa de Kubitschek não estava sequer desenhado. Apenas projetos de segunda linha estavam sendo examinados. De um ponto de vista de propaganda, a ausência da Ford e da GM era um desastre"³⁶⁴. Diante deste cenário, o presidente não hesitou em buscar influenciar as decisões do Grupo.

Na ata da 7o. reunião do GEIA, de 13 de julho de 1956, Eros Orosco, representando o Ministro da Viação e Obras Públicas, informa aos presentes "... que o Presidente da República deseja que sejam estudados com presteza os casos objetivos apresentados..."³⁶⁵, um dos quais era o da camioneta Vemag, que transformou-se rapidamente no primeiro automóvel para

³⁵⁹ LATINI, Sydney. *Op. cit.*, 1984, p. 33.

³⁶⁰ cf. *Revista de automóveis*, no. 3. Rio de Janeiro: junho de 1954, p. 20.

³⁶¹ cf. SHAPIRO, Helen. *Op. cit.* p. 93. A partir de agora, salvo indicação em contrário, as informações relativas à Simca, à Vemag, à Ford, à Alfa-Romeo/FNM e à Volkswagen estarão em *Idem*, p. 93 e seguintes.

³⁶² cf. KUBITSCHKE, Juscelino. *Op. cit.*, 1978, p. 92.

³⁶³ cf. MEIRA, Lúcio. *Op. cit.*, 1971, p. 40.

³⁶⁴ cf. SHAPIRO, Helen. *Op. cit.*, 94. No original: "... as of September 1957, with the December deadline fast approaching, what was to be the showpiece of Kubitschek's program was not even off the ground. Only substandard projects were on line. From a public relations point of view, the absence of Ford and GM was a disaster".

passageiros fabricado no País, a popular Vemaget. Assim, já na reunião de 26 de julho do mesmo ano, a ata afirma: "O Dr. Eros Orosco fez entrega aos membros do GEIA do projeto apresentado pela Vemag, encarecendo a necessidade de ser o seu estudo concluído com urgência, promovendo-se para isso reuniões extraordinárias"³⁶⁵. Na reunião do GEIA realizada a 30 de julho de 1956, o assunto Vemag volta a ser discutido e, apesar de uma série de indefinições, principalmente no que diz respeito a questões cambiais e de importação de equipamentos, ele é aprovado, segundo parecer de Eros Orosco³⁶⁷.

Mais explícitas foram as gestões presidenciais nos casos da Simca, Alfa Romeo e Volkswagen.

Em 1958, a família Matarazzo abandona sua sociedade com a Alfa Romeo italiana, que acaba se associando à estatal Fábrica Nacional de Motores (FNM). Desta associação, surgiria o sedan JK, lançado somente em 1959³⁶⁸, em homenagem ao seu viabilizador, o presidente da República, que assegurou um empréstimo da União à empresa³⁶⁹. O JK contrariava uma das premissas básicas do programa, a privatização da produção³⁷⁰, por razões eminentemente políticas. Mais interessante, ainda, como apontou José Ricardo Ramalho, é o fato de a FNM, empresa estatal, ter entrado no mercado automobilístico com um automóvel de luxo³⁷¹, evidenciando as contradições que perpassavam a instalação desta indústria no Brasil. Foi justamente o empréstimo da União à FNM a origem do primeiro inquérito sofrido por JK após sua volta do exílio, em 1967. Por ocasião do lançamento do automóvel, a FNM-Alfa Romeo teria doado um exemplar a dona Sarah Kubitschek o que, segundo o Inquérito Policial Militar, explicitaria uma retribuição da empresa ao presidente. Assim, dona Sarah e JK foram indiciados, mas o inquérito acabou por ser arquivado³⁷².

No projeto Simca, a pressão de JK sobre o GEIA também foi grande. Em sua viagem como presidente eleito à França, JK havia convidado a empresa a instalar-se em Minas Gerais, seu estado natal³⁷³. Logo após a posse, a empresa francesa anunciou sua disposição em aceitar o convite. Contudo, o plano por ela apresentado não coadunava com o projeto automobilístico do GEIA, ficando portanto fora de seus benefícios. A empresa argumentou que seu plano era

³⁶⁵ BRASIL, GRUPO EXECUTIVO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA. *Ata da 7a. Reunião*. Rio de Janeiro: 13 de julho de 1956, p. 1.

³⁶⁶ BRASIL, GRUPO EXECUTIVO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA. *Reunião do GEIA de 26 de julho de 1956*. Rio de Janeiro: 1956, p. 1.

³⁶⁷ cf. BRASIL, GRUPO EXECUTIVO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA, *Ata da 12a. Reunião*. Rio de Janeiro: 30 de julho de 1956, p. 8, 9.

³⁶⁸ cf. *Quatro Rodas*, ano 1, no. 6. São Paulo: Editora Abril, janeiro de 1961, p. 9.

³⁶⁹ PINHEIRO NETO, João. *Juscelino, uma história de amor*. Rio de Janeiro: Mauad Editora, 1995, p. 185.

³⁷⁰ cf. Capítulo 3 desta dissertação, seção 1: Empresários de autopeças e Estado; interesses convergentes

³⁷¹ RAMALHO, José Ricardo. *Estado-patrão e luta operária: o caso da FNM*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1989, p. 90.

³⁷² cf. PINHEIRO NETO, João. *Op. cit.*, p. 184.

³⁷³ cf. SHAPIRO, Helen. *Op. cit.*, p. 95.

anterior à criação do Grupo, devendo portanto estar isento de suas obrigações de índices de nacionalização.

Em meio a uma agressiva campanha da empresa em Minas Gerais, que recebeu promessa de incentivos fiscais do governo do estado e o apoio decisivo da direção da estatal Companhia Siderúrgica Nacional, a instalação da Simca em Minas tornou-se um problema político para JK. Segundo Latini, JK não podia ir a seu estado natal sem ser questionado sobre a empresa, já que o GEIA, com suas exigências baseadas nos planos automotivos, era visto como o único obstáculo para sua instalação. Assim, mesmo em um ato sem relação com a instalação da indústria automobilística, como a inauguração da nova barragem da Pampulha, JK fez questão de deixar publicamente claro, em seu discurso, todos os seus esforços no sentido de trazer a Simca para Minas Gerais³⁷⁴. Finalmente, a empresa apresentou um novo projeto, aprovado pelo GEIA com 17 ressalvas³⁷⁵, mas acabou por instalar-se em São José dos Campos, embora tenha iniciado a construção de instalações em Santa Luzia, a 18 quilômetros de Belo Horizonte³⁷⁶.

Também com relação à Volkswagen, JK, por preocupações de ordem eminentemente política, buscou viabilizar a fabricação, no Brasil, de automóveis de passageiros. Inicialmente, a fábrica alemã pretendia produzir no País somente Kombis e, neste sentido, submeteu seu projeto em novembro de 1956 ao GEIA. No entanto, já antes da divulgação do plano automotivo para automóveis de passageiros, em fevereiro de 1957, JK começou a pedir, à VW, um projeto para a fabricação de carros. Em conversa com o executivo Heinz Maria Oeftering, JK teria dito, em resposta ao desejo expresso da VW de fabricar somente Kombis: “Está bem. Mas a Kombi não me interessa tanto como o carro de passageiros. Por que você não pode especificar quando a VW vai iniciar sua produção de carros? O atraso está relacionado a problemas financeiros? Isto não é obstáculo. Preciso do seu carro”³⁷⁷.

A VW divide-se quanto à oportunidade de fabricar carros no Brasil. Em abril, Heinrich Nordhoff, diretor da empresa nomeado pela Inglaterra depois da Guerra e que a transformou no símbolo do milagre alemão³⁷⁸, escreve para Shultz-Wenk, diretor da subsidiária brasileira, defensor da fabricação de carros no Brasil e introdutor, no País, do Fusca³⁷⁹, afirmando querer o governo brasileiro um carro da VW por razões políticas e que a VW era a favorita do

³⁷⁴ cf. KUBITSCHKE, Juscelino. “Belo Horizonte, 15.01.58, na inauguração da nova barragem da Pampulha” in *Discursos proferidos no terceiro ano do mandato presidencial*. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1959, p. 30, 31.

³⁷⁵ cf. SHAPIRO, Helen. *Op. cit.*, p. 95.

³⁷⁶ cf. *Quatro Rodas*, Ano. 1, no. 2. São Paulo: Editora Abril, setembro de 1960, p. 10.

³⁷⁷ Carta de F.W. Shultz-Wenk a Heinrich Nordhoff, de 8 de outubro de 1956, Arquivos Volkswagen, traduzida do alemão para o inglês por Laura Hastings. *Apud* SHAPIRO, Helen. *Op. cit.*, p. 99, 100. No original: “That’s fine. But the Kombi doesn’t interest me like the passenger car. Why can’t you clarify at what point VW will begin with its production of cars? Does it (the delay) have to do with financial matters? That should be no obstacle. I need your car”.

³⁷⁸ cf. ANFAVEA. *Indústria automobilística brasileira: uma história de desafios, 1957-1994*. São Paulo: Anfavea, 1994, p. 61 e HALBERSTAM, David. *Op. cit.*, p. 638.

prosidente apenas porque todas as outras firmas, referindo-se às americanas, tinham se negado a fabricar carros no Brasil. Apesar da oposição pessoal de Nordhoff, a VW apresentou, em outubro de 1957, uma proposta para a fabricação do Fusca, que acabou se tornando o carro mais popular do País e símbolo da industrialização automobilística brasileira no período JK. Para esta decisão, além de Schultz-Wenk, foi fundamental também a posição do sócio brasileiro, o Grupo Monteiro Aranha³⁸⁰. Lúcio Meira, aliás, viria a ser diretor do Grupo Monteiro Aranha, assim como membro do Conselho Consultivo da Volkswagen³⁸¹.

O Fusca parece um carro destinado, desde sua concepção, a constituir-se como um *carro de regime*. Para além de suas excepcionais qualidades mecânicas, ele representou, na Alemanha nazista, a própria expressão da cultura automobilística de massas, essencialmente fordista, defendida anualmente por Hitler, entre 1933 e 1939, nos Salões do Automóvel de Berlin. Aliás, Hitler não foi o único membro de seu governo a ter clara consciência do papel fundamental reservado aos automóveis, tanto do ponto de vista econômico quanto do simbólico, para a Nova Ordem que intentava construir. Quando, após a Noite dos Cristais, em que centenas de lojas, sinagogas, clubes e residências de judeus alemães foram destruídos e queimados, discutiu-se o que fazer nos terrenos resultantes, Joseph Goebbels, o Ministro da Propaganda que era a antítese do que deveria ser a super-raça nórdica, já que baixinho, com um defeito no pé que o obrigava a mancar e moreno, sugeriu transformá-los em estacionamentos³⁸². Nada melhor, para a afirmação da Nova Ordem, do que sepultar o que havia, para ela, de mais arcaico, os símbolos do judaísmo, através de uma atividade ligada à modernidade dos automóveis. Seja como for, a indústria automobilística ocupou um lugar central na recuperação alemã na década de 1930. Entre 1933 e 1938, o complexo automotivo, ao lado da construção das *autobhanen*, redesenhou a economia e a sociedade alemãs e levou a Alemanha para a ponta tecnológica do setor. Foi neste cenário que surgiu o projeto do carro popular, o Volkswagen, capaz de unificar os alemães ricos e pobres em torno de um mesmo ideal, de uma mesma cultura automobilística. A Guerra, no entanto, impediu que o protótipo projetado por Ferdinand Porsche, ele próprio um grande admirador de Henry Ford, fosse fabricado em série. O sonho hitlerista de um carro alemão para as massas só se transformaria em um fenômeno de vendas na década de 1950, graças à reconversão industrial ocorrida no pós-guerra³⁸³. Hitler jamais teve o seu carro popular, o carro do seu regime, ao passo que JK

³⁷⁹ cf. MEIRA Lúcio. *A semente: um almirante...*, p. 64.

³⁸⁰ para uma análise do conflito entre a VW brasileira e a alemã, cf. SHAPIRO, Helen. *Op. cit.*, p. 79.

³⁸¹ MEIRA, Lúcio. *Op. cit.*, 1971, p. 38.

³⁸² cf. SHIRER, William. *Ascensão e queda do III Reich*. Rio de Janeiro, Editora Civilização Brasileira, 1964, vol. 2, p. 219.

³⁸³ cf. FLINK, James. *Op. cit.*, 1993, p. 263.

conseguiu transformá-lo, à falta de coisa melhor, no símbolo da indústria automobilística de seu governo.

De fato, não era a VW, mas a Ford, a empresa pela qual o presidente tinha a preferência para instalar fábricas de carros no Brasil. Isto talvez explique seu rancor por ela. A Ford era a empresa mais conhecida no País e tinha sido a primeira a nele montar veículos. No entanto, de início, a Ford não queria sequer montar caminhões no Brasil, só vindo a apresentar projetos neste sentido em função da decisão da GM de fazê-lo. Segundo memorando interno da empresa reproduzido por Shapiro,

“Do nosso ponto de vista, os decretos da indústria automobilística emitidos pelo governo brasileiro não devem necessariamente fazer com que a Ford International recomende a participação da Ford Motor Company em um programa de fabricação de veículos no momento, embora seja nossa opinião que o mercado e as oportunidades de lucro farão com que isto seja desejável no futuro. No entanto, a intenção manifesta da GM de produzir caminhões, com um programa de motores que poderia facilmente ser a base de um futuro plano de produção de automóveis de passageiros, faz com que, em nossa opinião, seja importante para a Ford Motor Company manter sua posição competitiva em um mercado com a potencialidade do brasileiro”³⁸⁴.

A Ford buscou, por todos os meios, reduzir os custos para a instalação da produção de caminhões no Brasil, como a importar, sem cobertura cambial, equipamentos obsoletos, e até dividir plantas com a GM e a Chrysler, assim como pressionar o GEIA a aceitar condições que lhe fossem mais vantajosas, como índices menores de nacionalização. Por sua demora em assumir uma posição definitiva, e tendo a GM e a Mercedes submetido projetos para a fabricação de caminhões, a dependência brasileira para com a empresa reduziu-se. Pressentindo perigo de perda de espaço no mercado, e por pressão da filial brasileira, repetindo o que já havia acontecido com a VW, finalmente a Ford resolveu fabricar, no Brasil, caminhões leves F-100 e médios F-600³⁸⁵. Estes dois veículos surgiram em 1957 e, em 1959, surgiu o F-350³⁸⁶.

No que diz respeito aos automóveis, no entanto, a Ford recusou-se a entrar no mercado brasileiro no prazo e nas condições estipulados pelo GEIA³⁸⁷, vindo a fazê-lo,

³⁸⁴ cf. SHAPIRO, Helen. *Op. cit.*, p. 106. No original: "In our judgement, the issuance of automotive industry decrees by the Brazilian Government would not of itself make Ford International recommend that Ford Motor Company necessarily participate in a vehicle manufacturing program in Brazil at this time, although it is our opinion that market and profit opportunities will make it desirable for us to do so in the future. However, GM's expressed intention to manufacture trucks, with an engine program which could also comfortably support future passenger car manufacturing plans, makes it, in our opinion, important that Ford Motor Company maintain its competitive position in a market with Brazil's potential".

³⁸⁵ *Idem*, p. 109 e seguintes.

³⁸⁶ ANFAVEA. *Op. cit.*, 1994, p. 40.

³⁸⁷ MEIRA, Lúcio. *Correspondência para o Presidente da República em 13 de novembro de 1961*. Rio de Janeiro: 1961, p. 1.

insistentemente, para a fabricação do modelo Fairlane-1959, em condições cambiais privilegiadas, o que foi recusado pelo Grupo³⁸⁸. Lúcio Meira, amargo, chega a dirigir-se ao Presidente da República afirmando que,

"Agora, superada a fase difícil de implantação, realizados com sacrifícios os investimentos necessários, criado todo um vasto parque produtor de peças e componentes, cuja qualidade se aprimorou com persistentes esforços, deseja a FORD, empresa de inteira propriedade estrangeira, uma vez que é uma simples filial da Ford Motor do Brasil S/A, sociedade organizada e sediada em Dearborn - Michigan - Estados Unidos, iniciar a fabricação do mencionado carro.

(...)

Admitido o projeto em causa, não se poderia fugir ao acolhimento de planos de outras poderosas empresas internacionais, como a General Motors, o que, sem sombra de dúvida, significaria o esmagamento dos capitais nacionais empenhados nessa atividade e a inteira desnacionalização do setor e dispensa em massa do operariado, tendo em vista as desvantagens que teriam as empresas já existentes na competição com aquelas que, além de contarem com vastos recursos, iriam utilizar matrizes usadas, de custo praticamente nulo.

Por outro lado, o carro que a FORD deseja fabricar é de grande porte, exigindo largo consumo de gasolina, borracha e chapas de aço e outros materiais, inconveniente que mais se acentua no Brasil, onde tais produtos são escassos e dependentes em grande parte de importação. Como é notório, em outros países, sobretudo na Europa, são preferidos carros médios e pequenos e mesmo nos Estados Unidos cada vez mais se firma a produção de carros compactos³⁸⁹.

Para Shapiro, o GEIA foi forte o suficiente para evitar que a Ford entrasse no mercado brasileiro de automóveis em seus próprios termos, o que significaria abrir mão das metas de nacionalização, mas foi insuficientemente forte para, na ausência da GM e da Chrysler, fazer com que ela entrasse sozinha, mesmo após a decisão da VW de fazê-lo. Se o GEIA tivesse aceito as condições da Ford, muito maiores do que as concessões feitas à Simca e à Alfa Romeo, provavelmente todo o plano automotivo, o pacto automobilístico mesmo, teria sido posto em risco³⁹⁰, fato que parece ter sido entendido pelo próprio JK. Já após o golpe de 1964, a Ford finalmente conseguiu aprovar, em 1966, e quando o pacto já havia sido rompido, com a crescente transnacionalização do setor, o projeto do Galaxie, carro de grande porte, de alto consumo de gasolina, borracha, chapas de aço...

³⁸⁸ para a queda de braço entre o GEIA e a FORD, cf. SHAPIRO, Helen. *Op. cit.*, p. 117 e seguintes.

³⁸⁹ MEIRA, Lúcio. *Correspondência para o Presidente da República em 13 de novembro de 1961*. Rio de Janeiro: 1961, p. 3.

³⁹⁰ SHAPIRO, Helen. *Op. cit.*, p. 116.

Para além da importância do automóvel para conquistar o apoio da classe média, JK tinha também consciência da importância da indústria automobilística para a integração nacional, no entrecruzamento entre as Metas rodoviária e automobilística. Juscelino, que, quando governador de Minas Gerais, já havia implementado um plano rodoviário para o estado³⁹¹, afirmava:

"As estradas do Brasil já estão tardando demais; mas virão. Tardaram demais porque a noção de que é preciso agir e trabalhar com coragem e perseverança, de que é preciso constituir e construir o país, custou a amadurecer, não no nosso povo, mas nas nossas elites dirigentes, desviadas e absorvidas por preocupações formais, pelo beletismo, pelo juridicismo, pela politiquice, e divorciadas da realidade, afastadas da terra, dos problemas práticos, do que importa: operar a transformação deste imenso patrimônio, que é o Brasil, numa nação livre, forte, vigorosa e economicamente influente"³⁹².

Na inauguração da Rio-Belo Horizonte, parte das comemorações de seu primeiro ano de governo³⁹³, o presidente faz referência aos sertanistas³⁹⁴, aos desbravadores e conquistadores do território brasileiro. Como bem aponta Miriam Limoeiro, a valorização do homem brasileiro constituía uma formulação importante no pensamento de JK³⁹⁵ e a abertura de estradas, em seu discurso, surgia como uma forma de integrá-lo à civilização contemporânea. A idéia de JK era fazer um cruzeiro rodoviário, tendo Brasília como centro, como meio de integrar o território nacional e construir a nação³⁹⁶. Neste sentido, Juscelino compara os motoristas de caminhão aos bandeirantes que alargaram o território nacional sem, contudo, colonizá-lo, como atesta a epígrafe desta seção. É nesta formulação político-ideológica de processo civilizatório que se justifica a idéia da construção da estrada Belém-Brasília³⁹⁷.

Para expressar a integração nacional promovida pelas rodovias e pela indústria automobilística brasileira, tendo Brasília como pólo irradiador, foram realizadas a Bandeira Automobilística Brasileira, organizada para a apresentação oficial do primeiro automóvel brasileiro de passageiros - o "Sedan- Turismo DKW-Vemag" -, que veio de São Paulo para o

³⁹¹ KUBITSCHKE, Juscelino. *Op. cit.*, 1976, p. 243.

³⁹² KUBITSCHKE, Juscelino. "Rio de Janeiro, 11.4.56, pela Rede de Radiodifusão da 'Voz do Brasil', sobre rodovias" in *Discursos proferidos no primeiro ano de mandato presidencial*. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1958, p. 72.

³⁹³ cf. KUBITSCHKE, Juscelino. *Op. cit.*, 1976, p. 36.

³⁹⁴ cf. KUBITSCHKE, Juscelino. *Op. cit.*, 1978, p. 123.

³⁹⁵ cf. CARDOSO, Miriam Limoeiro. *Op. cit.*, p. 94.

³⁹⁶ Para uma discussão sobre os aspectos geopolíticos da ocupação do cerrado e da construção de Brasília, cf. VESSENTINI, José William. *A capital da geopolítica*. São Paulo: Editora Ática, 1987.

³⁹⁷ cf. KUBITSCHKE, Juscelino. *Op. cit.*, 1978, p. 156.

Rio de Janeiro³⁹⁸ e a Caravana da Integração Nacional, que percorreu mais de 2.200 km de estradas do Pará ao Rio de Janeiro, com automóveis nacionais³⁹⁹.

³⁹⁸ *Idem*, p. 203.

³⁹⁹ cf. KUBITSCHKE, Juscelino. *Porque construí Brasília*. Rio de Janeiro: Bloch Editores, 1975, p. 230.

ILUSTRAÇÃO I
CARAVANA DA INTEGRAÇÃO NACIONAL⁴⁰⁰

⁴⁰⁰ *Saudades do Brasil, A Era JK*. Rio de Janeiro: MEMÓRIA BRASIL, CPDOC/FGV, 1992, p.44.

Também Lúcio Meira percebia as rodovias como parte de um processo civilizatório e de integração nacional. Afirmava ele, em seu discurso aos estudantes de engenharia de automóveis:

"Vê-de o exemplo da abertura da estrada Belém-Brasília, sem dúvida o mais audacioso empreendimento brasileiro deste século, por que incluirá no território nacional, dando-lhe a unidade física que faltava, os quatro milhões e 700 mil quilômetros quadrados da superfície da Amazônia. Essa rodovia corresponde, na prática, à criação de um novo rio São Francisco, quiçá mesmo de um mar interior que virá permitir a posse efetiva, pelos brasileiros, das áreas conquistadas pelos bandeirantes e desbravadores, mas até hoje inocupadas por nós, a Oeste da Linha de Tordesilhas"⁴⁰¹.

Para Meira, a abertura de estradas significava, sobretudo, o acesso a uma quantidade ilimitada de terras para sua incorporação ao mercado fundiário brasileiro⁴⁰². Em um certo sentido, a construção da territorialidade era uma questão mais importante do que a integração de mercados, no sentido clássico europeu⁴⁰³, dada a inexistência mesma de mercados regionais importantes fora do Sudeste e do Sul do País. Se algumas estradas foram abertas incorporando territórios ao mercado de terras, a instalação da indústria automobilística em São Paulo contribuiu para a concentração econômica no Sudeste que, em 1970, portanto 10 anos após a instalação da indústria, era responsável por 65,55% do PIB brasileiro⁴⁰⁴. Por outro lado, os veículos, que deveriam integrar o Brasil, tornam evidente a concentração de seu mercado. Da frota nacional de 1985, 1,6% encontra-se na região Norte, 10,2% na Nordeste, 5,6% na Centro-Oeste, 21% na Sul e 61% na Sudeste⁴⁰⁵.

De qualquer forma, foi o esforço de divulgação dos feitos da integração nacional a origem da aliança entre JK e a revista *Manchete*, de Adolpho Bloch, um precursor, na mídia impressa, das grandes reportagens televisivas de Amaral Neto nos anos 1970. As reportagens de *Manchete* alcançaram grande repercussão e, já em 1960, a revista havia ultrapassado *O Cruzeiro* como a maior revista semanal do País⁴⁰⁶. Em seu número especial relativo à inauguração de Brasília, uma das principais matérias retratava a construção da Belém-Brasília, apresentada como o milagre da integração nacional. Como comentário a uma foto de um caminhão rasgando a estrada recém-aberta e cercada por densa floresta, lê-se: "A fantástica

⁴⁰¹ MEIRA, Lúcio. *Discurso do Almirante Lúcio Meira..op. cit.*, p. 14.

⁴⁰² *Idem*, p. 10.

⁴⁰³ cf. KEMP, Tom. *Op. cit.*

⁴⁰⁴ cf. ANDRADE, T.A. *As desigualdades inter-regionais de desenvolvimento econômico no Brasil*. Brasília: IPEA, mimeo, 1988.

⁴⁰⁵ cf. ANFAVEA. *Op. cit.*, 1996, p. 31.

⁴⁰⁶ cf. MARAM, Sheldon. "Juscelino Kubitschek e a política presidencial" in GOMES, Angela de Castro. *Op. cit.*, 1991, p. 117.

promessa de JK - fazer trafegar veículos de fabricação nacional sobre a nova rodovia - foi triunfalmente cumprida"⁴⁰⁷.

Por esta razão, JK, apesar de todo o trabalho precursor feito no governo Vargas, não abria mão de defender, para si, o sucesso pela implementação da indústria automobilística e a integração nacional proporcionada por esta e pela expansão da malha rodoviária. Assim, na inauguração da fábrica de motores da Willys Overland do Brasil, ele afirmava:

"Traçando esse rápido retrospecto do papel que o Estado desempenhou no lançamento da indústria automobilística no país, desejo afirmar que meu Governo não invade seara de outrem, nem colhe frutos de árvore alheia, quando reivindica os méritos da campanha pioneira cujos resultados estamos acumulando. (...)

País de proporções continentais, o Brasil de há muito exigia medidas que o libertassem da tirania da importação de automóveis. (...)

Organizado o Grupo Executivo da Indústria Automobilística, dinamicamente presidido pelo Ministro Lúcio Meira, o Governo criou no espírito dos indivíduos e capitalistas a convicção de que o que prometera seria cumprido: e findo o prazo inicialmente fixado, 17 empresas das mais famosas do mundo inteiro já haviam tido seus projetos aprovados. (...)

Do que aqui indiquei, em rápido resumo, seja-me permitido concluir, sem falsa modéstia, que os números significativos dos resultados alcançados representam não apenas a vitória do esforço particular, mas também e principalmente o desfecho feliz da empenhada política oficial de estímulo e de assistência para a rápida expansão da indústria privada. Foram as medidas decretadas pelo Governo atual que propiciaram o surto que hoje estamos presenciando em numerosos setores do território brasileiro - fábricas que produzem peças, fábricas que montam veículos, fábricas que jogam nas ruas das cidades e dos caminhos do interior os carros e os caminhões que são os agentes do progresso, da ação civilizadora e da unidade nacional.

(...)

De nada valeria construir Brasília sem abrir estradas que a ligassem ao resto do País, mas de pouco valeria rasgar essas rodovias sem fabricar os automóveis e os caminhões que desempenharão o papel dinâmico de elementos efetivos e permanentes de aproximação demográfica, social e cultural e de intercomunicação de riquezas. Como vêdes, o processo é um só, deriva de uma só idéia, de um tronco único brotam todos esses ramos conexos, entre os quais a indústria do automóvel brasileiro é elemento primacial"⁴⁰⁸.

⁴⁰⁷ REVISTA MANCHETE. Brasília, DF: 21 de abril de 1960, p. 65.

⁴⁰⁸ KUBITSCHKE, Juscelino. "São Bernardo do Campo, 7.3.58, na inauguração da fábrica de motores da Willys Overland do Brasil" in *Discursos proferidos no terceiro ano do mandato presidencial*. Rio de Janeiro: Departamento Nacional de Imprensa, 1958, p. 150, 151, 152, 153.

4- A questão da mão-de-obra

"... esta fábrica significa para nós uma escola de trabalho e a oportunidade de elevar nosso nível profissional. Muito se tem falado sobre a capacidade do operário brasileiro e sua facilidade de adaptação aos mais diversos campos da indústria. Nesta fábrica, estamos esforçando-nos para não desmentir esse conceito e corresponder a confiança que a Mercedes Benz deposita em nós"⁴⁰⁹.

Sydney Latini considerava o problema da mão-de-obra um dos mais importantes a serem equacionados para o sucesso da indústria automotiva no País⁴¹⁰. No entanto, a julgar pelas palavras do operário Hilário dos Santos, ao participar da inauguração da unidade de São Bernardo do Campo da Mercedes Benz do Brasil em 28 de setembro de 1956, ele deveria encontrar na própria mão-de-obra uma aliada decisiva neste desafio. De fato, os trabalhadores da época pioneira da instalação da indústria automobilística viam, neste novo trabalho, a grande oportunidade de ter uma profissão e ascender socialmente. E mais: ao contrário de que faz supor Alain Lipietz⁴¹¹, a ausência de trabalho qualificado não foi um fator complicador para a instalação da indústria automobilística com paradigma tecnológico fordista em países como o Brasil, mas justo o contrário.

Como em outras experiências nacionais de construção de setores tecnológicos fordistas, o que ocorreu durante a instalação da indústria automobilística no Brasil foi a constituição simultânea da força de trabalho adequada a este padrão tecnológico. Alain Lipietz, neste sentido, parece não perceber que este processo ocorreu mesmo nos países de fordismo maduro, como os Estados Unidos. E mais: parece não perceber que, nos Estados Unidos como em outros países, o que ocorreu não foi uma qualificação do trabalhador mas, justo o contrário, a perda de suas habilidades. O processo de trabalho fordista, enquanto desdobramento do taylorismo⁴¹², ao separar rigidamente o trabalho intelectual do manual, trouxe justamente a desqualificação do trabalhador do chão-da-fábrica, ao parcelar suas ações em atividades cada vez mais simples, e dele retirar o controle sobre quaisquer decisões a serem tomadas durante o curso da jornada de trabalho⁴¹³.

⁴⁰⁹ Apud NEGRO, Antônio Luigi. *Ford Willys anos 60. Sistema auto de dominação e metalúrgicos do ABC*. Dissertação de mestrado apresentada ao Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas. Campinas: mimeo, 1994, p. 126.

⁴¹⁰ cf. LATINI, Sydney. *Op. cit.*, 1984, p. 47.

⁴¹¹ cf. LIPIETZ, Alain. *Op. cit.*, p. 77.

⁴¹² cf. MORAES NETO, Benedito Rodrigues. *Marx, Taylor, Ford: as forças produtivas em discussão*. São Paulo: Brasiliense, 1989, p. 35.

⁴¹³ *Idem*, 1989, p. 19.

Toda a busca de Henry Ford por inovações no processo de trabalho foi no sentido de, cada vez mais, tornar as ações de seus operários mais fracionadas e tecnicamente desqualificadas, justamente o oposto do que ocorria quando a fabricação de automóveis estava ainda em seu estágio artesanal, quando exigia uma força de trabalho altamente qualificada em projeto, operação de máquinas, ajuste e acabamento. Neste estágio, freqüentemente, o mesmo trabalhador era responsável por várias fases da fabricação e montagem dos veículos, sendo portanto necessárias operações complexas e diferenciadas⁴¹⁴. Enquanto a mão-de-obra qualificada persistiu na indústria automobilística, a produtividade do trabalho permaneceu bastante baixa. Na França, então a maior produtora de automóveis, mesmo entre as grandes firmas a produtividade era reduzida. Em 1902, na Renault, 500 trabalhadores produziram apenas 509 carros e, em 1913, 3.900 trabalhadores produziram 4.704 carros. Na Grã-Bretanha, a produtividade era ainda menor: em 1907, em Austin, 400 trabalhadores produziram 147 carros⁴¹⁵.

Em 1908, pouco antes da introdução do Modelo T, o ciclo de tarefas médio de um montador da Ford, equivalente ao tempo trabalhado antes que as mesmas operações se repetissem, era de 514 minutos, ou 8,56 horas. Isto significa dizer que cada trabalhador, individualmente, montava grande parte de um carro, o que exigia dele uma série de habilidades diferenciadas. Em 1908, contudo, Ford decidiu que cada montador executaria apenas uma tarefa. Assim, em 1913, às vésperas da introdução da linha de montagem móvel, o ciclo de tarefa médio do montador da Ford havia caído para 2,3 minutos, o que ocasionou um aumento extraordinário da produtividade. Quando foi introduzida a linha de montagem móvel, na primavera de 1913, evitando que os montadores fossem obrigados a deslocamentos para apanhar novas peças, o ciclo de trabalho caiu para 1,19 minuto.

No fundo, o que Ford buscava era o operário intercambiável. Em 1915, os operários de sua fábrica de Highland Park falavam mais de 50 idiomas diferentes e muitos sequer falavam inglês. Do ponto de vista técnico, esta falta de comunicação não chegava a constituir um problema, pois a extrema divisão do trabalho e a simplicidade de cada tarefa faziam com que cada trabalhador praticamente prescindisse dos demais. Na produção em massa de Ford, cada trabalhador ou ajustava porcas ou colocava rodas. Nestas condições, ele precisava de poucos minutos de treino para estar tecnicamente apto a executar suas tarefas. Nas palavras do próprio Ford, o resultado de suas inovações técnicas deveria ser a "... economia de

⁴¹⁴ WOMACK, James, JONES, Daniel e ROOS, Daniel. *A máquina que mudou o mundo*. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1992, p. 12 e próximas. Toda a descrição seguinte sobre o processo de trabalho fordista é retirada deste livro.

⁴¹⁵ cf. FLINK, James. *Op. cit.*, p. 42.

pensamento e a redução ao mínimo dos movimentos do operário, que, sendo possível, deve fazer sempre uma só coisa com um só movimento"⁴¹⁶.

Ao lado deste operário desqualificado, o fordismo trouxe também a superespecialização dos conceptores, dos engenheiros que deveriam pensar em cada detalhe de cada momento do processo de trabalho a ser executado pelos trabalhadores desqualificados, assim como cada produto a ser desenvolvido e fabricado. Esta especialização chegou a um ponto tal que, freqüentemente, estes engenheiros tinham mais afinidades com seus especialistas do que com engenheiros de outras especialidades⁴¹⁷.

Estes especialistas, técnicos qualificados, faziam a ponte entre a concepção e a execução, entre os engenheiros e os trabalhadores não qualificados: eram os mecânicos, inspetores, especialistas em reparos, supervisores⁴¹⁸.

A estrutura de mão-de-obra do fordismo, aqui apresentada de forma bastante simplificada, relativiza o problema colocado por Lipietz, pois na verdade o Brasil saiu em vantagem em comparação a países como a França, a Inglaterra e mesmo os Estados Unidos, onde uma mão-de-obra qualificada teve que ser desqualificada, a isto opondo resistência, para que pudesse inserir-se no modo fordista de produzir automóveis⁴¹⁹.

No caso do Brasil, o estado da mão-de-obra já era de desqualificação em termos de trabalho manufatureiro, e portanto a força de trabalho não opôs resistência ao fordismo. Pelo contrário. Na fábrica da Willys Overland do Brasil, por exemplo, os peões dos canteiros da construção civil dos pavilhões onde seria localizada a empresa foram contratados como peões da indústria automobilística, o que para eles representou uma melhora substancial em seus níveis de vida e expectativa profissional⁴²⁰.

Os planificadores da indústria automobilística no Brasil tinham consciência de que o problema da formação da mão-de-obra era crucial mas não representava um obstáculo à implantação de um parque industrial com processo de trabalho fordista, justamente pela pouca qualificação por ele exigido:

"Realmente, o operador de máquinas automatizadas não necessita de um preparo mais especializado e profundo. Em contra-partida, porém, torna-se então exigível a existência de ajustadores de máquinas em número certamente reduzido, mas com qualificações bastante mais elevadas do que as pedidas, como média, dos operários que se encarregariam da operação de maquinário sujeito a mais intensivas intervenções pessoais, em seus movimentos de operação propriamente ditos"⁴²¹.

⁴¹⁶ *Apud* MORAES NETO, Benedito Rodrigues. *Op. cit.*, p. 48.

⁴¹⁷ WOMACK, James, JONES, Daniel e ROOS, Daniel. *Op. cit.*, p. 21.

⁴¹⁸ *Idem*, p. 20.

⁴¹⁹ cf. NEGRO, Antônio Luigi. *Op. cit.*, p. 83 e seguintes.

⁴²⁰ *Idem*, p. 53.

⁴²¹ BRASIL, MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Aspectos econômicos da fabricação...op. cit.*, p. 31.

Latini também afirma, referindo-se aos 120 mil homens provavelmente empregados na indústria no ano de 1960:

"Desse total, a grande maioria seria constituída de mão-de-obra de pouca especialização, levando em conta que as máquinas usadas nesse setor industrial eram semi-automáticas ou automáticas, requerendo apenas qualidades psicológicas do seu operariado e não qualificação tecnológica"⁴²².

A Anfavea também não percebia um problema estrutural na formação de operários semiqualeificados para a indústria automobilística, "... pois trata-se de simples adestramento metódico de pequena duração, que se realiza, geralmente, na própria linha de produção das empresas"⁴²³ e que, pela característica da nacionalização progressiva, em etapas, permitiu um "... treinamento mínimo do pessoal, que vem sendo feito por entidades especializadas"⁴²⁴. Desta forma, os planejadores viram nos trabalhadores rurais do Nordeste a fonte de mão-de-obra para a indústria. Aí está mais uma expressão do pacto entre frações da classe dominante brasileira, onde o supostamente novo e o supostamente velho se tornam plenamente contemporâneos, como faces do mesmo projeto de País. É o que deixa claro Sydney Latini, em seu depoimento frente à Comissão de Economia da Câmara dos Deputados:

"Dentro de alguns anos estarão empregados mais de 120 mil trabalhadores só no domínio exclusivo da indústria automobilística. Haverá substancial absorção de mão-de-obra relativamente ociosa no campo e, principalmente, no Nordeste, onde contribui para agravar os efeitos das secas periódicas que se manifestam nessa região, retardando o seu processo de desenvolvimento tecnológico e econômico, pois a experiência universal demonstra que ninguém inverte na aquisição de equipamento quando a presença da legião de trabalhadores excedentes deprimem o salário a níveis miseráveis"⁴²⁵.

Os nordestinos, por sua abundância, tornam-se, nas palavras de Latini, os responsáveis por sua própria miséria. Mais do que isto: sua utilização em massa era pensada expressamente no sentido de impedir que pressões no mercado de trabalho de São Paulo elevassem em demasia os salários⁴²⁶. O GEIA chegou a cogitar em criar cursos de formação de mão-de-obra no próprio Nordeste do País, ao lado do Senai, do DNOCS, do INIC e do Ministério da Educação, assim como com sindicatos patronais⁴²⁷. No Ceará, deveria ser instalado, no início

⁴²² LATINI, Sydney. *Op. cit.*, 1984, p. 47.

⁴²³ ANFAVEA. *Indústria automobilística brasileira*. São Paulo: Anfavea/Sinfavea, 1963, p. 38.

⁴²⁴ *Idem*, p. 38.

⁴²⁵ LATINI, Sydney. *A implantação da indústria automobilística no Brasil. Balanço de 3 anos...op. cit.*, p. 8.

⁴²⁶ cf. LATINI, Sydney. *Op. cit.*, 1984, p. 47.

⁴²⁷ cf. MARTINS, Luciano. *Op. cit.*, 1976, p. 422, 423.

de 1959, um centro-piloto para treinamento de 200 operários em 10 semanas, que depois seriam transferidos e alocados em indústrias em São Paulo⁴²⁸. Esta iniciativa, no entanto, não chegou a ser posta em prática. Por decorrência, a formação da mão-de-obra acabou por ficar a cargo, basicamente, das próprias empresas ou de convênios destas com o Senai, que, já havia algum tempo, formava trabalhadores semi-qualificados para a indústria automobilística.

O Estado, pois, não chegou a atuar diretamente na formação da mão-de-obra. Os trabalhadores rurais do Nordeste acabaram por se adaptar bem ao sistema produtivo fordista, chegando a 80% seu nível médio de aproveitamento⁴²⁹. É interessante notar que, na Europa do pós-Guerra, o crescimento da indústria automobilística também foi baseado no trabalho de migrantes: norte-africanos na França, indianos na Inglaterra e calabreses e sicilianos na Itália⁴³⁰. Na década de 1950, São Paulo, cidade até então italiana, transformou-se na maior cidade nordestina do País⁴³¹. O principal líder metalúrgico do ABC nos anos 1970 não seria um Meneguelli, mas um da Silva de Garanhuns, Pernambuco.

No que diz respeito aos trabalhadores semi-qualificados, o GEIA estabeleceu um acordo com o Senai, em 1958, para a criação de cursos de aperfeiçoamento, tanto no interior das fábricas como em outras instalações⁴³². O plano *Indústria automobilística no Brasil: sua mão de obra e seu treinamento*, elaborado pelo GEIA em conjunto com o Senai previa, ainda, para a formação de técnicos de nível médio, as seguintes escolas técnicas de São Paulo: Getúlio Vargas, São Paulo (federal), Mackenzie, Eduardo Prado, Bandeirantes, Oswaldo Cruz e Piratininga, todas já então existentes e que, somadas às do próprio Senai, somavam mais ou menos 50 centros de treinamento. Para os supervisores de linha de produção, o mesmo documento sugeria ainda o Centro de Treinamento da Secretaria de Trabalho do Estado de São Paulo⁴³³.

A larga preponderância do trabalho pouco ou não qualificado no conjunto dos trabalhadores da indústria automobilística, expressa na Tabela XIII, transformou a batalha pela mão-de-obra em uma tarefa mais simples do que inicialmente pensada por Latini:

TABELA XIII

Qualificação da mão de obra na indústria automobilística, nas 11 fábricas de veículos existentes em 1961 e nas 1200 fábricas de autopeças, em %

⁴²⁸ cf. LATINI, Sydney. *Op. cit.*, 1984, p. 47.

⁴²⁹ LATINI, Sydney. *A implantação da indústria automobilística no Brasil. Balanço de 3 anos de atividades*, *op. cit.*, p. 9.

⁴³⁰ cf. FLINK, James. *Op. cit.*, p. 346.

⁴³¹ cf. RIGAMONTE, Rosani Cristina. "Severinos, Januárias e Raimundos: notas de pesquisa sobre os migrantes nordestinos na cidade de São Paulo" in MAGNANI, J.G. & TORRES, L.L. (org.). *Na metrópole, textos de antropologia urbana. São Paulo: Edusp/Fapesp*, 1996, p. 233.

⁴³² cf. ANFAVEA. *Op. cit.*, 1963, p. 38

⁴³³ Senai. *Indústria automobilística no Brasil: sua mão-de-obra e seu treinamento*. Senai/GEIA.

Funções	veículos	autopeças	total
homens de direção	1,8	2,5	2,15
engenheiros	0,7	0,7	0,7
técnicos	1,5	1,6	1,55
mestre e inspetores	3,6	3,3	3,45
operários qualificados	18,2	26,4	22,3
empregados de escritório	13,2	16,9	15,05
operários semi-qualificados	38,0	27,3	32,65
operário não-qualificados	23,0	21,3	22,15
total	100,0	100,0	100,0

Fonte: ANFAVEA, *Indústria automobilística brasileira*, São Paulo, Anfavea/Sinfavea, 1961, p. 25

O problema da mão-de-obra especializada, apesar de seu número relativamente reduzido, era, na verdade, de mais difícil resolução do que o da mão-de-obra não ou semi-qualificada. O GEIA calculava que, em 1960, a indústria automobilística precisaria de algo em torno de 550 homens capazes de ocupar postos de direção. Para solucionar este problema, foram pensadas duas soluções: a importação de técnicos estrangeiros e a formação interna. Para a formação interna, várias universidades e instituições de pesquisa, como o Instituto de Pesquisas Tecnológicas, contribuíram decisivamente. Em 1958, a Escola Nacional de Engenharia (do Rio de Janeiro) formou a primeira turma de 18 engenheiros mecânicos especializados em automóveis, sendo patrono da turma o Ministro Lúcio Meira⁴³⁴. O plano realizado pelo GEIA em conjunto com o Senai previa, ainda, a formação de quadros superiores nas seguintes faculdades e universidades de São Paulo: Politécnica de São Paulo, da USP, IPT, UCSP, Mackenzie e ITA⁴³⁵, além da Fundação Getúlio Vargas⁴³⁶.

O esforço de qualificação da mão-de-obra resultou positivo e, em 1964, 8 anos após o início dos planos automobilísticos, apenas 34% dos engenheiros, 14% do pessoal administrativo e 8% dos operários, perfazendo 10% do número total de trabalhadores na indústria automobilística, era de estrangeiros⁴³⁷. É extremamente interessante, neste sentido, a seguinte passagem, referente à reunião do GEIA de 03.06.58:

"O representante do Conselho de Política Aduaneira solicitou a opinião do Grupo sobre o problema da bagagem do pessoal técnico, procedente do exterior e destinado à nossa indústria, assunto em consideração naquele Órgão, que está estudando a

⁴³⁴ cf. MEIRA, Lúcio. *Discurso do Almirante Lúcio Meira...op. cit.*

⁴³⁵ cf. Senai. *Op. cit.*

⁴³⁶ cf. LATINI, Sydney. *Op. cit.*, 1984, p. 49.

⁴³⁷ cf. ANFAVEA. *Indústria automobilística brasileira*. São Paulo: Anfavea/Sinfavea, 1964, p. 69.

conveniência de reduzir ou não o imposto aduaneiro incidente sobre a mesma. Debatido o assunto, concluiu-se que, no campo da indústria automobilística, a matéria não tinha grande relevância, não havendo mesmo interesse na redução do tributo, pois o que se está verificando é que, diante daquele ônus, as empresas preferem enviar técnicos nacionais ao exterior, para aperfeiçoamento, o que, sem dúvida, é um resultado interessante das dificuldades alfandegárias relativas à bagagem do técnico estrangeiro"⁴³⁸.

Por outro lado, o próprio Sydeny Latini demonstra ter tido consciência da simultaneidade entre a instalação de um setor industrial com padrão tecnológico fordista e a formação da mão-de-obra para este mesmo padrão ao afirmar:

"O extraordinário impulso que dará à educação profissional do País em todos os níveis, sem falarmos na assimilação intensa e extensa de novas técnicas, inclusive de organização e planejamento, ampliando sobremodo a eficiência e os campos de trabalho nacional. Dentro de alguns anos estarão empregados mais de 120 mil trabalhadores só no domínio exclusivo da indústria automobilística. Haverá substancial absorção da mão-de-obra relativamente ociosa no campo e, principalmente, no Nordeste, onde contribui para agravar os efeitos das secas periódicas que se manifestam nessa região, retardando o seu processo de desenvolvimento tecnológico e econômico, pois a experiência universal demonstra que ninguém investe na aquisição de equipamentos quando a presença de legiões de trabalhadores excedentes deprimem o salário a níveis miseráveis.

Na indústria automobilística, o coeficiente de aproveitamento de nordestinos, que se apresentam inteiramente estranhos ao mister, tem sido de cerca de 80% com ótimos resultados, dando-lhes alto padrão de aprendizagem e produtividade. Já estão prontos os planos de multiplicação de escolas profissionais, especialmente no Nordeste, que irão afinal levar produtividade a muitos outros setores, secundando a imigração considerável de técnicos e instrutores do exterior"⁴³⁹.

O mesmo Latini, no entanto, em que pese a defesa da indústria automobilística como promotora de empregos, tinha também consciência de que a participação da mão-de-obra "... era relativamente insignificante sobre o custo total (dos veículos), em face do elevado grau de tecnicidade desse setor industrial"⁴⁴⁰. De fato, enquanto a produção industrial no período JK

⁴³⁸ TÂNGARI, Alberto. *Correspondência ao Chefe do Departamento Econômico de 4 de junho de 1958*. Rio de Janeiro: 1958, p. 1.

⁴³⁹ LATINI, Sydney. *A implantação da indústria automobilística no Brasil. Balanço de 3 anos...*, p. 7, 8, 9.

⁴⁴⁰ LATINI, Sydney. *Op. cit.*, p. 47.

cresceu a uma taxa anual de 11%, o emprego industrial cresceu apenas 3% ao ano⁴⁴¹. De qualquer forma, os salários relativamente altos do setor automobilístico preocupavam o GEIA, já que eles poderiam influenciar o mercado de trabalho de São Paulo, elevando os patamares salariais de outras categorias profissionais: "Assim, o objetivo do GEIA, ao planejar a mobilização e o treinamento de mão-de-obra (no Nordeste) para a indústria automobilística era também evitar que outros setores industriais fossem prejudicados com o êxodo de pessoal para a indústria automobilística"⁴⁴².

Este é o ponto-chave para a compreensão da articulação entre o padrão tecnológico fordista em um cenário de fordismo parcial, como o brasileiro. Nos processos de trabalho fordistas com relação salarial fordista, o fordismo keynesiano de David Harvey, a incorporação dos ganhos de produtividade aos salários, ou ao menos de parte importante destes, era a base do pacto, o que, no caso brasileiro, foi conscientemente evitado, como as palavras de Latini apontam. A utilização intensiva dos trabalhadores nordestinos, expulsos de sua região de origem em função de uma estrutura fundiária extremamente concentrada, em uma situação agravada pela seca prolongada, explícita como a incorporação de mão-de-obra abundante e barata à esfera da produção, em um parque industrial capital-intensivo, tinha como objetivo diminuir o nível salarial, não incorporar contingentes crescentes de trabalhadores ao mundo do consumo. A Tabela XIV explicita esta não incorporação de forma cabal:

TABELA XIV
Indústria automotriz
Relação entre os salários e a produtividade
1966/1974

Anos	Índice de evolução do custo real do fator trabalho (a) %	Índice da evolução da produtividade (b) %	Salários e produtividade (a/b)
1966	100,00	100,00	1,000
1967	97,00	105,0	0,924
1968	98,8	116,0	0,852
1969	105,7	127,5	0,829
1970	117,8	148,6	0,793

⁴⁴¹ cf. ABREU, Marcelo de Paiva. "1944-94: 50 anos de política econômica no Brasil" in LAMOUNIER, Bolivar (et alli). *50 anos de Brasil, 50 anos de Fundação Getúlio Vargas*. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, p. 150.

⁴⁴² LATINI, Sydney. *Op. cit.*, 1984, p. 47.

1971	122,4	168,1	0,728
1972	141,3	188,8	0,748
1973	155,5	197,7	0,786
1974	137,2	198,9	0,690

Fonte: OLIVEIRA, Francisco de e POPOUTCHI, Maria A.T., *Transnacionales en América Latina: el complejo automotor en Brasil*, Cidade do México, Editorial Nueva Imagen, 1979, p. 83

Obs.: a relação nos primeiros anos fica prejudicada pelo fato de a indústria ter sido instalada em um período de tempo extremamente curto.

Para David Harvey, os sindicatos eram um ator político fundamental na construção do fordismo keynesiano⁴⁴³. Na indústria automobilística, após uma longa luta, por vezes extremamente violenta, como no caso da Ford, eles atingiram, na década de 1930, recursos políticos suficientes para tornar-se atores políticos relevantes. Sem questionar, ao menos sua liderança, a natureza do trabalho na linha de produção, o Sindicato dos Trabalhadores na Indústria Automobilística (UAW) assinaria acordos com as Três Grandes (Ford, GM e Chrysler) no sentido de privilegiar o tempo de serviço e os direitos trabalhistas. O resultado destes acordos foi uma lista, cada vez maior, de regras de trabalho e garantias que, ao mesmo tempo em que reduzia a eficiência da produção em massa, garantia direitos aos trabalhadores⁴⁴⁴.

No caso do Brasil, a luta sindical ligada à indústria automobilística, ao menos em seus primeiros anos, não teve o mesmo caráter. As políticas salarial e de recursos humanos das empresas não foram frutos da luta sindical, mas da busca da criação de uma "comunidade de interesses" entre empresa e trabalhadores, como atesta o caso da Willys Overland do Brasil. Forjadas em seus países de origem⁴⁴⁵, estas políticas significavam, comparativamente ao conjunto dos trabalhadores brasileiros, um patamar mais elevado de remuneração, mas isto não foi fruto de um acordo em que o sindicato atuasse como um ator político autônomo e combativo⁴⁴⁶.

A Willys, por exemplo, jamais fez contratos coletivos, apenas individuais, e, buscando criar a imagem da *família Willys*, proclamava-se orgulhosamente brasileira, prometia uma política interna de promoções e aumentos salariais, mantinha cooperativa de abastecimento, clube recreativo e restaurante, dava assistência médica, publicava o *Noticiário Willys*, fornecia escola para os filhos de seus funcionários, presenteava-os com participação acionária e plano de saúde, promovia passeios de fim de semana e grandes festas de Natal, além de

⁴⁴³ cf. Capítulo 2

⁴⁴⁴ WOMACK, James, JONES, Daniel e ROOS, Daniel. *Op. cit.*, p. 30.

⁴⁴⁵ cf. NEGRO, Antônio Luigi. *Op. cit.*, p. 34.

⁴⁴⁶ para esta discussão, cf. *Idem*.

proporcionar transporte, financiamentos etc⁴⁴⁷. Buscando criar uma comunidade de interesses com seus funcionários⁴⁴⁸, chegou a criar, em 1963, uma Comissão de Relações de Trabalho para dirimir conflitos entre operários e supervisores. Em todo este processo, o Sindicato ficou barrado, de forma não truculenta, no portão da fábrica⁴⁴⁹.

5- A dimensão do mercado, as limitações cambiais e a arrecadação fiscal

"Ao implantar-se no Brasil a Indústria Automobilística não parece ter-se preocupado com nenhum problema de limitação do mercado. O consenso geral dos mentores do novo empreendimento era de que a procura brasileira de autoveículos era suficientemente ampla para absorver toda a produção que se pretendia realizar no país. Sob essa crença instalou-se a Indústria Automobilística independentemente de qualquer estudo mais acurado das possibilidades reais do mercado"⁴⁵⁰.

Estas palavras não foram ditas por algum seguidor fervoroso de Eugênio Gudín, na década de 1950, criticando o irrealismo da instalação da indústria automobilística no Brasil. Foram escritas no estudo *Análise e perspectivas da indústria automobilística brasileira*, elaborado pelo Departamento Econômico da Confederação Nacional da Indústria. Na verdade, a questão da dimensão do mercado não era central para os planejadores da instalação da indústria automobilística no Brasil. O mercado para automóveis novos no País era relativamente pequeno antes da instalação da indústria, continuou sendo durante e, até os dias de hoje, ainda é. No entanto, em termos absolutos, ele era suficientemente grande para absorver uma produção local de automóveis e isto, aos olhos do GEIA, bastava. Ainda assim, como atestam as Tabelas XV, XVI e XVII, nenhuma das Metas automobilísticas para as diferentes classes de veículos foi totalmente atingida em termos numéricos:

TABELA XV

Metas anuais da indústria automobilística: 1957-1960

Ano	1957	1958	1959	1960	Total
Caminhões	18.800	32.000	55.000	80.000	185.800
Jeeps	9.300	14.000	18.000	25.000	66.300
Utilitários	2.600	13.000	17.000	25.000	57.600
Automóveis	-	8.000	20.000	40.000	68.000
Total	30.700	67.000	110.000	170.000	377.700

⁴⁴⁷ *Ibidem*, p. 36.

⁴⁴⁸ *Ibidem*, p. 54.

⁴⁴⁹ *Ibidem*, p. 37.

⁴⁵⁰ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. *Análise e perspectivas da indústria automobilística*. São Paulo: mimeo, 1960, p. 49.

Fonte: BRASIL, MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Relatório do ano de 1957. Um plano em marcha*, no. 23. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação, 1958, p. 50.

TABELA XVI
Produção de veículos, por categoria
1957-1960

Ano	1957	1958	1959	1960	TOTAL
Caminhões	19.855	35.626	47.554	51.630	154.657
Jeeps	9.291	14.322	18.178	19.514	61.305
Utilitários	1.554	9.010	18.500	24.091	53.155
Automóveis	-	2.189	12.001	37.772	52.033
Total	30.700	61.129	96.243	133.078	321.150

FONTE: BRASIL, CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO. *Relatório do período 1956-1960*. Rio de Janeiro: 1960, p. 10.

TABELA XVII
Realização das metas em %
1957-1960

Ano	1957	1958	1959	1960	TOTAL
Caminhões	105	111	86	64	83
Jeeps	99	102	100	78	92
Utilitários	59	69	108	96	92
Automóveis	-	27	60	94	76

FONTE: BRASIL, MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Relatório do ano de 1957. Um plano em marcha*, no. 23. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação, 1958, p. 50; BRASIL,

A observação das Tabelas permite perceber algumas características do mercado brasileiro para veículos, quando da implantação da indústria automobilística no Brasil. Em primeiro lugar, chama a atenção a modéstia das metas, se comparada à população brasileira de então, que em 1960 contava com 70.967 mil habitantes⁴⁵¹, ou seja, as metas previam 1 veículo (incluindo caminhões) para cada 187 brasileiros. No entanto, considerando-se a produção efetiva, expressando o que o mercado foi efetivamente capaz de absorver (para a Confederação Nacional da Indústria, a dimensão do mercado consumidor foi o principal limitador da expansão da produção⁴⁵²), a proporção fica ainda mais elevada: 1 veículo a cada 220 brasileiros. Se forem computados somente os automóveis para passageiros, a razão dá a dimensão exata do tamanho reduzido do mercado: um automóvel para cada 1.363 habitantes. Em outros números, a produção de automóveis no Brasil, no período 1957-60, época da consolidação da indústria de automóveis, destinou-se a 0,0733% da população brasileira de 1960. Isto, em um quadro em que as fábricas de automóveis trabalhavam com grande capacidade ociosa, chegando, em 1960, a 33% de toda a indústria⁴⁵³.

No entanto, o mercado brasileiro de automóveis, em meados da década de 1950, portanto em um momento imediatamente anterior à instalação da indústria, era significativo o bastante para acarretar um déficit comercial importante para o País. No ano de 1952, como demonstra a Tabela XVIII, os veículos e acessórios, inclusive tratores, formaram o item de maior peso na pauta de importações do Brasil:

TABELA XVIII

Brasil: principais produtos importados (Cr\$ 1.000,00)

1950-1952

Produto	1950	1951	1952
trigo em grão	2.027.852	2.419.993	2.427.186
petróleo e derivados	2.538.328	3.753.267	4.468.634
veículos e acessórios (inclusive tratores)	2.053.111	5.213.955	4.832.121
Total	6.619.291	11.387.215	11.727.941
Total das importações	20.313.429	37.198.345	37.178.622

⁴⁵¹ cf. LAFER, Celso, *Op. cit.*, 1970, p. 22.⁴⁵² cf. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. *Op. cit.*, p. 37.⁴⁵³ cf. SHAPIRO, Helen. *Op. cit.*, p. 171.

do Brasil (FOB)			
-----------------	--	--	--

Fonte: IBGE, O Brasil em números, 1960, *apud* Nascimento, *op. cit.*, p. 33.

Entre 1945 e 1952, a média anual das importações de produtos ligados à indústria automobilística foi de U\$ 142 milhões, contra US\$ 107 milhões para o trigo e US\$ 115 milhões para petróleo e derivados⁴⁵⁴. Em 1952, a importação de produtos automobilísticos equivaleu a 14,06% de todas as importação brasileiras⁴⁵⁵ e, entre 1945 e 1948, os veículos e acessórios cresceram de 2% para 11,4% do total das importações⁴⁵⁶. A Tabela XIX demonstra o reflexo dos constrangimentos cambiais, adiante discutidos, sobre a importação de veículos:

TABELA XIX
Brasil: importação de veículos
1940-1955

Ano	Carro para passageiros	Veículos comerciais
1940	13.900	9.600
1941	12.800	12.400
1942	2.700	5.100
1943	0	700
1944	0	2.100
1945	100	7.800
1946	9.637	18.732
1947	28.794	37.035
1948	31.751	36.148
1949	21.390	19.503
1950	15.717	33.010
1951	47.274	62.228

⁴⁵⁴ cf. BRASIL, MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Aspectos econômicos da fabricação...op. cit.*, p. 13.

⁴⁵⁵ *Idem*, p. 66.

⁴⁵⁶ cf. SHAPIRO, Helen. *Op. cit.*, p. 30.

1952	30.494	49.625
1953	6.363	6.719
1954	4.226	26.312
1955	1.536	9.318

Fonte: Eduardo Augusto de Almeida Guimarães, *Industry, Market and the Growth of the Firm in the Brazilian Economy*, (Ph.D. diss), University of London, 1980, *apud* SHAPIRO, Helen, *Engines of growth: the state and transnational auto companies in Brazil*, Cambridge, Cambridge University Press, 1994, p. 35

A importação de veículos oscila de acordo com as restrições cambiais da II Guerra e da crise cambial iniciada em 1952. Desta forma, como demonstram as Tabelas XVIII e XIX, no ano de maior gasto cambial com veículos, 1952, os automóveis para passageiros contemplaram, para uma população de 58.456 mil brasileiros em 1955⁴⁵⁷, um brasileiro a cada 1.916, ou 0,052% da população. Em suma, o mercado brasileiro para veículos, particularmente para automóveis, de menor expressão econômica, embora bastante reduzido, implicava em fortes perdas cambiais para o País, justificando o constrangimento, por parte do Estado, às montadoras transnacionais para que estas viessem a produzir, localmente, os automóveis que aqui apenas montavam anteriormente com peças importadas.

As montadoras transnacionais, diante dos planos automotivos do GEIA que buscavam reverter este quadro, viram-se diante de um impasse: ou investiam na fabricação e montagem de veículos no Brasil ou, perdendo as vantagens cambiais e fiscais então oferecidas, ver-se-iam potencialmente alijadas do mercado brasileiro no médio e longo prazos⁴⁵⁸.

No início dos anos 1950, a fabricação no Brasil não parecia ser estratégica para as montadoras. A economia brasileira era ainda extremamente frágil se comparada à dos países mais desenvolvidos que possuíam complexos automotores. O Brasil foi, de fato, o primeiro país da América Latina a projetar um parque automotivo, já que a Argentina só viria a fazê-lo em 1959⁴⁵⁹. Ademais, a estratégia de investimentos das empresas transnacionais americanas no período em questão concentrava-se na Europa e países como o Brasil eram percebidos simplesmente como mercados para exportação.

No entanto, a criação do GEIA e os planos automotivos brasileiros coincidiram com mudanças profundas nas características da estrutura do setor automotivo mundial. O virtual duopólio do pré-Guerra e do imediato pós-Guerra, quando o mercado mundial era dominado

⁴⁵⁷ cf. LAFER, Celso. *Op. cit.*, p. 22.

⁴⁵⁸ cf. SHAPIRO, Helen. *Op. cit.*, p. 21.

⁴⁵⁹ cf. SOURROUILLE, Juan. *Transnacionales en America Latina: el complejo automotor en Argentina*. Ciudad del Mexico: Editorial Nueva Imagen, 1980.

pela GM e pela Ford, secundados de longe pela Chrysler, foi substituído, nos anos 1950, por uma gama mais diversificada de empresas que buscavam novas áreas de financiamento, principalmente européias⁴⁶⁰.

O mercado europeu de automóveis foi amplamente dominado pelas empresas americanas no entre-guerras, fazendo com que mesmo as empresas européias então existentes fossem fortemente dependentes das americanas para a aquisição de máquinas-ferramenta⁴⁶¹. No entanto, na década de 1950, mudanças profundas ocorreram no parque automotivo europeu. A reconversão do pós-Guerra, em larga medida financiada pelo Plano Marshall, disseminou o fordismo pela Europa. Paralelamente, ocorreu um processo de fusão de empresas que transformou o até então difuso parque industrial automotivo do continente em um parque oligopolizado, ao estilo americano, concentrado em um número relativamente pequeno de grandes e poderosas empresas. Finalmente, enquanto que, nos Estados Unidos, atenção especial era dada ao *design* de carros enormes⁴⁶², a Europa liderou a renovação tecnológica do setor no período e investiu pesado em carros populares, de baixo custo unitário. Como resultado, a produção alemã de automóveis, por exemplo, saltou de 306.064 unidades em 1950 para 2.055 milhões em 1960 e, em 1956, a Alemanha já era a segunda produtora de automóveis do mundo⁴⁶³.

Estas transformações configuraram um novo patamar de concorrência no setor automobilístico mundial. Mesmo o mercado americano foi por elas influenciado e, em 1958, 8,1% dele já era suprido por importações da Europa⁴⁶⁴. Neste cenário, algumas empresas européias, como a Simca francesa, a Mercedes-Benz e a Volkswagen alemãs perceberam, no Brasil, uma oportunidade de ocupação de novos mercados. A Volkswagen, por exemplo, já em 1954 a quarta maior montadora do mundo, atrás apenas das Três Grandes americanas, teve a oportunidade de instalar no Brasil a maior planta automobilística da América Latina e a maior subsidiária de uma empresa alemã no exterior⁴⁶⁵.

Para Latini, dado este novo patamar competitivo criado na década de 1950, "... cabia ao Brasil criar as condições de confiabilidade que valorizassem as oportunidades existentes no país *vis-a-vis* de outros países que almejavam a industrialização"⁴⁶⁶. Assim, das 11 empresas automobilísticas implantadas no Brasil, a predominância de capitais, particularmente no que diz respeito à fabricação de veículos de passageiros, era européia:

QUADRO II

⁴⁶⁰ Para uma discussão sobre as estratégias das empresas transnacionais. cf. SHAPIRO, Helen. *Op. cit.*, p. 70 e seguintes.

⁴⁶¹ cf. FLINK, James. *Op. cit.*, p. 257.

⁴⁶² cf. Capítulo 4.

⁴⁶³ cf. FLINK, James. *Op. cit.*, p. 297 e seguintes.

⁴⁶⁴ *Idem*, p. 287.

⁴⁶⁵ *Idem*, p. 234.

Empresas automobilísticas por procedência de capital

Empresa	Procedência do Capital
Predominância de capital nacional	
Willys Overland do Brasil	Estados Unidos e França
Vemag	Alemanha
FNM	Itália
Capital Nacional - 50%	
Mercedes-Benz	Alemanha
Simca do Brasil	França
Predominância de capital estrangeiro	
Ford Motor do Brasil	Estados Unidos
General Motors	Estados Unidos
International Harvester	Estados Unidos
Volkswagen	Alemanha
Toyota	Japão

Fonte: Presidência da República, Conselho do Desenvolvimento, *Relatório do Diretor Executivo, atividades no ano de 1958*, volume III, 1959, p. 348.

Das montadoras que tinham participação americana, somente a Willys Overland do Brasil, empresa de segunda linha e com predominância de capital nacional, produziu automóveis na primeira fase de implantação da indústria automobilística. As americanas Ford e GM recusaram-se a fazê-lo até a década de 1960, e só o fizeram sob condições mais favoráveis do que as oferecidas pelo GEIA, após o golpe de 1964⁴⁶⁷. Por outro lado, é interessante notar também que nenhuma das empresas que efetivamente consolidaram a indústria automobilística brasileira, com a exceção da Volkswagen, iria sobreviver ao processo de concentração de capital, ocorrido em vários setores da economia, na década de 1960. Assim, em 1967, a Volkswagen assumiu o controle da Vemag; a Chrysler, outra gigante americana, chegou ao Brasil incorporando a International Harvester e a Simca; a Ford incorporou a Willys e a FNM foi incorporada, antes, pela Alfa Romeo⁴⁶⁸. As resistências da Ford e da GM em produzir carros no Brasil lhes custaram o amplo domínio da VW sobre este mercado. A empresa alemã, no fim da década de 1960, chegou a controlar 56% dele, ao passo que a Ford detinha apenas 18% e a GM 17%⁴⁶⁹.

⁴⁶⁶ LATINI, Sydney. *Op. cit.*, 1984, p. 30.

⁴⁶⁷ cf. seção 3 deste Capítulo.

⁴⁶⁸ cf. LATINI, Sydney. *Op. cit.*, 1984, p. 63.

⁴⁶⁹ *Idem*, p. 66.

Este quadro geral externo, e também a instabilidade política interna, explicam a estratégia de rápida implantação da indústria automobilística no País. Era preciso se chegar ao *no returning point*, em que o "... local de partida fica cada vez mais distante ou de mais difícil acesso do que o da chegada"⁴⁷⁰. Para as montadoras teria sido mais conveniente investir de acordo com as expectativas do mercado. No entanto, o governo, ao exigir altos índices de nacionalização em um tempo reduzido, acabou por forçá-las a um volume de investimentos tal que tornasse, depois, cara demais a sua desmobilização.

Desta forma, a limitação do mercado brasileiro não se constituiu, como em outros países apontados por Lipietz, em um óbice ao processo de substituição de importações com paradigma tecnológico fordista⁴⁷¹. Mesmo porque, em termos absolutos, já em 1963 o Brasil possuía a 9o. maior produção automobilística do mundo, como atesta a Tabela XX:

TABELA XX
Maiores produtores automobilísticos em 1963

País	Unidades
Estados Unidos	9.086.000
Alemanha	2.673.300
Reino Unido	2.109.200
França	1.668.900
Japão	1.151.700
Itália	849.600
Canadá	629.500
Austrália	264.900
Brasil	174.060
Suécia	168.300
Espanha	131.400
Argentina	104.900
Índia	39.900
Holanda	19.500
Áustria	10.200
Israel	2.000

Fonte: ANFAVEA, *Indústria automobilística brasileira*, São Paulo, Anfavea/Sinfavea, 1964, p. 13

⁴⁷⁰ MEIRA, Lúcio. *Op. cit.*, 1966, p. 54.

⁴⁷¹ cf. LIPIETZ, Alain. *Op. cit.*

Apesar deste bom desempenho, o Brasil só ultrapassaria a marca de 1% da produção mundial de veículos no ano de 1969, quando atingiu 1,2%. No ano de 1960, ao fim do governo JK, o País produzia 0,8% da produção mundial⁴⁷². Em 1968, somente a GM americana produziu 20 vezes mais automóveis, empregou 14 vezes mais pessoal e faturou 22 vezes mais do que as 11 montadoras brasileiras somadas⁴⁷³.

Mesmo nos dias de hoje, a frota nacional é relativamente reduzida, como demonstra a Tabela XXI:

⁴⁷² cf. ALMEIDA, José. *Op. cit.*, p. 61.

⁴⁷³ *Idem*, p. 61, 62.

TABELA XXI:

Frotas nacionais, relação habitantes/veículos nos países de maiores frotas,
 % das frotas nacionais em relação à frota mundial e
 participação das produções nacionais no total mundial em 1994

Colocação	Países	Unidades em 1000	Relação hab./veículos	Frotas nacionais como % da frota mundial	Produções nacionais como % da mundial
1	Estados Unidos	194.469	1,3	31,0	24,6
2	Japão	65.011	1,9	10,3	21,2
3	Alemanha	42.533	1,9	6,7	8,7
4	Itália	32.578	1,8	5,1	3,0
5	França	30.040	1,9	4,7	7,1
6	Reino Unido	27.437	2,1	4,3	3,4
7	CEI	23.405	12,6	3,7	2,2
8	Canadá	17.440	1,6	2,7	4,5
9	Espanha	16.687	2,4	2,6	4,3
10	Brasil	14.260	10,9	2,2	3,1

Fonte: tabela montada a partir de ANFAVEA. *Anuário estatístico da indústria automobilística brasileira: 1957-1995*. São Paulo: Anfavea, 1996, p. 19, 20, 21. O 4o. maior produtor do mundo é a Coreia do Sul que, embora tenha uma frota de apenas 7.404 mil unidades, correspondendo a 1,1 % da frota mundial, com uma média de 1 automóvel a cada 6,1 habitantes, produziu, em 1994, 4,5% do total mundial, sendo uma parte expressiva destinada ao mercado externo.

O Brasil, portanto, em termos absolutos, tem a 10o. maior frota de veículos do mundo, o que dá uma idéia da grandeza da importância do mercado brasileiro de automóveis. No entanto, se comparado com sua população, o mercado brasileiro continua bastante reduzido, assim como a participação da frota nacional no conjunto das frotas nacionais e da produção internacional. O fordismo parcial keynesiano prescindiu, portanto, de um mercado de massas para automóveis, o que se explicita pelo fato de que, se cada indivíduo possuísse apenas 1 veículo, menos de 10% dos brasileiros seriam motorizados, ao passo que mais da metade dos japoneses, alemães, italianos, franceses, canadenses e quase 80% dos americanos o seriam.

Portanto, como atesta a passagem que abre esta seção, o efetivo dimensionamento do mercado era uma questão secundária para os planejadores. Havia a percepção, dada pela pauta de importações, de que a demanda existente justificava a nacionalização da produção e que as limitações cambiais, ao restringir a importação de veículos, acabariam por agravar o gargalo

de transportes para o desenvolvimento do País⁴⁷⁴. De fato, entre 1946 e 1953, a frota nacional de automóveis expandiu-se a uma taxa anual de 17,2%, crescimento este que foi bruscamente freado pela crise cambial a partir de 1953, conforme atesta a Tabela XIX. Em decorrência, o dimensionamento do mercado para os diferentes tipos de veículos foi feito de forma bastante precária, fato reconhecido pelo próprio *Relatório do Grupo de Trabalho Sobre a Indústria Automobilística*, que sugeriu a criação do GEIA, quando afirma, referindo-se aos automóveis de passageiros: "Não há bases convincentes para o estudo da demanda de automóveis de passageiros no Brasil, tendo em vista os percalços, os tumultos e os preços desses veículos, vigorantes como condições de mercado nos últimos 10 anos"⁴⁷⁵. Sequer o número total de automóveis é tido como certo, embora o *Relatório* estime existirem no Brasil, em meados de 1955, cerca de 350 mil unidades, incluindo jeeps, ainda que estes números devessem ser mais elevados não fossem as restrições impostas às importações por questões cambiais⁴⁷⁶. Nos anos de 1953-55, o Brasil importou algo em torno de 5 mil unidades/ano, mas o *Relatório* estima que a demanda efetiva por automóveis, mesmo a um preço mais elevado, situava-se acima das 10 mil unidades/ano, algo em torno de 10 mil automóveis e 5 mil jeeps, "... valores esses que, lamentavelmente, são aqui lançados como simples indicação pelos mesmos motivos"⁴⁷⁷, ou seja, inexistência de bases convincentes para o cálculo. O *Relatório*, por fim, calcula um mercado da ordem de US\$ 38 milhões anuais para automóveis, "... o que parece justificar a respectiva indústria no país"⁴⁷⁸, embora reconheça "... no automóvel de passageiros uma utilidade de interesse econômico secundário quanto aos serviços que preste, embora não se chegue a admitir que esses serviços sejam necessariamente suntuários ou fúteis"⁴⁷⁹.

Também no que diz respeito às camionetas, devido às dificuldades de estabelecer tecnicamente linhas limítrofes destas com os caminhões empregados no transporte de carga, "... renuncia-se a maior extensão das considerações sobre esses tipos de veículos - preferindo-se confundi-los com caminhões em geral"⁴⁸⁰ no que diz respeito ao dimensionamento do mercado. É interessante notar que, também no que diz respeito a este tipo de veículo, o *Relatório* não percebe um "... interesse econômico de sensível vulto..."⁴⁸¹, se bem que tenha um mérito superior aos automóveis de passageiros.

Finalmente os jeeps são percebidos como tendo maior importância econômica, embora menor do que a inicialmente pensada, principalmente na agricultura ou no transporte

⁴⁷⁴ cf. a seção 2 deste Capítulo.

⁴⁷⁵ BRASIL, CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO. *Relatório do Grupo de Trabalho...op. cit.*, p. 5.

⁴⁷⁶ cf. Capítulo 3 desta dissertação, seção 5: A dimensão do mercado, as limitações cambiais e a arrecadação fiscal.

⁴⁷⁷ BRASIL, CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO, *Relatório do Grupo de Trabalho...op. cit.*, p. 5, 6.

⁴⁷⁸ *Idem*, p. 6.

⁴⁷⁹ *Idem*, p. 7.

⁴⁸⁰ *Ibidem*, p. 8.

⁴⁸¹ *Ibidem*, p. 8.

em áreas desprovidas de estradas com leitos adequados. Entre 1946 e 1955, entraram no país 30.311 jeeps e 3.467 versões especiais (caminhonetes e caminhões), o que também justificaria sua produção no Brasil⁴⁸².

Os veículos realmente identificados como fundamentais para os transportes rodoviários são os caminhões, aos quais os ônibus são tecnicamente equiparados, embora não se dispusesse de dados estatísticos relativos ao serviço de transporte urbano ou intra-estadual de mercadorias. O *Relatório* prevê, no que diz respeito ao transporte de cargas interestadual, um crescimento da tonelagem transportada da ordem de 4.800.000 toneladas em 1953 para 10.000.000 de toneladas em 1961. Por estes números, e pelo aumento na demanda de transportes rodoviários, o Relatório justifica a implantação da indústria de caminhões no Brasil⁴⁸³.

Também o relatório *Aspectos econômicos da fabricação de automóveis no Brasil* afirma, referindo-se a todos os veículos, exceto caminhões: "Quanto aos outros tipos de veículos - Jeeps, automóveis de passageiros, camionetas tipo Station Wagon ou Utility e tratores, não há bases estatísticas para avaliação dos respectivos mercados com boa segurança"⁴⁸⁴. Ainda assim, o relatório prevê, para o ano de 1962, a seguinte demanda para veículos:

⁴⁸² *Ibidem*, p. 9, 10.

⁴⁸³ *Ibidem*, p. 11.

⁴⁸⁴ BRASIL, MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Aspectos econômicos da fabricação..op. cit.*, , p. 19.

TABELA XXII

Demanda, por tipo de veículo, em mil unidades

1962

Tipo de veículo	Unidades em mil
Caminhões	80
Jeeps	15
Tratores	15
Automóveis	20
Total	130

Fonte: BRASIL, MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, *Aspectos econômicos da fabricação de automóveis no Brasil*, "Um plano em marcha" no. 9, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação, 1957, p. 19

Segundo o estudo, esta demanda assumiria um custo de US\$ 391.500.000⁴⁸⁵, levando à conclusão de que

"A magnitude destes valores é bastante para apoiar a indústria local que estaria então constituída, com amplas margens de segurança, e ao mesmo tempo, constitui indicação suficiente para revelar a impossibilidade de ser atendida a demanda respectiva através de aquisições no exterior, pelo volume de divisas requeridas por essa última prática"⁴⁸⁶.

No entanto, os caminhões, aos quais tanta importância era atribuída pelo GEIA, que previa no período 1957-60 uma produção deste tipo de veículo 3 vezes maior que a de carros, acabaram por ser rapidamente suplantados pelos últimos em números de veículos produzidos, dado que sua demanda foi rapidamente satisfeita, ao passo que a de automóveis continuou, embora discretamente, crescendo. Ou seja, o veículo que justificava, do ponto de vista econômico, em termos de circulação de riquezas, a nacionalização da indústria, rapidamente perdeu a primazia na produção para os veículos de interesse econômico secundário. Já em 1961, a indústria automobilística produziu o dobro de carros do que de caminhões⁴⁸⁷ e, mais do que isto, a concentração da renda no País começou, nos anos 1960, a influir no tipo de carro de passeio a ser produzido, cada vez mais luxuoso. Como afirma Nascimento,

"Podemos dizer, então, que, além da opção feita para uma utilização e produção do veículo de transporte individual, ocorreu uma outra opção para veículos grandes e de

⁴⁸⁵ *Idem*, p. 21.

⁴⁸⁶ *Ibidem*, p. 22, 23.

⁴⁸⁷ cf. ANFAVEA. *Op. cit.*, 1996, p. 61.

maior luxo e, por um aumento da influência de fabricantes americanos em detrimento dos europeus, no que se refere aos modelos e tipos de veículos produzidos"⁴⁸⁸.

A frota brasileira de veículos acompanhou, efetivamente, este movimento. Em 1957, ela era composta por 50,43% de carros para passageiros, 3,91% de ônibus e 45,66% de caminhões. Dez anos depois, em 1966, 59,79% eram de carros, 3,64% de ônibus e 36,57% de caminhões⁴⁸⁹, entre os quais os novos modelos americanos, de luxo, passaram a ganhar destaque, como o Galaxie, de 1967⁴⁹⁰ e o Opala, de 1968⁴⁹¹. Esta tendência se fez acompanhar pelo próprio aumento da concentração da renda na década de 1960 e por todas as décadas seguintes, como mostra a Tabela XXIII:

TABELA XXIII

Distribuição de rendimento da PEA com rendimento por classe de renda
1960-1989

Classes percentuais	1960	1970	1980	1989
10% mais pobres	1,9	1,2	1,2	0,6
10	2,0	2,1	2,0	1,6
10	3,0	3,0	3,0	2,3
10	4,4	3,8	3,6	2,7
10	6,1	5,0	4,4	3,7
10	7,5	6,2	5,6	4,9
10	9,0	7,2	7,2	6,6
10	11,3	10,0	9,9	9,5
10	15,2	15,2	15,4	15,8
10% mais ricos	39,6	46,5	47,9	52,2

Fonte: BONELLI, R. e SEDLACEK, G, *Distribuição de Renda: Evolução no Último Quarto de Século*, IPEA/INPES, TDI, no. 145, 1988, para os anos 1960, 1970 e 1980; BONELLI, R. e SEDLACEK, G., "A evolução da distribuição de renda entre 1983 e 1988", in CAMARGO, J.M. e GIAMBIAGI, F. (org.), *Distribuição da Renda no Brasil*, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1991, para o ano de 1989

À inexatidão do dimensionamento do mercado⁴⁹² viria juntar-se outro elemento indicativo da importância apenas relativa dada à questão: a inexistência de mecanismos de

⁴⁸⁸ NASCIMENTO, Benedicto Heloiz. *Op. cit.*, p. 91

⁴⁸⁹ *Idem*, p. 90.

⁴⁹⁰ cf. ANFAVEA.. *Op. cit.*, 1994, p. 40.

⁴⁹¹ *Idem*, p. 102.

⁴⁹² Para uma crítica bastante ampla à avaliação do mercado pelo GEIA, inclusive com o apoio de modelos teóricos matemáticos, cf. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. *Op. cit.*, p. 45 e seguintes.

financiamento ao consumidor, central para a ampliação do mercado, ao nele incorporar indivíduos ou empresas que desejassem comprar um veículo mas que não tivessem capacidade ou *força de vontade* para acumular suas poupanças durante anos para então comprá-lo a vista⁴⁹³. Durante todo o período de implantação e consolidação da indústria automobilística, os financiamentos foram feitos a partir da própria indústria automobilística, através do reinvestimento de seus lucros, com uma pequena contribuição do sistema bancário e, de forma incipiente, de sociedades de financiamento⁴⁹⁴. Os consórcios só foram organizados em 1963⁴⁹⁵, ao passo que, somente a partir de 1966, com a Resolução 45 do Banco Central, foi criado um sistema de crédito ao consumidor final, de importância central para a aquisição de bens de consumo durável para um público mais amplo⁴⁹⁶.

Ao contrário portanto do que ocorreu com outras experiências de substituição de importações que, como aponta Lipietz, fracassaram pela barreira da balança de comércio, quando os investimentos e importações decorrentes necessárias para a instalação de um parque industrial superavam em muito a capacidade de crescimento das exportações de matérias primas⁴⁹⁷, no caso da indústria automobilística brasileira sua nacionalização esteve estreitamente relacionada à necessidade de o Brasil diminuir seu dispêndio cambial com a importação de automóveis. A idéia básica do processo era a de substituir dispêndios cambiais gastos em veículos prontos, pela aquisição de máquinas para a fabricação, interna, destes veículos⁴⁹⁸.

Logo, a idéia era justamente a de desonerar a balança de pagamentos brasileira e, portanto, a situação cambial, sempre extremamente precária no período em questão⁴⁹⁹. Celso Lafer chega a afirmar que “A decisão de criar no Brasil a meta automobilística (Meta 27) foi basicamente motivada pelo fato de que sua implantação, mesmo no curto prazo, significaria uma redução das importações e, conseqüentemente, uma economia em reservas cambiais”⁵⁰⁰.

De fato, na década de 1950, a economia brasileira vivia, ainda, em torno do problema do café, que em 1952 correspondeu a 74% das vendas externas do País⁵⁰¹, e sua política

⁴⁹³ *Idem*, p. 78.

⁴⁹⁴ cf. LATINI, Sydney. *A implantação da indústria automobilística no Brasil, Balanço de 3 anos...*, p. 25.

⁴⁹⁵ cf. OLIVEIRA, Francisco e POPOUTCHI, Maria A. T. *Transnacionales en América Latina: el complejo automotor en Brasil*. Cidade do México: Editorial Nueva Imagen, 1979, p. 21

⁴⁹⁶ cf. OLIVEIRA, Francisco de e POPOUTCHI, Maria A. T. *Op. cit.*, p. 263.

⁴⁹⁷ cf. LIPIETZ, Alain. *Op. cit.*, p. 78.

⁴⁹⁸ BRASIL, CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO. *Relatório do Grupo de Trabalho ...op. cit.*, p. 27. Para as estratégias cambiais, cf. p. 63 e seguintes.

⁴⁹⁹ cf. BRASIL, CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO. *Relatório do período 1956-1960*. Rio de Janeiro: 1960, p. 2.

⁵⁰⁰ cf. LAFER, Celso. *Op. cit.*, p. 61-62. No original: "The decision to create in Brazil the motor vehicle industry target (target 27) was basically motivated by the fact that its implementation, even in the short run, would signify a reduction in its imports and, consequently, a saving in foreign-exchange reserves".

⁵⁰¹ cf. VIANNA, Sérgio Bessermann. *Op. cit.*, p. 128.

econômica girava, basicamente, em torno da questão cambial⁵⁰². Esta, como não poderia deixar de ser, implicava em fortes pressões sobre a balança comercial e o fluxo de divisas externas para o País, inclusive sobre sua capacidade de importar. O cruzamento destas três variáveis: política cambial, balanço de pagamentos e capacidade de importações, teve uma importância grande na opção pela instalação da indústria automobilística no País⁵⁰³.

Neste cenário, a nacionalização da indústria automobilística surgia como uma alternativa para estancar o fluxo de divisas⁵⁰⁴ e permitir a manutenção do crescimento da frota nacional. Em todos os documentos em que a estratégia do GEIA é explicitada, como no *Relatório do Grupo de Trabalho da Indústria Sobre a Indústria Automobilística*, a questão cambial aparece como central⁵⁰⁵. Já o documento *Aspectos econômicos da fabricação de automóveis no Brasil*, do Ministério da Viação e Obras Públicas, de 1957 afirmava:

"A verificação da existência de um item singularizado das importações brasileiras, mais avultado que os dois notórios absorvedores de divisas, o trigo e os derivados de petróleo, fôra, em 1951, ponto de partida para o convite à exploração das possibilidades de vir a ser constituída no Brasil a Indústria Automobilística"⁵⁰⁶.

Também Sydeny Latini afirma a importância da instalação da indústria automobilística para os efeitos anticíclicos sobre a crise do café, assim como para seus efeitos diretos e indiretos

"... sobre o balanço de pagamentos, relativamente às necessidades prementes de material de transporte rodoviário, cuja importação foi drasticamente reduzida durante muitos anos, situando-se muito aquém das necessidades imperiosas do mercado em ascensão e sem perspectivas de melhora em tempo útil"⁵⁰⁷.

graças à persistência das limitações cambiais. Ainda segundo ele, "... quando o atual governo deliberou realizar um esforço para produzir veículos no Brasil visava um duplo objetivo: suprir o país de meios adequados de transporte rodoviário e, posteriormente, anular um dos itens mais onerosos do nosso balanço de pagamentos"⁵⁰⁸.

Neste quadro, a Instrução 113 da Sumoc foi fundamental, ao permitir a importação de equipamentos sem cobertura cambial. Foi justamente através dela que as 11 empresas

⁵⁰² cf. ORENSTEIN, Luiz e SOCHACZEWSKI, Antônio Cláudio. "Democracia com desenvolvimento: 1956-1961" in ABREU, Marcelo de P. (org.). *Op. cit.*, p. 171.

⁵⁰³ Para uma análise detalhada da política cambial brasileira no segundo governo Vargas, cf. VIANNA, Sérgio Bessermann. *Op. cit.*, p. 125 e seguintes.

⁵⁰⁴ para uma análise da crise cambial de 1952 e da crise política que se lhe seguiu, cf. ORENSTEIN, Luiz e SOCHACHEVSKY, Antônio Cláudio. *Op. cit.*

⁵⁰⁵ cf. BRASIL, CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO. *Relatório do Grupo de Trabalho...op. cit.*, p. 2

⁵⁰⁶ BRASIL, MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. *Aspectos econômicos da fabricação...op. cit.*, p. 13, 14.

⁵⁰⁷ cf. LATINI, Sydney. *A implantação da indústria automobilística no Brasil, Balanço de 3 anos...op. cit.*, p. 11.

automobilísticas instaladas no Brasil no período (FNM, Ford do Brasil, GM do Brasil, International Harvester, Mercedes-Benz, Scania Vabis, Toyota, Simca, Vemag, Volkswagen e Willys-Overland⁵⁰⁹) fizeram seus investimentos⁵¹⁰. Em seu conjunto, a indústria automobilística foi o setor da economia que mais utilizou a Instrução para suas inversões, sendo a responsável por 46,1% do total dos investimentos feitos sem cobertura cambial entre 1956 e o primeiro semestre de 1960⁵¹¹. Aliás, é interessante notar como a Instrução 113 da Sumoc, criada na gestão de Eugênio Gudín frente ao Ministério da Fazenda, o mais importante economista liberal do período e adversário sistemático dos desenvolvimentistas brasileiros⁵¹², transformou-se em um poderoso mecanismo de financiamento industrial quando estes mesmos desenvolvimentistas chegaram ao governo com JK.

De qualquer modo, a instalação da indústria representou, no período 1957-1960, uma poupança bruta, no balanço de pagamentos, da ordem de US\$ 1, 2 bilhão⁵¹³. Com o mesmo dispêndio cambial que teve através da concessão de estímulos à nacionalização dos veículos, o Brasil incorporou 122.528 unidades à sua frota no período 1957-1960, ao passo que teria incorporado, com o mesmo dispêndio, apenas 36.793 veículos se estes tivessem sido importados⁵¹⁴. Assim, conclui o *Relatório do período 1956-1960*, que

“Renovou-se a frota existente no País despendendo-se apenas ¼ do que seria necessário para a importação daquela quantidade de veículos, atraindo para nosso território mais de US\$ 300 milhões em máquinas e equipamentos estrangeiros, (72% sem cobertura cambial), além de "know-how" de que se beneficiou a indústria brasileira, de modo geral”⁵¹⁵.

Os cálculos da Confederação Nacional da Indústria no que diz respeito à economia de divisas feitas pelo País através da nacionalização da indústria automobilística são próximos. Calcula a CNI que, no período 1957-1963, a nacionalização permitiu uma economia de divisas da ordem de US\$ 1,4 bilhão⁵¹⁶, além da instalação de todo um parque industrial de ponta tecnológica.

Por outro lado, a instalação da indústria automobilística propiciou, também, uma arrecadação tributária difícil de ser mensurada, posto que dividida em três níveis (municipal, estadual e federal) e pelos efeitos-cascata sobre outros ramos da indústria, todos eles também

⁵⁰⁸ *Idem*, p. 13.

⁵⁰⁹ cf. BRASIL, CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO. *Relatório do período 1956-1960...op. cit.*, p. 8.

⁵¹⁰ cf. SHAPIRO, Helen. *Op. cit.*, p. 136.

⁵¹¹ cf. ANFAVEA. Indústria automobilística brasileira. São Paulo: Anfavea/Sinfavea, 1961, p. 44.

⁵¹² Para uma análise do pensamento de Eugênio Gudín, cf. BIELHCHOVSKY, Ricardo. *Op. cit.*, p. 42 e seguintes.

⁵¹³ cf. BRASIL, CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO. *Relatório do período 1956-1960...op. cit.*, p. 6.

⁵¹⁴ cf. ANFAVEA. *Op. cit.*, 1961, p. 42, 43.

⁵¹⁵ BRASIL, CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO, *Relatório do período 1956-1960...op. cit.*, p. 7.

⁵¹⁶ CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA. *Op. cit.*, p. 222.

tributáveis. Lúcio Meira, em seu discurso como patrono da primeira turma de engenheiros especializados em automóveis, em 1959, percebe a internalização da arrecadação tributária como uma das maiores conquistas da indústria automobilística⁵¹⁷. Seus impactos sobre a arrecadação fiscal podem ser facilmente dimensionados por apenas um dado: em 1959, as 11 empresas automobilísticas recolheram CR\$ 6,8 bilhões em impostos, desta forma distribuídos:

TABELA XXIV
Impostos diretos pagos pela indústria automobilística
1959-1962

Qualificação	1959	1960	1961	1962	1962 %
Impostos federais	3.657	6.637	12.720	20.689	63,4
Impostos estaduais	3.107	5.382	5.906	10.981	33,6
Impostos municipais	90	148	353	971	3,0
Total	6.854	12.167	18.979	32.641	100

Fonte: ANFAVEA, *Indústria automobilística brasileira*, São Paulo, Anfavea/Sinfavea, 1963, p. 43

Neste mesmo ano, somente 6 estados brasileiros (São Paulo, Guanabara, Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Paraná e Rio de Janeiro) arrecadaram uma receita superior⁵¹⁸. Ao final da instalação da indústria automobilística, portanto, o Estado brasileiro resolveu em parte seu problema de dispêndio cambial e incorporou um setor industrial com forte capacidade de tributação, mesmo para um mercado relativamente pequeno.

⁵¹⁷ cf. MEIRA, Lúcio. *Discurso do Almirante Lúcio Meira...op. cit.*, p. 5, 6.

⁵¹⁸ cf. ANFAVEA. *Op. cit.*, 1961, p. 76, 77.

4- A civilização do automóvel

4.1- A modernidade fordista

Uma nave espacial aproxima-se de um planeta desconhecido e peculiar, cuja superfície, marrom e azulada, é coberta de nuvens brancas. Fazendo uma primeira análise de sua atmosfera, seus cientistas descobrem um desconcertante desequilíbrio de gases: oxigênio e metano são nela encontrados em quantidades altas e incompatíveis entre si. Primeira constatação: algo biológico deve estar produzindo o desequilíbrio de gases. Mas além deste sinal, outro é detectado: ondas com frequência contínua de rádio. Sem dúvida, no planeta há vida, e vida inteligente.

Utilizando um telescópio pouco potente, os viajantes espaciais percebem as primeiras ondulações no terreno, as montanhas e os vales. Contudo, quando utilizam um telescópio com resolução de cem metros, tudo muda. Surgem linhas retas, quadrados, retângulos. Prova definitiva de que há vida inteligente no planeta, sua superfície é coberta por cidades meticulosamente traçadas. Fotos de alta precisão, com resolução de um metro ou menos, mostram ainda mais, mostram que as linhas se entrecruzam e longas linhas, que ligam as cidades umas às outras, estão cheias de seres coloridos, aerodinâmicos, com alguns metros de comprimento, que se deslocam uns atrás dos outros. À noite, eles acendem luzes e alguns entram em suas casas. A maioria, no entanto, dorme nas ruas.

Finalmente, foi revelada a vida inteligente sobre o planeta. As ruas, as cidades inteiras, foram construídas para seu proveito. Mas, aumentando um pouco mais a resolução, os cientistas percebem que, sem minúsculos parasitas que deles entram e saem, os seres coloridos permanecem inertes.

Mais tarde, ficariam sabendo que os primeiros sinais de vida detectados, o oxigênio e o metano, são produzidos pela clorofila e pela flatulência do gado. Mas confusos ficariam eles quando soubessem que os seres coloridos, os dominantes, são extremamente novos e evoluíram mais rapidamente do que qualquer outra espécie do planeta. Seu primeiro antepassado, um trator de três rodas movido a vapor, surgiu somente no ano de 1769⁵¹⁹ do calendário local, enquanto que o primeiro antepassado do parasita que o faz mover-se, chamado Lucy, viveu há mais de 3 milhões de anos.

⁵¹⁹ cf. FLINK, James. *Op. cit.*, p. 1.

Como em todas as histórias americanas sobre invasores espaciais que chegam à Terra, a nave espacial de Carl Sagan⁵²⁰ chega, na verdade, aos Estados Unidos. Os habitantes do planeta são os americanos. São os automóveis. E suas cidades também são as americanas: centros urbanos cercados por subúrbios quadriculares em uma extensão sem fim, formando conurbações também sem fim, totalmente adaptadas aos seus habitantes. Neste ponto, eles teriam razão, já que, na década de 1970, entre 40% e 60% do espaço das grandes cidades americanas era ocupado pela circulação, estacionamento, venda e conserto de carros⁵²¹.

Mas, em um outro sentido, os visitantes espaciais também teriam razão. Embora bem maior do que os Estados Unidos, a partir da década de 1950 (do calendário local), o mundo ficou bem mais parecido com este país. Potência hegemônica no pós-Guerra, os Estados Unidos exportaram seu *way of life* como ideal de vida para todo o *mundo livre* através do cinema, da televisão, da propaganda, da música, dos investimentos de suas empresas. O automóvel, elemento central deste estilo de vida, conheceu assim um *baby-boom* mundial a partir de então⁵²², e o planeta todo, por assim dizer, americanizou-se sobre *Quatro Rodas*, com maior grau de aceitação ou resistência, segundo a região.

O Brasil não fugiu à regra. Como visto no capítulo 3, rapidamente o automóvel para passageiros, considerado como de importância econômica inferior, tornou-se de longe o veículo mais produzido no País. No ano de 1995, esta tendência estava amplamente consolidada: da produção total de veículos, 87,5% era composta por automóveis para passageiros, 12,4% de utilitários⁵²³. Os próprios planejadores tinham consciência da contradição expressa pelo automóvel, simultaneamente de reduzida importância econômica em termos de circulação de riquezas e como

"... o maior símbolo de nossa época, não só porque sua produção caracteriza a moderna organização industrial e comercial, mas também, porque, mais do qualquer outra contribuição singular da tecnologia moderna, ele transformou o sistema da vida do homem comum"⁵²⁴.

Possivelmente sem se dar conta de todas as suas implicações, o autor desta frase resumiu todo um projeto de modernidade, ora denominado fordista que, tendo no automóvel

⁵²⁰ cf. SAGAN, Carl. *Pálido Ponto Azul: uma visão do futuro da humanidade no espaço*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996, p. 91 e seguintes.

⁵²¹ cf. DUPUY, Jean-Pierre. *Introdução à crítica da ecologia política*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1980, p. 66.

⁵²² cf. DUNN, Seth. "Automobile fleet expands" in BROWN, Lester et alli. *Vital signs 1997: the environmental trends that are shaping our future*. Nova York: Worldwatch Institute, 1997.

⁵²³ cf. ANFAVEA. *Op. cit.*, 1996, p. 63.

⁵²⁴ LATINI, Sydney. *A implantação da indústria automobilística no Brasil. Balanço de 3 anos...*, p. 11

seu elemento central, articulava modo de produzir e modo de viver em torno do princípio da compressão tempo-espço.

Eric Hobsbawm descreve como o aperfeiçoamento dos meios de transporte, em meados do século XIX, como as ferrovias e o navio a vapor, encolheu o mundo. Mas não só os meios de transporte; também a tecnologia de comunicações então se aperfeiçoou e, entre 1850 e 1914, passou a ser possível ter-se uma idéia de todos os conflitos do mundo pelos jornais matinais⁵²⁵. Mais do que qualquer outra indústria, a estrada de ferro trouxe um forte impacto sobre a vida das pessoas, mesmo nas das que viviam em áreas não industriais: "Ela alterou a velocidade do movimento - na verdade, da vida humana - pois que, de algumas milhas por hora passou a ser medida em dezenas de milhas horárias, e fez surgir o conceito de uma rotina entrelaçadora que era ao mesmo tempo gigantesca, nacional, complexa e exata - simbolizada pela lista de horários de trens"⁵²⁶.

No fim do século XIX, o automóvel, tal qual havia feito a ferrovia 50 anos antes, "... mudou o sentido do tempo e do espaço de maneiras radicais"⁵²⁷, e a busca do encolhimento do mundo exponenciou-se e, mais do que isto, individualizou-se, transformando o entendimento do moderno direito de ir e vir como um direito a ser vivenciado de forma ilimitada e irrestrita, nem que a custo da eliminação das coerções da própria geografia⁵²⁸. A história do capitalismo, tanto do ponto de vista do processo produtivo quanto no das sensibilidades, tem se caracterizado pela aceleração do ritmo de vida⁵²⁹, e não é em absoluto coincidência que o fordismo, enquanto processo produtivo, tenha surgido na indústria automobilística, a indústria que produz o vetor do movimento.

Do ponto de vista do processo produtivo, o fordismo buscou comprimir tempo-espço em sua linha de montagem, fragmentando as tarefas e organizando-as no espaço, com o objetivo de maximizar a eficiência e minimizar as deseconomias do processo produtivo, acelerando o tempo de giro do capital⁵³⁰. Em verdade, o fordismo coroou um processo de aceleração da acumulação de capital que remonta à década de 1840, quando se acentua o ritmo da desabilitação, fragmentação e especialização da força de trabalho, ao mesmo tempo em que também se acelera a circulação das mercadorias, com o surgimento das primeiras lojas de departamentos e de novas formas de crédito ao consumidor, ensejando a ampliação do mercado de consumo.

⁵²⁵ cf. HOBBSBAWM, Eric. *Op. cit.*, 1977, p. 23 e seguintes.

⁵²⁶ cf. HOBBSBAWM, Eric. *Op. cit.*, 1986, p. 102.

⁵²⁷ HARVEY, David. *Op. cit.*, 1993, p. 240

⁵²⁸ cf. SENNET, Richard. *O declínio do homem público. As tiranias da intimidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988, p. 28.

⁵²⁹ cf. HARVEY, David. *Op. cit.*, p. 219.

⁵³⁰ *Idem*, p. 242.

O casamento entre o processo produtivo fordista e um tempo de vida que busca acelerar-se, ensejando, através do aumento da velocidade, a virtual eliminação do espaço, está no centro da modernidade fordista, que acabaria por alcançar sua expressão máxima na sociedade motorizada americana.

O automóvel, desde fins do século XIX e inícios do XX, faz parte da vida americana, tanto do ponto de vista de seu processo tecnológico quanto de seu estilo de vida, como Gramsci percebeu bastante cedo⁵³¹. Harvey aponta, seguindo Gramsci, que os métodos de trabalho fordistas são inseparáveis de um modo específico de viver, pensar e sentir a vida⁵³². O trabalhador de Ford não deveria ser, simplesmente, um ajustador de peças. Esta era sua dimensão no processo de trabalho *stricto sensu* e, deste ponto de vista, ele deveria ser intercambiável. Mas, para além desta dimensão, ele deveria ser também um americano, um novo tipo de homem, comprometido com um novo modo de viver⁵³³, sintetizado pelo próprio Henry Ford com o que viria a ser o sonho americano: cada trabalhador com sua casinha e seu automóvel⁵³⁴, encharcado das virtudes da família, da religião e do patriotismo⁵³⁵.

Já em 1927, havia um automóvel para cada cinco americanos, quase um a cada duas famílias⁵³⁶, marca impensável para outros países. Os que mais se aproximavam dos Estados Unidos, à época, eram o Canadá e a Nova Zelândia, com um carro a cada dez habitantes. França e Inglaterra possuíam 1 carro para cada 44 habitantes e a Alemanha, um para cada 196⁵³⁷. Esta presença massiva do automóvel viria a redesenhar profundamente a sociedade e a cidade americanas. Do ponto de vista urbanístico, as grandes cidades tenderam a esvaziar-se em favor dos subúrbios, e os transportes coletivos em favor do automóvel. Em termos de estilo de vida, uma cultura baseada na mobilidade, no deslocamento, consolidou-se e, conseqüentemente, as longas distâncias, características da paisagem americana, foram reduzidas pelo aumento da potência dos carros.

Se os primeiros subúrbios americanos, em cidades como Chicago e Nova York, surgiram ao longo das malhas ferroviárias⁵³⁸, em cidades como Washington, Kansas City e Saint Louis, o transporte individual havia superado o coletivo no trajeto entre a moradia e o trabalho já na década de 1920. O plano municipal de Kansas City, concebido entre 1893 e 1910, e iniciado em 1908, criou o primeiro subúrbio especialmente desenhado para o automóvel, no centro do qual foi construído, na década de 1920, o Country Club Plaza, o

⁵³¹ cf. GRAMSCI, Antônio. *Op. cit.*, p. 384 e seguintes. Cf. também capítulo 2 deste trabalho.

⁵³² cf. HARVEY, David. *Op. cit.*, p. 121.

⁵³³ cf. GRAMSCI, Antônio. *Op. cit.*, p. 396 e capítulo 2 deste trabalho.

⁵³⁴ cf. FORD, Henry e CROWTHER, Samuel. *Op. cit.*, p. 15.

⁵³⁵ cf. GRAMSCI, Antônio. *Op. cit.*, p. 375 e seguintes.

⁵³⁶ cf. HALL, Peter. *Op. cit.*, p. 329.

⁵³⁷ cf. FLINK, James. *Op. cit.*, p. 129.

⁵³⁸ cf. HALL, Peter. *Op. cit.*, p. 327.

primeiro *shopping-center* do mundo dirigido a clientes motorizados. Não por coincidência, foi na década de 1920 que os subúrbios norte-americanos começaram a crescer mais do que os centros urbanos⁵³⁹.

Neste redesenho, várias inovações urbanísticas foram desenvolvidas, como as *parkways*, avenidas arborizadas ligando os subúrbios às cidades-base. A primeira delas, a Long Island Motor Parkway, é até hoje considerada a primeira auto-estrada do mundo com acesso limitado a veículos motorizados. Melhor seria dizer, no entanto, com acesso limitado a automóveis. De fato, ligando Manhattan à Jones Beach, no litoral oceânico, a Long Island Motor Parkway é cortada por passagens de nível e viadutos baixos demais para permitir o trânsito de transportes coletivos. E quando, na década de 1930, seu construtor, Robert Moses, estendeu o sistema viário baseado em *parkways* na direção oeste de Manhattan, repetiu este esquema, já que, conscientemente, estava criando um sistema de interligação da cidade para usuários do automóvel⁵⁴⁰.

As *parkways* buscavam, assim, a renovação urbana e, de uma certa forma, podem ser consideradas as precursoras do sonho de Sigfried Giedion, e mesmo de Le Corbusier, de eliminar as ruas e, em seu lugar, plantar autovias⁵⁴¹. Giedion condenava as ruas das cidades, a estrutura urbana moderna, do século XIX, como obsoletas, como impecilhos físicos à construção de *rues corridors*, vias expressas para automóveis. No dizer de Marshall Berman, na concepção de Giedion, "... como a cidade e a rodovia não se coadunam, a cidade deve sair"⁵⁴². Foi o que aconteceu, mais ou menos, com a cidade paradigmática das autovias, Los Angeles. Inaugurada em 1940, a Arroyo Seco Parkway exponenciou a suburbanização da cidade, embora o complexo viário de Los Angeles só tenha sido completado na década de 1960⁵⁴³. Foi na Califórnia, justamente, que um estilo de vida baseado no automóvel, como bem de massa, se desenvolveu pela primeira vez. Suas estradas, seu clima e sua paisagem transformaram-na, ainda na década de 1920, no *paraíso dos motoristas*. Mesmo a geologia contribuiu para tal, pois tudo, na Califórnia, sempre foi disperso: as cidades, os parques industriais, todas as instalações humanas foram construídos de forma a evitar prejuízos incontornáveis em função de terremotos. O automóvel, nestas condições físicas e climáticas, encaixava-se como uma luva⁵⁴⁴.

Mas foi somente na década de 1950, com a explosão demográfica e imobiliária que se seguiu ao fim da Guerra, que todas as virtualidades deste sistema, que articulava automóvel e

⁵³⁹ *Idem*, p. 329.

⁵⁴⁰ *Ibidem*, p. 331.

⁵⁴¹ *Ibidem*, 241 e seguintes.

⁵⁴² cf. BERMAN, Marshall. *Op. cit.*, p. 290.

⁵⁴³ cf. HALL, Peter. *Op. cit.*, p. 333.

⁵⁴⁴ FLINK, James. *Op. cit.*, p. 143.

subúrbio, se realizaram e consolidaram o que viria a ser chamado de *american way of life*. Tanto o fordismo, como padrão tecnológico e relação salarial, quanto a intervenção keynesiana na economia, refletiram-se na massificação do consumo de carros, cuja frota passou de 49,3 milhões de unidades no início da década, para 73,8 milhões em seu final⁵⁴⁵, e casas de subúrbios, este último principalmente através da atuação da *Federal House Administration*⁵⁴⁶. Os Estados Unidos, por inteiro, suburbanizaram-se, expandiram-se espacialmente, e os automóveis foram os móveis desta revolução⁵⁴⁷, buscando sempre vencer maiores percursos centro-subúrbios em menor tempo possível.

Não por acaso, a década de 1950 foi também a década da General Motors, então a maior corporação do mundo. Para David Halberstam, ela transformou-se na própria imagem da América: a grande maioria de seus executivos, branca, era oriunda de pequenas cidades do interior e a empresa era *republicana*, como o foi a própria década⁵⁴⁸. Quando Charles Wilson, um de seus principais executivos, tornou-se Secretário de Defesa de Eisenhower, teria dito, inspirando políticos baianos: o que é bom para a GM é bom para o país⁵⁴⁹.

A GM ajudou a construir, com seus comerciais e seriados de TV, como o *Route 66*, o sonho americano dos anos 1950. Seus comerciais de TV não buscavam vender somente carros, mas um modo de vida. O primeiro deles, realizado em 1958, mostrava, através de belas imagens, a história de um rapaz recém-saído da *high-school* e prestes a entrar na Universidade. É noite, o rapaz está atrasado para um encontro. Quando sai de casa às pressas, sua família, composta por um pai saudável, uma mãe agradável e uma irmã menor, se reúne na porta. A música ao fundo é a do jingle da GM: "See the USA in your Chevrolet". O rapaz sai de casa e se dirige ao seu velho carro, já desgastado por muitos anos de uso pela família, herança de uma América menos afluyente, mas seus olhos vêem um outro carro, um *Chevy* novo, conversível. Só então o narrador fala: "If it's happened once, it's happened a thousand times". O rapaz olha para o carro e depois para sua família. Diante de sua indecisão, seu pai, finalmente, sorri e pega no bolso as chaves do veículo. O rapaz corre em sua direção, pega as chaves, corre para o conversível e quando está prestes a dar a ignição, percebe que esqueceu algo: o buquê de flores está no carro antigo. Ele pega o buquê e busca sua namorada, tão bela quanto seu carro novo. Está tudo muito claro: uma bela família, um ótimo rapaz, um grande carro. Só para ficar tudo mais claro ainda, o anunciante diz: "What a gal! What a night! What

⁵⁴⁵ HALBERSTAM, David. *Op. cit.*, p. 487.

⁵⁴⁶ cf. BERMAN, Marshall. *Op. cit.*, p. 291.

⁵⁴⁷ cf. HALL, Peter. *Op. cit.*, p. 333.

⁵⁴⁸ HALBERSTAM, David. *Op. cit.*, p. 489.

⁵⁴⁹ *Idem*, p. 118.

a car! The new Chevrolet!"⁵⁵⁰. O comercial seguinte da GM chamava-se "Family Shopping Tour"⁵⁵¹. O nome diz tudo.

Na década de 1950, o *carro de família* transformou-se em uma instituição nacional americana, influenciando profundamente os padrões de sociabilidade, distinção social e as relações geracionais. Se, por um lado, ele aproximou as famílias em torno dos programas dominicais, não mais reduzidos à igreja, por outro ele aumentou a independência, pela capacidade de locomoção, dos adolescentes. Para estes, o automóvel passou a ser central em suas vidas. Possuir um carro, para os rapazes de *high school*, era um importante elemento de distinção social, capaz inclusive de estimular ou impedir namoros. Houve, inclusive, a tendência, em inúmeras famílias, de comprar o segundo carro da família como forma de atender às necessidades de afirmação social de seus filhos na escola⁵⁵². O anúncio da GM, neste sentido, reflete/constrói necessidades em torno do automóvel muito presentes na sociedade americana dos anos 1950.

A robustez da economia, a nova era de abundância do pós-Guerra, o triunfo da mobilidade individual, o culto à velocidade, tudo isto estava condensado nos carros da GM, que deveriam expressar a solidez da sociedade e a nova fluência de seus proprietários. Ao contrário de sua concorrente mais imediata, a Ford, que expressava ainda um certo calvinismo parcimonioso de seu fundador, e que a condenou a um segundo plano na indústria automobilística nos pós-Guerra⁵⁵³, os carros da GM refletiam otimismo e segurança: "In the fifties bigger was better, and Americans, it seemed, wanted bigger cars every year"⁵⁵⁴. E sempre mais velozes. Surgiu então o *design* conhecido como Barroco de Detroit, expressão jocosa dos europeus para retratar os carros americanos de então, os famosos rabos-de-peixe, síntese de solidez e velocidade. O primeiro carro a incorporar as famosas barbatanas foi o Cadillac 1948, com linhas inspiradas na cauda dupla do Lockheed Lightning P-38, um caça da Segunda Guerra. As formas arredondadas e sólidas do P-38 estavam presentes nos pára-lamas, tetos conversíveis e nos adornos cromados, característica dos carros da GM de então⁵⁵⁵. A importância atribuída às formas, ao estilo, na verdade uma marca da GM desde a década de 1920⁵⁵⁶, fizeram com que, nos anos 1950, o departamento de *design* da empresa fosse mais prestigiado do que o de engenharia. Eram mais importantes pequenas modificações nos pára-

⁵⁵⁰ *Ibidem*, p. 633, 634.

⁵⁵¹ *Ibidem*, p. 634.

⁵⁵² cf. FLINK, James. *Op. cit.*, p. 159.

⁵⁵³ cf. FLINK, James. *Op. cit.*, p. 230, 231.

⁵⁵⁴ cf. HALBERSTAM, David. *Op. cit.*, p. 127.

⁵⁵⁵ cf. LAMAS, Cláudio. *Barroco de Detroit: o design automobilístico dos anos 50*, <http://www.conceito.com.br/historia/port-hist.html>, em agosto de 1996.

⁵⁵⁶ cf. FLINK, James. *Op. cit.*, p. 235.

choques, na combinação das cores, nos frisos, do que melhoras efetivas em componentes mecânicos que ninguém veria⁵⁵⁷.

Contudo, a solidez destes carros, expressão da solidez econômica da classe média americana da década de 1950, permitir-lhes-ia uma vida útil longa, mais longa do que o desejável pela própria GM que, afinal, precisava vender carros. Era necessário então criar mecanismos de obsolescência para seus produtos e, assim, foi generalizada uma experiência de fins da década de 1920⁵⁵⁸, do auge do período pré-Depressão, os modelos anuais, projetados para fazerem os donos dos carros, por mais belos, possantes, velozes e novos que fossem, sentirem-se desconfortáveis com seus modelos antigos de apenas um ano. Além disto, a GM criou também um modelo para cada tipo de consumidor, exigindo que, a cada momento de ascensão social (mas só de ascensão!) o consumidor se sentisse compelido a comprar um carro novo, de acordo com seu novo *status*: o modelo Chevy era destinado a jovens casais ou funcionários em início de carreira; o Pontiac, para pessoas de maior sucesso, mais confiantes no futuro e com mais dinheiro no bolso; o Oldsmobile, para quadros superiores, mais conservadores; o Buick, para o médico da cidade, o advogado jovem, prestes a virar sócio do escritório; o Cadillac, enfim, para o executivo superior, ou o dono da fábrica local⁵⁵⁹. O automóvel deveria ser o sinal visível de ascensão profissional, uma expressão do caminho de seu dono ao topo⁵⁶⁰.

Portanto, mais do que meio de transporte centro urbano-subúrbios, o automóvel transformou-se em meio de distinção social, no sentido atribuído por Bourdieu. Possuir uma marca ou modelo de automóvel, e seu ano, passaram a localizar socialmente seu proprietário e seu estilo de vida⁵⁶¹. Assim, quando os irmãos McDonald começaram a fazer sucesso com seu restaurante de *fast-food*, a primeira coisa que cada um deles fez foi comprar seu próprio Cadillac, “O que sinalizava que eles haviam se incorporado à classe dos proprietários e, como os outros líderes da cidade, trocavam de carro a cada ano pelo último modelo”⁵⁶².

Com a massificação definitiva do automóvel, o subúrbio tornou-se um projeto de ascensão social acessível a camadas da população até então usuárias dos sistemas de transportes coletivos: casas unifamiliares, cercada por jardins e com garagens para abrigar, ao menos um, quando não dois carros, além do quintal para fazer um churrasco de fim de

⁵⁵⁷ cf. HALBERSTAM, David. *Op. cit.*, p. 127.

⁵⁵⁸ cf. FLINK, James. *Op. cit.*, p. 202.

⁵⁵⁹ cf. HALBERSTAM, David. *Op. cit.*, p. 120.

⁵⁶⁰ Idem, p. 122.

⁵⁶¹ cf. BOURDIEU, Pierre. “Gostos de classe e estilos de vida” in ORTIZ, Renato (org.). *Pierre Bourdieu*. São Paulo: Editora Ática, 1994, p. 82.

⁵⁶² HALBERSTAM, David. *Op. cit.*, p. 121. No original: “That signaled they had joined the proprietorial class, and like the other town leaders, they dutifully turned in their Caddies each year for the latest model”.

semana⁵⁶³, tornaram-se a outra face do *american way of life*. Era o sonho de Ford realizado. Aliás, a produção fordista, nos anos 1950, não se limitou ao carro, mas estendeu-se também à própria construção de subúrbios. Foi William Levitt quem trouxe as técnicas fordistas para a construção em massa de casas de subúrbio, urbanizando com uma produção em série, rígida divisão do trabalho, projetos e lotes padronizados, novos materiais e ferramentas, componentes pré-fabricados e bom gerenciamento das vendas. A primeira *Levittown*, em Long Island, paradigma de subúrbio americano dos anos 1950, que atraía milhares de pessoas em filas gigantescas para comprar suas casas, foi o maior programa de urbanização residencial isolado da história: 17 mil casas, abrigando 82 mil pessoas. Depois, seguiram-se *Levittowns* semelhantes em outros locais, como a Pennsylvania e Nova Jersey⁵⁶⁴.

Em 1956, com a criação da Lei de Ajuda Federal à Auto-Estrada, defendida pelo *lobby* das montadoras de automóveis desde pelo menos a década de 1920⁵⁶⁵, a suburbanização a partir de vias expressas tomou seu impulso final. A Lei previa um imposto sobre a gasolina, o óleo, os ônibus e os caminhões que faz lembrar o Fundo Rodoviário Brasileiro que, curiosamente, o precedeu de alguns anos⁵⁶⁶. Significativamente, a Lei deixava de fora da tributação os automóveis e, a partir dela, foi implementada o maior programa de obras públicas da história americana e, possivelmente, mundial, envolvendo US\$ 41 bilhões⁵⁶⁷. A Lei era a realização do acalentado sonho da GM de rodar automóveis produzidos privadamente, de preferência por ela própria, sobre estradas construídas com dinheiro do governo federal⁵⁶⁸. Para James Flink, a rede rodoviária norte-americana representa o mais importante símbolo de transformação da paisagem americana pelo automóvel e, depois de sua implantação, a participação da rede ferroviária no transporte interurbano de passageiros caiu de 34,9% do total para 0,3%⁵⁶⁹.

A partir da Lei, consolidou-se a cultura americana da estrada e um dos seus maiores ícones surgiu, o *Holiday Inn* e, com ele, as redes de hotéis de beira de estrada. Neles, os viajantes poderiam se hospedar sem ter que entrar nas cidades⁵⁷⁰. Entrar nas cidades, percorrer suas ruas, significava, segundo a concepção de Giedion, incorrer em um anacronismo, esbarrar em um acidente, um obstáculo, no meio da via expressa. A idéia era a de agilizar o descanso do viajante que se deslocava em grandes distâncias, torná-lo o mais funcional possível.

⁵⁶³ *Idem*, p. 594.

⁵⁶⁴ cf. HALL, Peter. *Op. cit.*, p. 349.

⁵⁶⁵ cf. FLINK, James. *Op. cit.*, p. 368.

⁵⁶⁶ cf. Capítulo 3, seção 2: A acumulação privada como referência.

⁵⁶⁷ cf. HALL, Peter. *Op. cit.*, p. 346.

⁵⁶⁸ cf. Capítulo 2 desta dissertação, seção 3: A teoria da regulação e o capitalismo de pós-guerra: o fordismo keynesiano como base dos Estados de Bem-Estar

⁵⁶⁹ cf. FLINK, James. *Op. cit.*, p. 359.

É interessante notar como, também nesta época de busca constante da mobilidade, mesmo uma atividade a princípio contemplativa, como assistir a um filme no cinema, incorporou-se a este princípio. Foi justamente na década de 1950 que os cinemas *drive-in* se multiplicaram. Projetados inicialmente para atrair famílias, por seu baixo custo, eles no entanto logo se transformaram em locais de encontros amorosos, "... where the shows in the cars were usually better than the ones on the screen". O sexo dentro de carros transformou-se em um hábito norte-americano só arrefecido na década de 1970, quando começaram a escassear os locais seguros e ermos para sua prática tranqüila e sem sobressaltos⁵⁷¹.

Por tudo isto, nos anos 1950, enquanto as cidades-base cresceram em quase 6 milhões de habitantes, ou 11,6%, os subúrbios incorporaram 19 milhões de habitantes, crescendo 45,9%, tendo mesmo algumas cidades importantes, como Boston, declinado em 13% de sua população⁵⁷². Com os subúrbios, consolidou-se também outro ícone da cultura americana dos anos 1950, o McDonald's. Os irmãos McDonald foram os primeiros a perceber que o novo modo de vida americano teria impactos também sobre as formas de alimentação. Seu restaurante, em San Bernardino, Califórnia, para clientes evidentemente motorizados, foi palco de um incrível processo de fordização da produção de refeições que buscava, sempre, diminuir o tempo de espera dos clientes, inicialmente cronometrado em 20 minutos. Neste sentido, eles diminuíram o cardápio, concentrando-se nos hambúrgueres, e mecanizaram todo o processo de preparação das refeições. Até os pratos, talheres e toalhas foram modificados, passando a ser descartáveis, de modo a eliminar o tempo *perdido* com a lavagem da louça. Para Halberstam,

"Os McDonald's haviam entendido uma importante tendência nova na vida americana: os americanos estavam se tornando cada vez mais móveis e morando cada vez mais longe de seus lugares de trabalho. Como eram obrigados a cobrir longas distâncias, cada vez tinham menos tempo e sempre pareciam estar correndo. A vida na América estava voltada para frente e uma de suas principais vítimas foram os serviços pessoais à moda antiga. Seus fregueses queriam comer rapidamente"⁵⁷³.

O automóvel, as rodovias, as vias expressas e todos os seus corolários, como os postos de gasolina, os *drive-ins* e os moteis de beira de estrada, passaram a simbolizar, no pós-

⁵⁷⁰ cf. HALBERSTAM, David. *Op. cit.*, p. 178.

⁵⁷¹ cf. FLINK, James. *Op. cit.*, p.162.

⁵⁷² cf. HALL, Peter. *Op. cit.*, p. 349.

⁵⁷³ HALBERSTAM, David. *Op. cit.*, p. 157. No original: "The McDonald's had understood an important new trend in American life: Americans were becoming ever more mobile and living farther from their workplaces than ever before. As

Guerra, todo o projeto de modernidade fordista. É por esta razão que, para Berman, Robert Moses, o inventor das *parkways*, tinha tanto poder sobre a população de Nova York. Com suas pontes e vias, por quarenta anos, ele passou a identificar a visão do moderno e opor-se a ele significava opor-se ao progresso, à história, à própria modernidade. Assim, ao mesmo tempo em que lamenta a destruição do Bronx por Moses, Berman sabia que esta destruição era parte do projeto de sociedade dos próprios moradores do bairro: "Quantos dos judeus do Bronx, viveiro de todas as formas de radicalismo, estavam dispostos a lutar pela santidade das 'coisas como elas são'? Moses estava destruindo nosso mundo e, no entanto, parecia trabalhar em nome de valores que nós próprios abraçávamos"⁵⁷⁴. Esta, aliás, para Berman, a tragédia da modernidade, pois freqüentemente o peso da modernidade é o avanço e a destruição não só de ambientes tradicionais e pré-modernos como também, freqüentemente, de tudo que há de mais belo e vital no próprio mundo moderno⁵⁷⁵. Mas não só isto, esta destruição de ambientes para a construção de novos, centrados na autovia, acabou por também construir um novo tipo de sensibilidade, uma sensibilidade do movimento. De fato, nos anos 1930, em torno das autovias em construção em Nova York, um importante movimento estético se criava. As autovias descortinaram novas perspectivas da cidade, mas

"Tal como em muitas das criações nascidas do espírito de nossa época, o significado e a beleza das avenidas arborizadas não pode ser apreendido de um ponto singular de observação, como era possível de uma janela do palácio de Versalhes. Eles apenas podem ser revelados pelo movimento, pelo avanço num fluxo rápido, como prescrevem as leis do tráfego. A sensação do tempo-espaco de nossa era raramente pode ser experimentada tão intensamente como quando dirigimos"⁵⁷⁶.

Para Berman, os projetos viários de Nova York, obra de Robert Moses, marcaram não só uma nova modernização nos espaços urbanos mas também uma ruptura na visão e no pensamento modernistas. Moses tinha a consciência da nova concepção de espaço-tempo da modernidade, permitida pelo ritmo do automóvel⁵⁷⁷. De Nova York, seus experimentos foram amplamente implementados em todo o país no pós-guerra, através da combinação do

they commuted considerable distances, they had less time and always seemed to be in a rush. Life in America was surging ahead and one of the main casualties was old-fashioned personal service. Their customers wanted to eat quickly".

⁵⁷⁴ BERMAN, Marshall. *Op. cit.*, p. 279.

⁵⁷⁵ *Idem*, p. 280.

⁵⁷⁶ GIEDION, Siegfried, *Space, Time and Architecture*, p. 823, *apud* BERMAN, Marshall. *Op. cit.*, p. 286.

⁵⁷⁷ *Idem*, p. 287.

Programa Rodoviário Nacional e da Administração Federal de Habitação (FHA), tendo o automóvel como força vital⁵⁷⁸.

Neste cenário, o espaço público é um espaço morto, como colocaria Richard Sennet⁵⁷⁹. E o automóvel, por assim dizer, o veículo por excelência do privado. Nesta visão, o que deveria ser o espaço público na sociedade americana, o espaço do encontro nas cidades e subúrbios, acabou sendo o *shopping-center*, espaço do consumo privado. É o que se reflete na arquitetura das grandes cidades à la Corbusier e sua obsessão por *limpar* as cidades, colocar abaixo os centros existentes e substituí-los por altos edifícios em meio a parques e jardins, cortados por vias expressas⁵⁸⁰. O espaço público é substituído por uma seqüência de espaços privados sucessivos, os grandes arranha-céus da Escola Internacional e, como acontecia com as obras de Moses na década de 1920 e 1930 em Nova York, que descortinaram uma nova visão da cidade, mas uma visão em movimento, o espaço público destituído de conteúdo passa a ser também um lugar de movimento, de passagem, não de permanência, de encontro. Para Sennet, "... o espaço público se tornou uma derivação do movimento"⁵⁸¹. E mais:

"A idéia do espaço público como derivação do movimento corresponde exatamente às relações entre espaço e movimento produzidos pelo automóvel particular. Não se usa o carro para ver a cidade; o automóvel não é um veículo para se fazer turismo - ou melhor, não é usado como tal, a não ser por motoristas adolescentes que saem para dar uma volta de carro sem permissão do dono. Em vez disso, o carro dá liberdade de movimentos; pode-se viajar sem ser interrompido por paradas obrigatórias, como as do metrô, sem mudar a sua forma de movimento, de ônibus, metrô, via elevada ou a pé, ao ir do lugar *A* para o lugar *B*. As ruas da cidade adquirem então uma função peculiar: permitir a movimentação; se elas constroem demais a movimentação, por meio de semáforos, contramãos, etc., os motoristas se zangam ou ficam nervosos"⁵⁸².

Mesmo a cultura de contestação dos anos 1950, da geração *beat*, é uma cultura do movimento, da estrada, de *On the Road*, de Jack Kerouak. Quando, em 1955, Allen Ginsberg fez sua famosa leitura de *Uivo*, em São Francisco, dizendo "Eu vi os expoentes da minha geração destruídos pela loucura, morrendo de fome, histéricos, nus..."⁵⁸³, ele o faz na Gallery Six, na verdade uma oficina mecânica, para automóveis, convertida em galeria⁵⁸⁴. E quando o

⁵⁷⁸ *Ibidem*, p. 291.

⁵⁷⁹ cf. SENNET, Richard. *Op. cit.*, p. 26.

⁵⁸⁰ cf. HALL, Peter. *Op. cit.*, p. 241 e seguintes.

⁵⁸¹ cf. SENNET, Richard. *Op. cit.*, p. 28.

⁵⁸² *Idem*, p. 28.

⁵⁸³ GINSBERG, Allen. *Uivo, Kaddish e outros poemas*. Porto Alegre: L&PM, 1984, p. 41.

⁵⁸⁴ HALBERSTAM, David. *Op. cit.*, p. 306.

mesmo Ginsberg faz uma ácida crítica à sociedade americana de Eisenhower, da bomba atômica e da guerra-fria, em seu poema *América*, que começa afirmando "América eu lhe dei tudo e agora não sou nada"⁵⁸⁵, a corda mais fina que identifica na alma americana é o automóvel: "A Rússia quer nos comer vivos. O poder da Rússia é louco. Ela quer tirar nossos carros de nossas garagens. (...) Ela quer botar nossas fábricas de automóveis na Sibéria. A grande burocracia dela mandando em nossos postos de gasolina"⁵⁸⁶.

Tanto na autovia como na linha de montagem, o tempo deve minimizar, buscar mesmo anular as distâncias, e é nesta aceleração que se realiza o projeto moderno fordista, tanto do ponto de vista estético e de estilo de vida quanto no produtivo *stricto-sensu*, do trabalhador que deve chegar em sua casa de subúrbio o mais rapidamente possível e das peças que devem se encaixar, também o mais rapidamente possível, na linha de montagem. A sociedade americana dos anos 1950 é a expressão desta concepção de modernidade. Alguns dos maiores símbolos da cultura americana então se consolidaram ou foram criados, todos eles articulados a esta busca: o McDonald's, as Levittowns, o rabo de peixe, as auto-estradas, o Holliday Inn, até a Playboy, criada em 1953⁵⁸⁷, com sua produção em série de mulheres peladas ultra-especializadas, no caso americano, em seios, a serem consumidas por um mês, até a edição seguinte.

Mas de todos os ícones da modernidade fordista, o automóvel é sem dúvida a síntese, pois, construído contra o relógio, é também através dele que o espaço é encurtado pelas velocidades cada vez maiores. Não é à toa que, mesmo quando os carros mal faziam sua entrada nas cidades européias em fins do século XIX, particularmente na França, as primeiras corridas de automóveis surgiram, tendo a primeira delas, a Paris-Rouen, sido disputada em 22.07.1894⁵⁸⁸, muito antes de Ford criar sua linha de montagem. Se, em 1895, a legislação inglesa permitia uma velocidade máxima de 6,44 km/h para veículos não puxados a cavalo no perímetro urbano⁵⁸⁹ e exigia que um homem precedesse o veículo portando uma bandeira vermelha⁵⁹⁰, já em 1899, com a invenção do motor a explosão, a marca dos 100 km/h era batida⁵⁹¹. Desde pelo menos 1911, com a criação das 500 Milhas de Indianápolis⁵⁹², o automobilismo de velocidade tem sido uma paixão norte-americana e européia, onde escuderias como a Ferrari fazem parte do ideário nacional italiano e onde a Formula 1 é esporte nacional.

⁵⁸⁵ GINSBERG, Allen. *Op. cit.*, p. 64.

⁵⁸⁶ Idem, p. 66, 67.

⁵⁸⁷ cf. HALBERSTAM, David. *Op. cit.*, p. 571.

⁵⁸⁸ cf. SOCIETÁ TORINESE INDÚSTRIA GRÁFICA. *História do Automóvel*. Rio de Janeiro: Editora Expressão e Cultura, s.d., p. 41

⁵⁸⁹ cf. WOMACK, James, JONES, Daniel e ROSS, Daniel. *Op. cit.*, p. 11.

⁵⁹⁰ cf. SOCIETÁ TORINESE INDÚSTRIA GRÁFICA. *Op. cit.*, p. 63.

⁵⁹¹ Idem, p. 43.

Talvez este fato, a sobrevivência de nichos de automóveis artesanais esportivos, principalmente na Itália, terra da própria Ferrari, da Bughatti, do Lamborghini, ainda que estas empresas hoje estejam sob controle da Fiat, seja, contraditoriamente, um reflexo da rejeição cultural dos europeus ao americanismo fordista. Na Europa, de fato, a história foi diferente, apesar de Paris ter sido o centro de onde surgiu a indústria automobilística. Até o fim da II Guerra, apenas 10% das famílias européias possuíam um automóvel⁵⁹³, apesar de a Alemanha ter projetado seu extenso sistema de auto-estradas, as *autobahnen*, na República de Weimar e os nazistas o terem construído, mais por razões militares, já que desde a I Guerra os veículos automotores haviam se tornado centrais nas estratégias militares⁵⁹⁴ e de combate ao desemprego⁵⁹⁵, do que para fazer circular automóveis civis⁵⁹⁶. A primeira auto-estrada inglesa, no Lancashire, foi aberta somente em dezembro de 1958 e apenas na década de 1960 o automóvel começou a afetar efetivamente o modo de vida dos ingleses⁵⁹⁷. Foi só então que a relação entre carros e habitantes começou a se aproximar da obtida nos Estados Unidos na década de 1920⁵⁹⁸.

Desta forma, o automóvel entrou nas cidades e nas sociedades européias de forma bastante diferenciada da que ocorreu nos Estados Unidos. As grandes cidades e os subúrbios europeus, possivelmente dada a própria natureza da coalizão fordista keynesiana na Europa, com a predominância de partidos social-democratas ou democrata-cristãos, não são, como nos Estados Unidos, reféns do automóvel, ou por que já tinham sistemas de transporte urbano e suburbano sobre trilhos, como Londres, ou porque os construíram nestas décadas, como Estocolmo e Paris⁵⁹⁹. Nesta cidade, de cada 100 famílias com condições econômico-financeiras para adquirir um veículo, apenas 64 o fazem⁶⁰⁰.

Em decorrência, o forte subsídio público, em termos de infra-estrutura para a rodagem de automóveis particulares, ocorrido nos Estados Unidos, foi direcionado, na Europa, para o transporte coletivo sobre trilhos. É de se notar, por outro lado, que mesmo nos Estados Unidos os planejadores da área de transportes reconhecem que, do ponto de vista da relação gastos públicos/capacidade de deslocamento, a opção norte-americana pelo transporte individual representa uma forte deseconomia em relação aos países europeus⁶⁰¹. Calcula-se o custo do

⁵⁹² *Ibidem*, p. 275.

⁵⁹³ cf. HALL, Peter. *Op. cit.*, p. 333.

⁵⁹⁴ cf. FLINK, James. *Op. cit.*, p. 73.

⁵⁹⁵ cf. Capítulo 2 desta dissertação, seção 3, A teoria da regulação e o capitalismo de pós-guerra: o fordismo keynesiano como base dos Estados de Bem-Estar

⁵⁹⁶ cf. HALL, Peter. *Op. cit.*, p. 333.

⁵⁹⁷ *Idem*, p. 336.

⁵⁹⁸ cf. FLINK, James. *Op. cit.*, p. 129. Para uma relação mais atualizada, cf. Capítulo 3, seção 5: A dimensão do mercado, as limitações cambiais e a arrecadação fiscal.

⁵⁹⁹ *Idem*, p. 364 e seguintes.

⁶⁰⁰ cf. FLINK, James. *Op. cit.*, p. 358.

⁶⁰¹ *Idem*, p. 364.

transporte em automóvel privado, nos Estados Unidos, em US\$ 21 por cada 100 km rodados, ao passo que o valor médio da passagem em transportes coletivos, para igual percurso, é de menos de US\$ 9⁶⁰². Em suma, em função do caráter mais marcadamente social-democrata ou democrata-cristão dos fordismos keynesianos europeus,

“O transporte sobre trilhos na França e o transporte de massa urbano na Alemanha Ocidental (mas os exemplos poderiam compreender vários outros países europeus) foram historicamente vistos não como mercadorias a serem trocadas por lucros em um mercado competitivo, mas como serviços sociais a serem providos pelo governo sobre a base de um planejamento racional. Isto quer dizer que o desenvolvimento do transporte rodoviário na Europa foi coordenado pelo Estado para ser complementar, e não competitivo, com o ferroviário e com o urbano de massas, subsidiados através de pesadas taxas sobre a gasolina e que, adicionalmente, tendem a restringir o uso do automóvel. E os sistemas rodoviários não são ampliados ou melhorados além de pontos compatíveis com a rede de ferrovias. Os europeus têm sido especialmente relutantes em construir vias expressas urbanas”⁶⁰³.

Em decorrência, o fordismo não engolfou as sociedades européias como a americana, não só pelas sobrevivências sociais apontadas por Gramsci⁶⁰⁴ e culturais, descritas por Arno Mayer⁶⁰⁵, como pela própria natureza de sua coalizão fordista keynesiana. Se as lambretas, símbolo da recuperação italiana do pós-Guerra, tomaram conta dos centros de cidades históricas como Florença, suas ruas, becos, pontes, recantos e monumentos históricos não deram lugar a autovias e tampouco o McDonald's substituiu as *trattorias* italianas, os *pubs* ingleses e os *bistrôs* franceses.

4.2- A revista *Quatro Rodas*: modernidade fordista no Brasil?

Quando a indústria automobilística instala-se no Brasil, para além da incorporação de um parque tecnológico de ponta, o que se buscava, também, era incorporar, em termos ideológicos, o projeto de modernidade fordista americano, hegemônico no pós-Guerra.

⁶⁰² cf. ALVA, Eduardo Neira. *Metrópoles In(sustentáveis)*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1997, p. 47.

⁶⁰³ *Ibidem*, p. 373, 374. No original: "Rail transportation in France and urban mass transit in West Germany historically have been viewed not as commodities exchanged for profit in a competitive marketplace but as social services to be provided by government on the basis of rational gasoline taxes that additionally tend to curb automobile use. And highway systems are not extended or improved planning. This has meant that the development of highway transportation in Europe has been coordinated by the state to be complementary to rather than competitive with the railroads and with urban mass transit. Rail and urban mass transit are subsidized from very high beyond points compatible with railroad networks. Europeans have been especially reluctant to build urban freeways".

⁶⁰⁴ cf. GRAMSCI, Antônio. *Op. cit.*

Contudo, dada a coalizão fordista parcial não-keynesiana que presidiu esta tentativa, os resultados foram bastante diferentes dos obtidos tanto nos Estados Unidos quanto na Europa.

Há controvérsias sobre qual teria sido o primeiro carro autopropulsor a circular nas cidades brasileiras. O fato conhecido e comprovado é que, em 1893, um Daimler, de propriedade de Henrique Santos Dumont, causou sensação na Rua Direita, em São Paulo. Quatro anos depois, José do Patrocínio teria importado um carro da França, destruído por Olavo Bilac na Tijuca. A partir de tal feito, o poeta se vangloriava de ser o precursor dos acidentes de carro no Brasil⁶⁰⁶. Em 1894, havia 84 carros circulando em São Paulo, o que fez o prefeito Antônio Prado expedir o Ato 146, determinando que, nos lugares estreitos e com grande movimento de pedestres, a velocidade daqueles não poderia exceder a do passo de um homem. No Rio de Janeiro, em 1906, havia já 35 automóveis e era criado um serviço para o exame dos candidatos a condutor⁶⁰⁷.

Após o fim da I Guerra, o mercado brasileiro de automóveis, até então controlado por firmas européias, passou a sê-lo pelas americanas, particularmente a Ford, que instalou sua primeira fábrica no Brasil para montar veículos em 1921, no Bairro do Bom Retiro, em São Paulo⁶⁰⁸, e a General Motors que, em 1925, instalou sua fábrica no bairro paulistano de Ipiranga⁶⁰⁹. No entanto, até a década de 1950, a propriedade do automóvel era limitada a uma parcela bastante restrita da população, de alto poder aquisitivo⁶¹⁰. Em 1954, o custo médio mensal para a manutenção de um veículo para passageiros era de 4 salários mínimos mensais vigentes à época, e isto porque os carros enquadrados na Categoria VI, de manutenção mais barata, puxavam a média para baixo. No entanto, estes automóveis, como o DKW Meisterklasse, o Ford Taunus, o Gutbrod e o Morris Minor, circulavam em número bastante reduzido se comparados aos modelos de mais alto custo de manutenção eram bastante minoritários. Os modelos Ford e Chevrolet, respectivamente da Ford e da General Motors, correspondiam a 53,18% dos automóveis circulando em São Paulo em 1954 e ambos, alocados na Categoria II de manutenção, possuíam um gasto médio mensal de 4,6 salários mínimos⁶¹¹. É bom lembrar que, entre 1940 e 1996, tomando-se a primeira data como base 100, o salário mínimo teve uma queda em seu valor real de 100 para 17,71⁶¹², ou seja, 4,6

⁶⁰⁵ cf. MAYER, Arno. *A força da tradição. A persistência do Antigo Regime*. São Paulo: Cia. das Letras, 1990.

⁶⁰⁶ SOCIETÁ TORINESE INDÚSTRIA GRAFICA. *Op. cit.*, p. 386.

⁶⁰⁷ *Idem*, p. 387.

⁶⁰⁸ cf. ANFAVEA, *Op. cit.*, 1994, p. 32.

⁶⁰⁹ *Idem*, p. 86.

⁶¹⁰ cf. Capítulo 3 desta dissertação, seção 5, A dimensão do mercado, as limitações cambiais e a arrecadação fiscal.

⁶¹¹ Para os dados relativos aos veículos circulantes e aos custos médios de manutenção, cf. Revista de Automóveis, no. 3. Rio de Janeiro: junho de 1954, p. 5 e p. 30; para o dado do salário mínimo então vigente, cf. DIEESE. Anuário dos trabalhadores. São Paulo: Dieese, 1996, p. 47.

⁶¹² DIEESE. *Anuário dos trabalhadores*. Dieese: São Paulo, 1996.

salários mínimos em 1954 representavam um poder de compra muito superior a 4,6 salários mínimos nos dias de hoje.

Em 1954, tipicamente para o público consumidor de alta renda, foi criada a *Revista de Automóveis*, que buscava sempre associar o carro a um estilo de vida sofisticado, para os *happy few*. Em seu número 3, por exemplo, que tem em sua capa um reluzente Plymouth conversível, entre notícias sobre o automobilismo esportivo e a frota paulista, onde predominavam os Buicks, Oldsmobiles e Cadillacs, destaca-se a matéria com Paulo Sampaio, então dirigente da Panair do Brasil, homem de gostos refinados, proprietário de uma bela casa em Itaipava e um reluzente Porsche⁶¹³. O automóvel, pelo seu alto preço de aquisição e manutenção, era para a classe média, quando muito, um desejo distante, como todos os seus desejos de *mimesis* em relação ao estilo de vida dos ricos. Sua aquisição só se tornaria um *habitus* da classe média, um sinal de distinção passível de ser adquirido, a partir da instalação da indústria automobilística no País.

O mesmo ocorria na Argentina, país que, a partir da instalação local da indústria automobilística, na década de 1960⁶¹⁴, incorporou a classe média ao consumo de automóveis. Entre 1929 e 1958, a frota argentina de veículos automotores cresceu de 329.674 unidades para 389.624, indicando um crescimento extremamente reduzido. Contudo, já em 1970, cerca de dez anos após o início da fabricação local, a frota era de 1.488.782⁶¹⁵. Se, em 1930, havia um veículo automotor a cada 26,3 habitantes⁶¹⁶, uma média altíssima para a época, em 1994 havia já um veículo para cada seis argentinos⁶¹⁷, uma razão inferior à encontrada no Brasil, indicando o quão o automóvel incorporou-se à sociedade deste país e, também, o maior peso relativo de sua classe média. Apesar destas diferenças, a julgar pela Mafalda, que vai vivenciando, passo a passo, o processo de incorporação do automóvel como um hábito de uma típica família de classe média argentina, do sonho distante à necessidade imperiosa, este processo foi bastante parecido no Brasil e na Argentina. Apesar de esta ser uma analogia perigosa, levando-se em conta a licença poética que o (bom) humor permite, Mafalda vai aparecer, a partir de agora, como uma guia bastante esclarecedor, em quadrinhos, para ilustrar o processo de incorporação do automóvel aos hábitos da classe média brasileira. No que diz respeito à inacessibilidade do automóvel antes da instalação da indústria automobilística...

ILUSTRAÇÃO II

MAFALDA

⁶¹³ *Ibidem*, p. 10 e seguintes.

⁶¹⁴ cf. SOURROUILLE, Juan V. *Op. cit.*, 1980.

⁶¹⁵ *Idem*, p. 26, 27.

⁶¹⁶ *Ibidem*, 1980, p. 32.

⁶¹⁷ ANFAVEA. *Op. cit.*, 1996, p. 20.

Depois da instalação, um sonho ainda difícil, mas um desejo crescente:

⁶¹⁸ QUINO. *Mafalda inédita*. São Paulo: Martins Fontes, 1993, p. 22.

ILUSTRAÇÃO III

MAFALDA

O DESEJO⁶¹⁹

É indicativo, assim, a mudança de tom da *Revista do Automóvel*, que precede a instalação da indústria, para a revista *Quatro Rodas*, criada em agosto de 1960. Victor Civita, proprietário da Editora Abril, em sua primeira Carta do Editor, apresentava desta forma a nova revista:

"*QUATRO RODAS* aparece por três motivos.

Primeiro, porque a indústria automobilística brasileira brotou e expandiu-se tão rapidamente nos últimos quatro anos, que o nosso país já se tornou um dos grandes produtores de automóveis e caminhões. Este progresso, este mercado - este espantoso índice de confiança - *exigem* a cobertura jornalística de uma publicação séria e objetiva.

Segundo, porque os proprietários e os compradores de carros no Brasil *necessitam* de uma publicação que lhes forneça informações completas e compreensíveis sobre a manutenção, consertos, serviços e características dos automóveis novos e "velhos".

Terceiro, porque belíssimos recantos do nosso país estão *esperando* para serem descobertos ou valorizados turisticamente por aqueles que possuem carro e um louvável espírito de aventura. Apenas aguardam, para reunir a família, saltar para o volante e partir, que alguém lhe diga como aqueles recantos podem ser alcançados confortavelmente"⁶²⁰.

Ao contrário da *Revista do Automóvel*, *Quatro Rodas*, ao mesmo tempo em que buscava manter em torno do automóvel a idéia de um estilo de vida sofisticado, direcionava

⁶¹⁹ QUINO. *Toda Mafalda - da primeira à última tira*. São Paulo: Martins Fontes, 1991, p. 240.

⁶²⁰ *Quatro Rodas*, no. 1, agosto de 1960, p. 5

este estilo à classe média. Oferecendo serviços básicos, tais como um guia de mercado de carros usados e novos, orientações para a manutenção dos veículos, contos envolvendo o automóvel, uma grande seção de turismo e reportagens sobre temas automobilísticos variados, o número 1 de *Quatro Rodas* é uma síntese do espírito da revista: apresentar à classe média um estilo de vida centrado no automóvel, em hábitos norte-americanos, modernos, fordistas, que deveriam ser por ela incorporados. A diferença é que, naquele momento, os Estados Unidos possuíam uma frota de algo em torno de 50 milhões de automóveis, ao passo que, no Brasil, este montante, segundo a própria revista, era calculado em aproximadamente 480 mil unidades⁶²¹.

A primeira grande matéria de *Quatro Rodas*, intitulada "Como nasce um carro", apresenta ao público leitor o processo fordista de produção de veículos na fábrica da Volkswagen⁶²². As linhas de produção, retratadas em fotos, surgem assépticas e ordenadas. Em seus movimentos, as peças grandes e pequenas "... se juntam e se entrosam para formar um automóvel"⁶²³. O resultado não poderia ser outro: "Cinco mil e oito peças juntaram-se numa máquina indispensável ao homem moderno. Um punhado de técnicos, cinco mil operários, dezenas de mecanismos e de aparelhos, sintonizaram os seus esforços para que isso fosse possível. Um carro nasceu"⁶²⁴.

A idéia de harmonia, no entanto, não se restringe ao processo produtivo, mas é repassada às relações entre capital e trabalho. Frisando que os salários na indústria automobilística são mais altos do que no resto da economia, a revista busca ressaltar as concessões das empresas aos seus funcionários. Os sindicatos de trabalhadores, evidentemente, não são citados. É interessante notar que o exemplo dado é o da Willys Overland do Brasil⁶²⁵:

⁶²¹ cf. *Quatro Rodas*, Ano 1, no. 1. São Paulo: Editora Abril, agosto de 1960, p. 52.

⁶²² *Idem*, p. 26.

⁶²³ *Ibidem*, p. 26.

⁶²⁴ *Ibidem*, p. 29.

⁶²⁵ cf. Capítulo 3 desta dissertação, seção 4, A questão da mão-de-obra.

"Em fábrica de automóvel ninguém recebe apenas o salário mínimo legal. E além disso, os homens que constróem carros têm tratamento diferente. Na empresa existe restaurante, escola, clube e médico. Só na cozinha e restaurantes da Willys trabalham 180 pessoas. Todos os dias, 1.000 quilos de arroz, 1.300 de carne, 700 de verdura, 300 de feijão, 1.750 litros de leite - só para citar alguns números - são transformados em 6.000 refeições. Para almoçar ou jantar, os operários pagam 25 cruzeiros, os empregados em escritórios, 65, e os gerentes 130. Dentro da fábrica existem ambulatórios, médicos e enfermeiras. Dezenas de ônibus transportam os trabalhadores, gratuitamente, de seus bairros à empresa. Nas horas de folga, aos sábados de domingos há clube dos empregados com piscina, volibol, basquete, salão de bailes, campo de futebol e ringue de box. Se o salário ultrapassa um certo nível (35 mil cruzeiros mensais), os trabalhadores podem comprar carros retirados da frota da empresa, com cerca de 20 mil quilômetros rodados, pagando à vista ou em 24 prestações sem juros, com 40% abaixo dos preços de tabela.

São esses os homens que constróem automóveis. Há poucos anos atrás eram vaqueiros, tecelões, comerciários, pedreiros, lavradores, bancários, mecânicos, funcionários públicos. Hoje, lutam para que o Brasil tenha veículos necessários ao salto sobre a barreira do subdesenvolvimento"⁶²⁶.

O automóvel é apresentado, portanto, mais do que como um meio de transporte, como um meio de ascensão social, um promotor de relações sociais modernas e harmoniosas, unindo capital e trabalho em busca de um projeto comum, a emancipação do Brasil de seu atraso. Neste sentido, a revista busca sempre apresentar ao motorista brasileiro hábitos de vida e estilos de consumo modernos, que correspondam a esta emancipação: a mobilidade, a locomoção, o direito irrestrito de ir e vir. Assim, a revista busca consolidar, desde seu início e como um de seus objetivos fundamentais, o hábito, tão norte-americano, do turismo sobre *Quatro Rodas*, em um país absolutamente carente de estradas:

⁶²⁶ *Quatro Rodas*, Ano 1, no. 12. São Paulo: Editora Abril, junho de 1961, p. 27.

ILUSTRAÇÃO IV
MAPA RODOVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO⁶²⁷

⁶²⁷ *Revista Quatro Rodas*, ano 2, número 14. São Paulo: Editora Abril, setembro 1961, p.62.

Um viajante que quisesse, por exemplo, sair de automóvel do Rio de Janeiro e passar um fim de semana na estação hidromineral de Raposo, perto de Itaperuna, Rio de Janeiro, deveria fazer o seguinte caminho: seguir em estrada de alta qualidade, com duas pistas, até Duque de Caxias e, diminuindo um pouco a velocidade, cruzar uma estrada pavimentada, mas de mão-dupla, até Rio Bonito. De Rio Bonito a Campos, ele atravessaria um longo trecho de estrada sem pavimentação e um pequeno trecho de trilha, para depois retomar uma estrada pavimentada. Chegando a Campos, ele retomaria um longo trecho de estrada a pavimentar para, no último trecho, encontrar uma pequena parte da estrada já pavimentada.

A seção turismo era uma das mais importantes de *Quatro Rodas*. Nela, a concepção norte-americana de democratização do mercado de massas está sempre presente, assim como outros elementos da cultura norte-americana, como a valorização da família nuclear (nenhuma vovó aparece em suas ilustrações). Nos Estados Unidos, o turismo só se transformou em uma indústria de massas a partir da massificação do automóvel, na década de 1950. As férias motorizadas transformaram-se, a partir de então, em mais uma instituição nacional, assim como o hábito de visitar Parques Nacionais⁶²⁸. O próprio *Holiday Inn* nasceu a partir de uma viagem familiar motorizada de Kemmons Wilson, quando este percebeu que os motéis de beira-de-estrada cobravam preços altos para famílias com crianças⁶²⁹.

No entanto, em função mesmo da precariedade das estradas brasileiras e, possivelmente, da construção de um espaço considerado moderno, o turismo proposto pela revista limitava-se, ao menos em seu primeiro ano de circulação, ao Sudeste e ao Sul do País. Descobrir o País, pois, era descobrir Ubatuba⁶³⁰, Ouro Preto e Porto Alegre⁶³¹, os Pampas e Camboriú⁶³², Vitória, Cabo Frio e Guarapari⁶³³, Angra dos Reis⁶³⁴, Campos do Jordão, Petrópolis, Teresópolis e Friburgo⁶³⁵, Serra Negra, Águas de Lindóia e Poços de Caldas⁶³⁶, o caminho de São Paulo a Porto Alegre⁶³⁷. As únicas exceções ficaram com os números 2 e 10, dedicados a Brasília, a capital da integração nacional, e 3 e 5, com reportagens sobre Salvador. O resto do Brasil, no primeiro ano de *Quatro Rodas*, não existia. Era, possivelmente, dado como um espaço pré-moderno, carente de estradas e postos de gasolina.

Ainda assim, o espírito de aventura da *automobile vacation*, em busca do *Yellowstone Park* brasileiro, era vivo em suas páginas. Na inexistência deste, *Quatro Rodas* no. 9

⁶²⁸ cf. FLINK, James. *Op. cit.*, p. 172.

⁶²⁹ cf. HALBERSTAM, David. *Op. cit.*, p. 158.

⁶³⁰ *Quatro Rodas*, *Op. cit.*, no. 1.

⁶³¹ *Quatro Rodas*, *Op. cit.*, no. 2.

⁶³² *Quatro Rodas*, Ano 1, no. 3. São Paulo: Editora Abril, outubro de 1960.

⁶³³ *Quatro Rodas*, *Op. cit.*, no. 4.

⁶³⁴ *Quatro Rodas*, Ano 1, no. 6. São Paulo: Editora Abril, janeiro de 1961.

⁶³⁵ *Quatro Rodas*, *Op. cit.*, no. 7.

⁶³⁶ *Quatro Rodas*, Ano 1, no. 8. São Paulo: Editora Abril, março de 1961.

⁶³⁷ *Quatro Rodas*, Ano 1, no. 9. São Paulo: Editora Abril, abril de 1961.

desvenda, por exemplo, o canyon de Taimbezinho, no Rio Grande do Sul que, embora não seja "... igual ao 'grand canyon' americano" é ainda assim "verdadeiramente cinematográfico". À época, o Parque Nacional de Aparados da Serra era apenas um projeto⁶³⁸. O sentido da aventura é reforçado pela apresentação de um novo tipo de turismo, o turismo com *trailers*, barracas e com a Kombi-Turismo⁶³⁹. Com o título de "Sinal verde para o turismo", a reportagem afirma que uma *revolução pacífica* está em curso e decreta: "Acampar: um verbo que deve ser conjugado pelos automobilistas brasileiros"⁶⁴⁰. A revolução pacífica permitiria o turismo de baixo custo para famílias de classe média, através de *campings* e é apresentada, portanto, como a democratização definitiva do turismo:

"Turismo deixou de ser o programa de um punhado de gente endinheirada. Hoje em dia na Europa (nem se fale dos Estados Unidos) as pessoas que há trinta anos passeavam de palheta à beira-mar ainda lotam os grandes hotéis, porém, a massa mais densa de turistas, de todas as condições e de todas as procedências, lota os "campings". E muita "gente-bem" também procura o "camping". Acampam moços e velhos, ricos, os menos ricos e os que não são ricos, dispondo de barracas e trailers próprios e alugados"⁶⁴¹.

A Kombi-Turismo é a capa de *Quatro Rodas* no. 7, Ilustração V. Nela, o então jovem casal de artistas Johnny Herbert e Eva Wilma, estrelas do *sitcom* televisivo *Alô Doçura*, nos moldes de *I love Lucy*, preparam sua Kombi para um almoço ao ar livre junto a seus filhos. A cena poderia ser vista como a de um família de classe média tipicamente norte-americana: sorridente, saudável, motorizada e senhora de si e de seu destino. E, claro, branca⁶⁴². A idéia da mobilidade é absoluta.

⁶³⁸ *Idem*, p. 42.

⁶³⁹ *Quatro Rodas*, Op. cit., no. 4, p. 56 e seguintes.

⁶⁴⁰ *Idem*, p. 56.

⁶⁴¹ *Idem*, p. 56.

⁶⁴² *Quatro Rodas*, Ano 1, no. 7. São Paulo, Editora Abril, fevereiro de 1961, p. 7, capa.

ILUSTRAÇÃO V
CAPA DE *QUATRO RODAS* No. 7

A iconografia de *Quatro Rodas*, aliás, busca sempre reforçar esta imagem branca, familiar, associada ao carro, tanto na ilustração de suas matérias quanto em seus anúncios.

O anúncio da perua DKW-Vemag, Ilustração VI, em *Quatro Rodas* no. 2, é exemplar. Um pai e uma mãe, brancos, cinco crianças, o cachorro, uma casa de subúrbio americano, as preparações para um fim de semana feliz... Este anúncio, como de resto toda a iconografia da revista, é um exemplo claro da desterritorialização simbólica produzida pela propaganda, em que valores, hábitos e projetos societários de uma determinada sociedade são apresentados como universais⁶⁴³.

Em uma cultura como a norte-americana, fortemente associada ao consumo, a agência de propaganda ocupa um lugar estratégico e seus publicitários assumem uma função de *pregadores de modernidade*. Já na década de 1920 os publicitários norte-americanos se auto-proclamavam *missionários da modernidade* e, quando as subsidiárias das agências norte-americanas espalharam-se pelo mundo, o fizeram justamente com o intuito de criar desejos por coisas que, nos Estados Unidos, eram já rotina⁶⁴⁴. Não por coincidência, a primeira agência norte-americana a aportar no Brasil foi a J.W. Thompson, associada à GM Export Corporation⁶⁴⁵.

O interessante a notar nesta propaganda da DKW-Vemag é que, apesar de sua busca por exprimir o ideal americano de modernidade, ela utiliza modelos arquitetônicos e técnicas propagandísticas ultrapassadas. Assim, por exemplo, a casa apresentada, com sua garagem separada, era uma característica da arquitetura residencial dos subúrbios americanos antes da década de 1950. A partir de então, as garagens foram incorporadas ao corpo principal da casa, a denotar a importância crescente do automóvel, que passou a ocupar um espaço até então reservado a atividades domésticas e ao convívio familiar⁶⁴⁶. Por outro lado, a técnica de utilizar gravuras, e não fotografias, nas propagandas, havia já sido então amplamente superada. Em verdade, desde a década de 1920 que, nos Estados Unidos, a fotografia havia substituído a gravura como forma de ilustração da propaganda⁶⁴⁷ e, mesmo no Brasil, o uso de fotografias era crescente e relativamente comum na década de 1960. Talvez a opção pela gravura tenha surgido da absoluta ausência de modelos vivos para a idéia de modernidade que a propaganda pretendia passar ao público.

De qualquer forma, nesta *pregação*, o toque brasileiro fica por conta da presença da empregada que, embora branca, diferencia-se dos demais por seu uniforme. O texto é,

⁶⁴³ cf. SANTOS, Rafael José dos. "Um percurso da mundialização: os norte-americanos e a consolidação da publicidade no Brasil". *Comunicação & Política*, vol. III, no. 2. Rio de Janeiro: maio-agosto de 1996, p. 113.

⁶⁴⁴ *Ibidem*, p. 117 e seguintes.

⁶⁴⁵ *Idem*, p. 120.

⁶⁴⁶ cf. FLINK, James. *Op. cit.*, p. 167.

⁶⁴⁷ cf. SANTOS, Rafael José dos. *Op. cit.*, p. 122.

também, exemplar: nele, o automóvel já se incorporou aos hábitos familiares, assim como a obsolescência anual dos modelos. Com um carro sempre novo, uma casa de sonho até para os americanos, um padrão de consumo alto, o resultado não poderia ser outro: "É uma antiga história sempre nova. É uma cena feliz que sempre se repete"⁶⁴⁸, palavras que fazem lembrar as ditas no final do primeiro anúncio televisivo da GM americana.

⁶⁴⁸ *Quatro Rodas*, Ano 1, no. 2. São Paulo: Editora Abril, setembro de 1960, contracapa.

ILUSTRAÇÃO VI

ANÚNCIO DA PERUA DKW-DEMAG EM *QUATRO RODAS*

O carro transformou-se, assim, em uma extensão da família. Talvez mais:

ILUSTRAÇÃO VII

MAFALDA

FILHO ÚNICO⁶⁴⁹

Este modelo estético branco, ordenado, repete-se até em cenas rurais. É o caso do anúncio do Candango DKW-VEMAG⁶⁵⁰, Ilustração VIII.

⁶⁴⁹ QUINO. *Op. cit.*, 1991, p. 350.

⁶⁵⁰ *Quatro Rodas*, *Op. cit.*, no. 4.

ILUSTRAÇÃO VIII
ANÚNCIO CANDANGO EM *QUATRO RODAS*

Embora o anúncio apresente o Candango como o veículo ideal para terrenos difíceis, serras íngremes, areais, tão comuns no interior do Brasil, a ilustração não mostra uma vendinha do interior do País, a começar por seu proprietário, um homem alto, louro, de gravata e avental, figura mais próxima da de um proprietário de uma *grocery store* de alguma cidadezinha do interior norte-americano, assim como seus clientes, todos brancos. Curioso é notar que o nome do veículo, *Candango*, foi inspirado nos construtores de Brasília, simples operários nordestinos, negros, mulatos, pobres...

No sétimo número de *Quatro Rodas*, outro típico produto da cultura americana da velocidade é apresentado, o *drive-in*. "Vamos jantar no meu carro?" é o nome da reportagem que mostra os bancos e restaurantes em que as operações eram feitas do banco do automóvel e que, a revista esperava, iriam se disseminar nos anos seguintes no Brasil:

"Nos Estados Unidos, um automobilista, sem descer do carro, tem toda uma linha de comodidades à disposição: pode pôr cartas no correio, falar ao telefone, realizar transações bancárias, ir ao cinema e comer num restaurante; em vários países da Europa, a despeito do obstáculo da tradição, idêntico conforto lhe é proporcionado. Em São Paulo, por enquanto, o "*drive-in*" está limitado a bancos e restaurantes. No Rio e em outras cidades do País, o sistema não existe e é conhecido apenas pelo que o cinema dele mostra ou pelo que as revistas descrevem"⁶⁵¹.

A seguir, a revista explica detalhadamente o que é um *drive-in* e lista os 5 restaurantes deste tipo em São Paulo. O mais antigo deles, o Bon Voyage, inaugurado em 1954 (todos os outros o foram depois de 1957) tem uma marca inconfundível de modernidade: o traço de Oscar Niemeyer, uma asa em delta lembrando um jato. Aliás, a velocidade, tal qual a cultura *drive-in* nos Estados Unidos, era preocupação básica das iniciativas. O *The First Bank of America* só aceitava operações de saque ou retirada, cujo tempo médio era de 30 segundos, de forma a não prejudicar o fator tempo. Seu slogan: "É entrar de carro pelo banco a dentro e sacar cheques ou depositar dinheiro sem descer do automóvel"⁶⁵².

A valorização da velocidade é um ponto sempre presente em *Quatro Rodas*. A partir de seu quarto número, matérias sobre corridas de automóveis se sucedem, como as "Tempo heróico dos homens sem medo"⁶⁵³ e "É na curva que se conhece o campeão"⁶⁵⁴. Particularmente interessante é "A juventude sem medo", na qual a revista se exime de emitir opinião, mas não evita transparecer uma leve simpatia pela *juventude inquieta* que faz pegadas

⁶⁵¹ *Quatro Rodas*. Op. cit., no. 7, p. 79.

⁶⁵² *Idem*, p. 81.

⁶⁵³ *Quatro Rodas*, Op. cit., no. 4, p. 81 e seguintes.

⁶⁵⁴ *Quatro Rodas*, Op. cit., no. 12, p. 30 e seguintes.

nas ruas de São Paulo⁶⁵⁵. A matéria descreve o novo fenômeno das madrugadas paulistas, em que os *pleibois*, a bordo dos Fusquinhas de seus pais, encarnam James Dean e cantam pneus pela Rua Augusta ou pelas ruas do Morumbi, então ainda semi-deserto. Nas capas, a velocidade também está presente, como na edição no. 9, pouco sutil, como demonstra a Ilustração IX:

⁶⁵⁵ *Quatro Rodas*, *Op. cit.*, no. 6, p. 53 e seguintes.

ILUSTRAÇÃO IX
CAPA DE *QUATRO RODAS* No. 9

Das matérias de *Quatro Rodas* em seu primeiro ano, uma das que buscam apresentar hábitos norte-americanos aos consumidores brasileiros de forma mais sofisticada é a chamada "Os brasileiros já sabem a lição. Os homens que constróem automóveis"⁶⁵⁶. Um de seus subtítulos diz que "Para estilista, automóvel 1961 é carro velho"⁶⁵⁷. Era o princípio da obsolescência anual programada fazendo-se presente desde o início da indústria automobilística no Brasil, como já referido no anúncio da perua DKW-VEMAG. A reportagem dá um destaque importante à Engenharia de Estilo e às mudanças anuais⁶⁵⁸, de acordo com as normas da GM dos anos 1950. Assim, a busca da distinção social, no sentido de Bourdieu, reflete-se no *design* do carro. Segundo anúncio do DKW-VEMAG⁶⁵⁹, Ilustração X, este automóvel era o automóvel do executivo moderno.

⁶⁵⁶ *Quatro Rodas*, *Op. cit.*, no. 12, p. 20 e seguintes.

⁶⁵⁷ *Idem*, p. 23.

⁶⁵⁸ *Ibidem*, p. 23.

⁶⁵⁹ *Ibidem*

ILUSTRAÇÃO X
ANÚNCIO DO DKW-DEMAG EM *QUATRO RODAS*

Mesmo longe de um Buick ou Cadillac, suas formas arredondadas e seus cromados emprestavam-lhe a robustez e a solidez características de um alto funcionário, pelo menos até o surgimento do próximo modelo. É de se notar, por outro lado, que a fábrica onde trabalha o executivo possui um *design* americano, que só viria a se consolidar no Brasil, particularmente em São Paulo, nas décadas de 1960 e 1970. Nele, mais uma vez, o espaço da produção é asséptico. Mais uma vez, também, nenhum negro é retratado.

De forma bastante tímida, o *design* de alguns carros brasileiros, particularmente o Aero Willys e o Simca Chambord, da década de 1960, buscou aproximar-se do rabo-de-peixe norte-americano dos anos 1950⁶⁶⁰. Embora o GEIA tenha, ao menos no nível dos enunciados, buscado orientar a produção de automóveis no sentido de carros de baixo custo⁶⁶¹, cedo as montadoras de automóveis começaram a produzir carros cada vez mais sofisticados, em busca dos sinais de distinção, carros grandes, com altos custos de produção.

ILUSTRAÇÃO XI
MAFALDA
CARROS X PESSOAS⁶⁶²

Por fim, alguns dos serviços prestados por *Quatro Rodas*, por fim, buscavam também criar novos hábitos de consumo para os automobilistas brasileiros. Reconhecendo na mulher um mercado consumidor em potencial, *Quatro Rodas* saúda as motoristas como um sinal dos *novos tempos*, mas oferece a elas um conjunto de artigos muito mais próximo dos *velhos*: espelho grande, para passar batom, forros decorados para os bancos, uma prateleira adaptada embaixo do painel para embrulhos e pacotes, espanador com cabo dourado e penas de avestruz, cigarreira com ímã, luvas de crochê, "Piteira sofisticada, mas prática. Torna possível

⁶⁶⁰ LAMAS, Cláudio. *Op. cit.*

⁶⁶¹ cf. Capítulo 3 desta dissertação, seção 3, A busca da legitimação democrática

fumar na direção, pois, o anel da extremidade é introduzido no dedo", acessório de múltiplas utilidades (ventilador, vaporizador de perfume, porta-retrato e lanterna), chaveiro incrementado⁶⁶³. As roupinhas para bebê que viajam também não são esquecidas⁶⁶⁴.

Em suma, *Quatro Rodas* expunha ao brasileiro recém-motorizado práticas, hábitos e costumes norte-americanos, associados à modernidade fordista, e propunha-os sua incorporação. No Brasil, contudo, este projeto de modernidade, a modernidade da compressão tempo-espaço, iria se defrontar com uma realidade social, política e urbana bastante diferente do fordismo keynesiano norte-americano ou mesmo do europeu. Se, naquele, o automóvel transformou-se em um bem de consumo de massa e no transporte diário de milhões de pessoas, as cidades se adaptaram para recebê-lo e a sociedade suburbanizou-se para dar-lhe espaço e, neste, o transporte de massas sobre trilho foi o vetor da suburbanização, no Brasil o fordismo parcial não-keynesiano não produziu nada semelhante.

4.3- As cidades do fordismo parcial não-keynesiano

Duas cidades brasileiras são paradigmáticas do fordismo parcial não-keynesiano: Brasília, capital federal construída em plena consolidação do pacto, e Rio de Janeiro, sede do Vice-Reino, capital do Império e primeira capital da República.

Brasília partiu do nada e, por isto, além de meta-síntese de JK, ela também pode ser considerada a cidade-síntese do fordismo parcial não-keynesiano. Cidade corbusiana por excelência, algumas das características do planejamento urbano do Plano Piloto parecem saídas diretamente da Carta de Atenas, como o privilégio à circulação de automóveis, a especialização espacial, a inexistência de cruzamentos, substituídos por mudanças de níveis de modo a evitar a retenção do tráfego, a separação radical entre pedestres e motoristas⁶⁶⁵.

Para José William Vesentini, a cidade é organizada territorialmente como uma linha de montagem, visando sua produtividade, não restando ao morador, como ao trabalhador

⁶⁶² QUINO. *Op. cit.*, 1991, p. 253.

⁶⁶³ *Quatro Rodas*, *Op. cit.*, no. 4, p. 37, 38.

⁶⁶⁴ *Quatro Rodas*, *Op. cit.*, no. 2, p. 42.

⁶⁶⁵ cf. LE CORBUSIER. *A Carta de Atenas*. São Paulo: Hucitec/ Edusp. Para uma discussão sobre a influência das concepções urbanísticas de Le Corbusier sobre o Plano Piloto, cf. CARDOSO, Adauto Lúcio. "O urbanismo de Lúcio Costa:

fordista, nenhum espaço para a iniciativa criadora⁶⁶⁶. A ele cabe, como a um executor de tarefas, morar, sendo o trabalho intelectual exclusividade do urbanista, de Lúcio Costa⁶⁶⁷. Criada para a circulação de automóveis, em Brasília o carro é soberano, como em qualquer cidade americana⁶⁶⁸. Como no sonho de Giedion e também de Le Corbusier, Brasília

"... foi projetada e construída com a supressão das ruas tradicionais. No seu lugar aparecem as vias exclusivas para os automóveis, com a solução dos desníveis para evitar os cruzamentos e os semáforos. Partindo-se do pressuposto de que o "automóvel, hoje em dia, deixou de ser o inimigo inconciliável do homem, domesticou-se, já faz, por assim dizer, parte da família", procura-se aumentar a velocidade dos deslocamentos de veículos no interior da cidade.

As largas vias urbanas sequer possuem calçadas: suas laterais são arborizadas. Elas assemelham-se mais às rodovias do que às ruas, e isso propositadamente. Constituem largas tiras de asfalto destinadas às necessidades das máquinas em movimento, onde andar a pé significa um sério risco de vida"⁶⁶⁹.

Como a Nova York descortinada por Robert Moses, a sensibilidade para perceber Brasília em toda a sua grandiosidade é a sensibilidade do movimento, não a estática, apesar de cada um de seus ângulos revelar a intenção da cidade monumental⁶⁷⁰, sede do poder, a contribuição de Lúcio Costa ao traçado original funcionalista de Le Corbusier⁶⁷¹. Por outro lado, a estética do movimento deste se expressa também no traçado de avião. O próprio Le Corbusier utiliza o avião como metáfora de estética da máquina, além de sugerir um olhar de sobrevôo, de passagem⁶⁷². Seja como for, a super-urbanizada, projetada e bem servida Brasília não é só Brasília, ou melhor, não é só o Plano-Piloto. O Plano-Piloto é o sonho da modernidade brasileira dos anos 1950, corbusiana e motorizada, fordista, mas o Distrito Federal é maior. Nele estão, também, as cidades-satélite, não projetadas, sequer planejadas e definitivamente não desejadas, a provar que Brasília fica no Brasil. Vesentini nota bem que, ao contrário de negar o Plano Piloto, as cidades satélites o confirmam⁶⁷³, seguindo a mesma lógica de negar a dualidade entre o Brasil moderno e o arcaico⁶⁷⁴. Brasília é, pois, a síntese do fordismo parcial não-keynesiano brasileiro, pois conseguiu segregar, espacialmente, a cidade fordista de seu entorno, mas não vive sem ele. No entanto, ela é o inverso do que ocorreu com

contribuição brasileira ao concerto das nações" in RIBEIRO, Luiz C. de Q. e PECHMAN, Robert. *Cidade, povo, nação*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1996, p. 112 e HALL, Peter. *Op. cit.*, p. 245 e seguintes.

⁶⁶⁶ cf. VESENTINI, José William. *Op. cit.*, p. 154.

⁶⁶⁷ para uma análise do pensamento urbanístico de Lúcio Costa e da influência de Le Corbusier sobre seu trabalho, cf. CARDOSO, Adauto Lúcio. *Op. cit.*, p. 95 e seguintes.

⁶⁶⁸ *Idem*, p. 112.

⁶⁶⁹ VESENTINI, José William. *Op. cit.*, p. 151, 152.

⁶⁷⁰ cf. HALL, Peter. *Op. cit.*, p. 207 e seguintes.

⁶⁷¹ cf. CARDOSO, Adauto Lúcio. *Op. cit.*, p. 108.

⁶⁷² *Idem*, p. 111.

⁶⁷³ cf. VESENTINI, José William. *Op. cit.*, p. 155.

as cidades fordistas norte-americanas. Nestas, o centro se degradou e a classe média motorizada rumou para os subúrbios. Em Brasília, o Plano-Piloto é o centro. Em outras cidades do Brasil, este fenômeno repetiu-se.

Ao contrário de Brasília, em todas as grandes cidades brasileiras o automóvel chegou como um convidado desajeitado, como um hipopótamo em uma loja de bibelôs. A própria *Quatro Rodas* reconhece tal fato em algumas de suas matérias. Já em seu terceiro número, ela alerta que "Com tanto barulho São Paulo transforma-se numa fábrica de loucos". Segundo um médico entrevistado, o professor Pacheco e Silva,

"Os habitantes de São Paulo (e também do Rio), a bem da sua integridade física e mental, diuturnamente ameaçada, devem fazer de seis em seis meses, uma "dieta do silêncio", recolhendo-se às praias ou ao campo. E isso é válido mesmo que leis e regulamentos venham, amanhã, a diminuir sensivelmente a massa de ruídos nas capitais"⁶⁷⁵.

No Rio de Janeiro, em locais como Copacabana, Leblon e Botafogo, onde vivia a classe média e o número de automóveis era maior, o nível de ruído já atingia mais de 90 decibéis na hora do *rush* ⁶⁷⁶. O trânsito caótico refletia uma nova realidade, oriunda do "... aumento do número de carros, (...) aumento da população, (...) aumento da área urbana; (...) (do) progresso de um país"⁶⁷⁷. Para dar conta desta nova situação, a revista discute o projeto do Novo Código de Trânsito, elaborado durante dois anos e que bem a reflete. Um de seus pontos mais interessantes é o conflito da nova realidade motorizada com os bondes, herdeiros de um traçado urbano não-fordista, que não poderiam mais circular pela contramão dos automóveis. Pelo projeto, os bondes ficavam sujeitos a multa, de responsabilidade do motorista, ao que acrescenta a revista: "A situação, evidentemente, será contornada pelas autoridades, sem ferir o Código, mas também sem aleijar financeiramente os nossos bons motoristas..."⁶⁷⁸. O tom anedótico desta passagem não esconde a forte contradição entre a estrutura urbana das grandes cidades brasileiras e a entrada em circulação massiva de automóveis.

⁶⁷⁴ cf. Capítulo 1 desta dissertação, seção 2, Lima Barreto e as primeiras críticas ao dualismo

⁶⁷⁵ *Quatro Rodas*, Op. cit., no. 3, p. 30.

⁶⁷⁶ *Idem*, p. 30

⁶⁷⁷ *Quatro Rodas*, Op. cit., no. 5, p. 9.

⁶⁷⁸ *Idem*, p. 6.

Outra expressão deste conflito, reconhecido pela revista, era o problema do estacionamento, desde então considerado uma aventura em São Paulo⁶⁷⁹. Em tom alarmista, porém profético, ela chega a afirmar: "Mais cedo ou mais tarde, de acordo com a previsão, será o fim, isto é, chegará o dia do maior "engarrafamento" da história, em que ninguém poderá mais sair do lugar". Para resolver a situação, *Quatro Rodas* propõe planos diretores para as cidades, garagens subterrâneas, parquímetros, educação etc. e finaliza: "Norte-americanos e europeus já sabem (relativamente) usar seu carro, sem abusar. Os brasileiros devem ser bem esclarecidos quanto a isso..."⁶⁸⁰. O próprio Lúcio Meira, dez anos mais tarde, reconheceria o problema: "As cidades estão ficando congestionadas, e as autoridades municipais não estão tomando, no devido tempo, as providências necessárias para que os veículos possam estacionar"⁶⁸¹.

Preocupada com a superação destes problemas, permitindo a realização da promessa da velocidade e da mobilidade pessoal irrestrita, incorporada no automóvel, *Quatro Rodas*, na reportagem "Para São Paulo andar mais depressa", ilustrada com fotos de um enorme congestionamento, apresenta uma solução tipicamente autovia, a Avenida Irradiação: "Quem nela entrar, passa a trafegar sem nunca encontrar pela frente cruzamentos e faróis"⁶⁸².

ILUSTRAÇÃO XII

MAFALDA, RICOS E VELOZES⁶⁸³

⁶⁷⁹ *Quatro Rodas*, Op. cit., no. 7, p. 9.

⁶⁸⁰ *Idem*, p. 11.

⁶⁸¹ MEIRA, Lúcio. *Op. cit.*, 1971, p. 42.

⁶⁸² *Quatro Rodas*, Op. cit., no. 8, p. 62.

O paradigma, como não poderia deixar de ser, é Los Angeles, a cidade fordista por excelência. Ilustrada com uma foto de viadutos que se entrecruzam como em um labirinto, a reportagem "Los Angeles enfrenta os problemas de trânsito" afirma:

"Viadutos e trevos movimentam a topografia de Los Angeles, a cidade mais motorizada do mundo. O sistema de trevos, comumente empregado nas grandes rodovias, foi adotado em Los Angeles com notável proveito. As correntes de trânsito se desdobram através de vias expressas, avenidas amplas, onde os carros podem manter velocidades elevadas, sem encontrar sinais e cruzamentos. Com isso é possível garantir o escoamento rápido dos milhões de carros - não há exagero - que circulam em Los Angeles"⁶⁸⁴.

O Rio de Janeiro viria a ser a outra face de todas estas contradições do fordismo parcial não-keynesiano. Isto porque, se Brasília, construída simultaneamente à constituição do pacto, sendo portanto capaz de segregar seu espaço, garantiu em seu centro a primazia do automóvel, expulsando para as cidades satélites seus pobres, o Rio era já uma cidade com seu espaço consolidado e caracterizado por uma relativamente fraca segregação social. Se, em uma aproximação geral, a classe média, desde os anos 1930, dividia-se entre as Zonas Norte e Sul, a de renda alta vivia predominantemente na Zona Sul e os de baixa renda nos subúrbios, seguindo os eixos ferroviários da Central do Brasil e Leopoldina⁶⁸⁵, a concentração de oportunidades de trabalho nas zonas mais centrais da cidade, aliada à deficiência destes mesmos eixos ferroviários⁶⁸⁶ e à ausência de políticas habitacionais articuladas às de transportes para as camadas de baixa renda, nos moldes por exemplo das realizadas em Londres⁶⁸⁷, levou à formação massiva de favelas por muitas das áreas de difícil utilização para ocupação urbana nas regiões centrais, particularmente nos morros⁶⁸⁸. Como resultado, cerca de 35% da área construída no Rio de Janeiro resulta de trabalho não remunerado, em sua grande maioria fora das posturas municipais⁶⁸⁹. Mais do que isto, levou à extrema concentração da ocupação do espaço urbano da cidade, fenômeno amplamente consolidado nos anos 1990. Assim, as Regiões Administrativas de Jacarepaguá, Campo Grande, Santa Cruz, Barra da Tijuca e Guaratiba, que cobrem 63% do território carioca, abrigam apenas

⁶⁸³ QUINO. *Op. cit.*, 1991, p. 314.

⁶⁸⁴ *Quatro Rodas*, Ano 1, no. 10. São Paulo: Editora Abril, maio de 1961, p. 91.

⁶⁸⁵ cf. ABREU, Maurício de. , *A evolução urbana do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor/IPLANRIO, 1987, p. 99.

⁶⁸⁶ cf. ABREU, Maurício de. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor/IPLANRIO, 1987, p. 94.

⁶⁸⁷ cf. HALL, Peter. *Op. cit.*

⁶⁸⁸ cf. ABREU, Maurício de. *Op. cit.*, 1987, p. 106.

⁶⁸⁹ cf. ALVA, Eduardo Neira. *Metrópoles In(sustentáveis)*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1997, p. 12.

22,3% da população da cidade, ao passo que as Zonas Sul e Norte, que representam apenas 7,8% do território municipal, concentram 20% de sua população⁶⁹⁰.

A entrada massiva de automóveis no centro urbano da cidade não alterou, portanto, o padrão histórico de ocupação do solo urbano da cidade. Ao contrário do que ocorreu nos Estados Unidos, a partir da década de 1950, o centro urbano do Rio de Janeiro não se esvaziou e a classe média não se dirigiu para os subúrbios. No fordismo parcial não-keynesiano, não houve nada parecido com a *Federal House Administration* nem tampouco com Levittowns ou com a Lei de Ajuda Federal à Auto-Estrada. Os investimentos urbanos, tanto em infraestrutura quanto em embelezamento, no período em questão, concentraram-se, com quase exclusividade, no núcleo urbano: "O subúrbio, com suas ruas empoeiradas, suas carências de infra-estrutura básica, sua ausência de viadutos sobre as linhas férreas, e suas praças abandonadas foi, como sempre, esquecido"⁶⁹¹. Assim, a concepção urbana que, nos Estados Unidos, permitiu a absorção de um número crescente de carros nas cidades, resultando em subúrbios com baixas densidades populacionais e amplos espaços para a circulação de veículos, esteve longe de embasar o novo momento por que passava o Rio.

Pelo contrário, o núcleo urbano teve sua população adensada, principalmente através da acelerada verticalização. Em alguns lugares, como Copacabana, casas com menos de 30 anos foram derrubadas para a construção de prédios de vários andares, o que provavelmente faria Marshall Berman, se carioca fosse, lamentar tão profundamente o desaparecimento do bucólico balneário à beira-mar quanto o fez em relação ao seu Bronx natal. Com uma área equivalente a 0,4% do território do município, Copacabana abriga, nos dias de hoje, 2,9% de sua população⁶⁹².

Altamente concentrada espacialmente e densamente povoada, a região da Zona Sul, não obstante, transformou-se em projeto de ascensão social de parcelas importantes da então ascendente classe média carioca dos anos 1950, projeto este criado e reproduzido intensamente pelas empresas imobiliárias que nela construíam seus edifícios⁶⁹³, fenômeno que se repetiria na Barra da Tijuca a partir de meados dos anos 1970. No entanto, neste primeiro momento, a construção de prédios sem garagem para a classe média era um indicativo de que o automóvel ainda não havia se constituído como um bem em seu horizonte de consumo, e que só viria a se incorporar ao seu estilo de vida e projeto de ascensão social, em meio de distinção social, após a instalação da indústria automobilística no País. Em que pese o anúncio da Vemaget em *Quatro Rodas*, com sua vistosa garagem, a adequação do espaço da moradia

⁶⁹⁰ cf. PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. IPLAN-RIO. Anuário Estatístico da cidade do Rio de Janeiro 1993-1994

⁶⁹¹ *Idem*, p. 130.

⁶⁹² cf. PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. IPLAN-RIO. *Op. cit.*

da classe média ao automóvel só viria a ocorrer na prefeitura Negrão de Lima, entre 1956 e 1958, quando é aprovada a lei que obrigava as novas construções a terem espaço reservado ao estacionamento de automóveis⁶⁹⁴.

No entanto, já na década de 1950, a melhoria da acessibilidade da Zona Sul ao centro da cidade foi erigida como uma das prioridades das políticas públicas. Mais uma vez, o que já ocorria desde Pereira Passos, o núcleo metropolitano, que compreendia as Zonas Norte, Sul e o Centro, era o beneficiário quase que exclusivo dos melhoramentos urbanos⁶⁹⁵. A partir de então, as sucessivas administrações municipais redesenharam a cidade com o intuito de adequar seu espaço à circulação do eixo Zona Norte-Centro-Zona Sul em um movimento iniciado, em verdade, na década de 1940, com a abertura das Avenidas Brasil e Presidente Vargas, a duplicação do túnel do Leme, o corte Cantagalo, a avenida Edson Passos, na prefeitura Henrique Dodsworth. A administração Hidelbrando de Góes, no período 1946-47, repetiria a mesma tendência de privilegiar o núcleo urbano, realizando a concorrência para a abertura do Túnel do Pasmado, construído na administração seguinte, e abrindo as avenidas Mendes de Moraes e Princesa Isabel, consolidando o corredor Copacabana-Botafogo⁶⁹⁶.

Ainda assim, estas melhorias não eram suficientes para o melhor escoamento do fluxo Zona Sul-centro da cidade, principalmente em função do seu adensamento populacional. Assim, na administração Dulcídio Cardoso (1952-1954), inicia-se o processo de desmonte do Morro de Santo Antônio, abrindo uma enorme área de alta valorização imobiliária no centro da cidade e fornecendo a matéria básica para a construção de um aterro ligando a Zona Sul ao centro, de onde partiria uma avenida perimetral que ligaria este aterro à Avenida Brasil. Como colocaria Sennet, os obstáculos geográficos à circulação começavam a ser removidos, primeiro através de túneis, depois de sua eliminação total.

Com a administração Negrão de Lima, as obras viárias do Rio, com evidente prioridade para o eixo Zona Sul-Centro, finalmente iriam se consolidar, tornando a fisionomia da cidade próxima da atual: o Aterro do Flamengo, a construção da Avenida Perimetral, a perfuração dos túneis Catumbi-Laranjeiras, Barata Ribeiro-Raul Pompéia e Tonelero-Pompeu Loureiro⁶⁹⁷. Grande parte das obras de Negrão de Lima foram finalizadas na administração do último prefeito do Distrito Federal, Sá Freire Alvim, que inaugurou vários túneis, abriu a Avenida Chile, concluiu a primeira parte da Perimetral e a avenida Borges de Medeiros.

⁶⁹³ *Ibidem*, p. 112.

⁶⁹⁴ cf. MALIN, Mauro e JUNQUEIRA, Ivan. "Negrão de Lima" in BELOCH, Israel e ABREU, Alzira Alves de. *Dicionário Histórico Biográfico Brasileiro*, 1930-1984. Rio de Janeiro: Forense Universitária/FGV/CPDOC/Finep, 1984, p. 1851-1854.

⁶⁹⁵ cf. ABREU, Maurício de. *Op. cit.*, p. 130.

⁶⁹⁶ *Idem*, p.130.

⁶⁹⁷ *Ibidem*, p. 131.

Carlos Lacerda, o primeiro governador da Guanabara e opositor feroz de JK foi, curiosamente, o maior interventor no espaço urbano para a solução do problema viário, tendo o carro como elemento central⁶⁹⁸. Para Abreu, se os anos 1950 caracterizaram-se por solucionar o problema viário, os anos 1960 caracterizaram-se como um esforço de adequar o espaço urbano do Rio de Janeiro às necessidades do automóvel, privilegiando, portanto, as camadas de maior poder aquisitivo⁶⁹⁹. No governo Lacerda, concluiu-se o Túnel Santa Bárbara, foi construído o Túnel Rebouças e realizada a primeira etapa do Trevo dos Marinheiros, e foi concluída a via expressa do Aterro do Flamengo, certamente uma das mais belas *parkways* do mundo, onde o movimento leva o motorista a descortinar, no sentido Zona Sul-Centro, em meio a jardins, os diversos ângulos da baía de Guanabara e do Pão de Açúcar ao seu lado direito, do Corcovado e da Praia do Flamengo ao seu lado esquerdo, e da massa de edifícios do centro à sua frente. Finalmente, também em seu governo foi aberto o primeiro trecho da Radial Oeste, a Avenida Maracanã teve sua extensão prolongada, e a Rodoviária Novo Rio foi construída.

A febre rodoviária do Rio de Janeiro neste período significou, por outro lado, um processo de cirurgia urbana, eufemismo para a destruição ou degradação de espaços não-fordistas, principalmente nos bairros que estavam no caminho das autovias que então se abriam ou em que ruas, de traçado original, transformaram-se em caminhos de ligação entre bairros. É o caso, por exemplo, do bairro do Catumbi, desaparecido em função do Túnel Santa Bárbara, ou do Rio Comprido, literalmente submerso pelo Elevado Paulo de Frontin, e de ruas como a São Clemente e Voluntários da Pátria, Barata Ribeiro e Nossa Senhora de Copacabana, Osvaldo Cruz ou Maracanã. Estas ruas e muitas outras representam a síntese do conflito de Giedion, entre a rua e a via expressa: ruas tradicionais, com cruzamentos, sinais de trânsito, comércio etc, servindo como autovias, elas levam à loucura os motoristas do Rio de Janeiro. Como resultado...

⁶⁹⁸ *Ibidem*, p. 132.

⁶⁹⁹ *Ibidem*, p. 133.

ILUSTRAÇÃO XIII
MAFALDA
GUERRA TOTAL⁷⁰⁰

Por outro lado, a opção rodoviária refletiu-se também na quase exclusividade do transporte coletivo pelo meio de ônibus no perímetro urbano, com a supressão dos bondes e a fragilidade do metrô, como atesta a seguinte Tabela comparativa:

TABELA XXV:
Alguns metrôs do mundo, em 1994

Cidades	Percurso (em km)	Passageiros/ ano	Estações	Inauguração	População da Região Metropolitana (em milhões)
Nova Iorque	443	1 bilhão	504	1867	13,2
Londres	394	726 milhões	271	1863	8,8
Moscou	241	2,5 bilhões	149	1935	8,8
Tóquio	230	2,7 bilhões	219	1960	11,8
Paris (*)	201	1,2 bilhão	370	1900	11,0
C. do México	158	1,4 bilhão	135	1969	20,0
Seul	120	1,3 bilhão	102	1974	13,5
Madri	112	413 milhões	155	1917	4,0
Oslo	96	52 milhões	110	1966	0,8
Rio de Janeiro (**)	21	73 milhões	24	1979	10,2

Fonte: *Jornal do Brasil*, 22 de junho de 1997

⁷⁰⁰ QUINO. *Op. cit.*, 1991, p. 394.

(*) Não inclui o sistema RER

(**) PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. IPLAN-RIO. *Anuário Estatístico da cidade do Rio de Janeiro 1993/1994*.

Em 1994, os ônibus transportaram, no Rio de Janeiro, 1,3 bilhão de passageiros⁷⁰¹, ou seja, um número próximo ao do que circulou, por metrô, em Paris, com um detalhe importante a mais: as reformas urbanas de Hausmann, na Paris do século XIX, resultaram em grandes bulevares, que cortam a cidade, plana, em várias direções. O Rio não tem bulevares, *free-ways*, ou nada que o valha, como estruturantes da circulação, e muito menos a cidade é plana. Só mais um detalhe importante: uma linha de metrô pode transportar, por hora, 70 mil passageiros, ao passo que um corredor expresso de ônibus transporta, em média, 30 mil passageiros⁷⁰². Isto quer dizer que, se o Rio fosse cortado por vias expressas, ainda assim teriam sido necessárias mais de 2 vezes mais viagens de ônibus do que do metrô de Paris para transportar uma população equivalente. Como não é, este número é muito superior.

Por outro lado, o traçado do metrô carioca acabou por contribuir para o adensamento populacional, pois, ligando a Tijuca à Botafogo em sua linha mais importante, serve principalmente à classe média das Zonas Norte e Sul. No ano de 1994, a Linha 1, Tijuca-Botafogo, transportou 66.762 mil passageiros, ao passo que a Linha 2, em direção ao subúrbio, transportou apenas 5.553 mil⁷⁰³. O metrô do Rio, portanto, não serviu como um vetor do crescimento da cidade e de sua descompressão populacional, como o metrô de Estocolmo ou o RER de Paris que, projetado na década de 1960, fazia parte de um amplo programa de reestruturação urbana⁷⁰⁴.

Por fim, a topografia da cidade, que possui apenas 45% do seu território passível de urbanização descontínua⁷⁰⁵, favoreceu sobremaneira este adensamento, tornando extremamente caras as obras necessárias à conquista de novos espaços. O automóvel entrou, assim, em uma região densamente povoada e cercada, de um lado, pelo mar e, do outro, por montanhas. A primeira conquista significativa de um novo espaço só ocorreria no fim da década de 1960 e se consolidaria na década de 1970, com a abertura da auto-estrada Lagoa-Barra por entre o maciço da Gávea. A ocupação da Barra da Tijuca, cujo projeto original é de Lúcio Costa, é a realização do sonho do Rio motorizado, fordista, com suas vias expressas, *shopping-centers* e áreas de circulação exclusiva de automóveis. Os reflexos da ocupação da

⁷⁰¹ PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. IPLAN-RIO. *Anuário Estatístico da cidade do Rio de Janeiro 1993/1994*.

⁷⁰² cf. ALVA, Eduardo Neira. *Cidades (In)sustentáveis*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1997, p. 47.

⁷⁰³ cf. PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. IPLAN-RIO. *Op. cit.*

⁷⁰⁴ cf. HALL, Peter. *Op. cit.*

⁷⁰⁵ cf. PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. IPLAN-RIO. *Op. cit.*

região via automóvel, no entanto, explicitam as fragilidades desta opção para o funcionamento da cidade. Com uma população de apenas 98,2 mil pessoas, correspondente a 1,7% dos habitantes do Rio de Janeiro, em que pese sua área, de 175 km² corresponder a 13,9% do território⁷⁰⁶, a circulação de seus veículos acarreta problemas de trânsito em todo o seu entorno, atingindo bairros como a Lagoa, Gávea, Jardim Botânico e Botafogo, espaços não-fordistas. Daí, por exemplo, as ruas Voluntários da Pátria, São Clemente, Jardim Botânico, o entorno da Lagoa e outras terem se transformado, à forceps, como visto, em *rues corridors*.

Com décadas de atraso, portanto, foram constituídos vários aspectos viários do Plano Agache, concebido entre 1926 e 1930, e também dos traços de Le Corbusier dos anos 1930 para o Rio de Janeiro⁷⁰⁷, mas que só passaram a fazer sentido quando o automóvel entrou de fato na cidade. No entanto, um dos eixos fundamentais dos dois planos, suburbanização, a criação de subúrbios-jardim para o primeiro, e de novas superfícies edificáveis de habitação para o segundo, integrados pela estrutura viária, não se confirmaram⁷⁰⁸.

Em que pese o fato de as grandes cidades brasileiras não terem seguido os traços das cidades americanas para a absorção dos automóveis, a propriedade e uso destes passaram a fazer parte do *habitus* da classe média brasileira. Ainda na década de 1970, um estudo da Fiat demonstrou que um motorista brasileiro rodava, em média, por ano, quase duas vezes mais do que um italiano⁷⁰⁹. Por outro lado, é muito comum encontrar-se, nas garagens dos edifícios residenciais de classe média, carros de último tipo, cujo valor representa frações elevadas do valor do próprio imóvel, imperativo de distinção social de seu proprietário, assim como a troca anual de modelo.

ILUSTRAÇÃO XIV

MAFALDA

DISTINÇÃO⁷¹⁰

⁷⁰⁶ *Idem.*

⁷⁰⁷ PEREIRA, Margareth da Silva. “Pensando a metrópole moderna: os planos de Agache e Le Corbusier para o Rio de Janeiro” in RIBEIRO, Luiz C. de Q. e PECHMAN, Robert. *Op. cit.*, p. 369.

⁷⁰⁸ *Idem*, p. 371.

⁷⁰⁹ cf. ANFAVEA. *Op. cit.*, p. 73.

⁷¹⁰ QUINO. *Op. cit.*, 1991, p. 253.

Foram também incorporadas várias das novidades do *american way of life* associadas à cultura automobilística, à cultura da compressão tempo-espço, como o *fast-food*, ainda que não motorizado. Da cultura de beira-de-estrada, a adaptação foi curiosa: de todas as modalidades de *drive-in*, as únicas que teriam realmente sucesso no Brasil foram os cinemas, utilizados, como nos Estados Unidos, para programas mais interessantes nos carros do que nas telas... Aliás, os motéis de beira-de-estrada seriam largamente utilizados no Brasil com o mesmo fim, ou seja, o sexo rápido. No fundo, o espírito americano triunfou.

A cultura da velocidade foi também amplamente incorporada no Brasil. Já o *slogan* do candidato JK, na verdade, representava a essência desta cultura: *50 anos em 5*, era necessário acelerar a história, colocá-la em uma autovia e trazer o futuro para o presente. Nos anos 1960, Roberto Carlos, o rei do *iê-iê-iê* e da Jovem Guarda, fazia sucesso a 300 km por hora e acelerava seu carro nas curvas da estrada de Santos. A estrada e o automóvel brasileiros, repetindo o seriado americano *Route 66*, patrocinado pela GM, também seriam personagens de um dos primeiros seriados brasileiros para a TV, o Vigilante Rodoviário, ao lado de seu fiel cão Lobo⁷¹¹, merchandising da Simca⁷¹². O Brasil, país de relativamente poucos motoristas, transformou-se no início dos anos 1970 em um celeiro de campeões de Formula 1. Aliás, desde muito cedo as corridas de automóveis empolgaram os brasileiros, tendo o primeiro carro brasileiro esportivo sido construído em 1940, o famoso Woerdenbag⁷¹³. Com a instalação da indústria automobilística, montadoras como a Willys, a Vemag, a Simca e a FNM passaram a produzir, anualmente, carros fora de série para serem expostos no Salão do Automóvel, seguindo a tendência internacional de apresentar protótipos futuristas e velozes. Já na abertura do I Salão do Automóvel, em 1960, visitado por mais de 400 mil pessoas, o destaque foi o FNM-JK esportivo, vencedor das Mil Milhas Brasileiras, pilotado por um dos primeiros ases do País, Chico Landi⁷¹⁴.

Mas talvez a melhor tradução desta sensibilidade moderna, da velocidade, com todas as suas conseqüências, seja a de um clássico da música popular brasileira, aqui reproduzido na íntegra:

Sinal Fechado

⁷¹¹ reminiscências pessoais do autor...

⁷¹² cf. REIS, Ciro Dias. *Salão do automóvel: trinta anos de história*. São Paulo: Anfavea, 1990, p. 48.

⁷¹³ cf. SOCIETÁ TURINESE INDÚSTRIA GRAFICA. *Op. cit.*, p. 407.

⁷¹⁴ cf. REIS, Ciro Dias. *Op. cit.*, p. 55.

Olá, como vai?
Eu vou indo e você tudo bem?
Tudo bem eu vou indo
Correndo pegar meu lugar no futuro, e você?
Tudo bem eu vou indo em busca de um sono tranquilo, quem sabe?
Quanto tempo, pois é quanto tempo...
Me perdoe a pressa, é a alma dos nossos negócios
O, não tem de que, eu também só ando a cem
Quando é que você telefona, precisamos nos ver por aí
Pra semana prometo talvez nos vejamos, quem sabe?
Tanta coisa que eu tinha a dizer, mas eu sumi na poeira das ruas
Eu também tenho algo a dizer mas me foge à lembrança
Por favor telefona eu preciso beber alguma coisa rapidamente
Pra semana, o sinal, eu procuro você, vai abrir, vai abrir, prometo não esqueço, por favor não
esqueça, não esqueça, adeus...

Em poucas palavras, Paulinho da Viola expressou, criticamente, toda a sensibilidade da modernidade fordista: o olhar sempre para frente, o viver rapidamente, a fragmentação das relações, a rápida circulação do capital, a lógica da circulação individual. Motorista de uma cidade como o Rio de Janeiro, Paulinho da Viola compôs esta música em 1969. Nos dias de hoje, ela teria sido improvável. O caos urbano da cidade, transformada em um grande engarrafamento, não permite a velocidade, a livre circulação de veículos, a materialização da sensibilidade da velocidade, cada vez mais aguda. Para confirmar sua natureza, só resta aos motoristas uma alternativa: avançar o sinal.

ILUSTRAÇÃO XV

MAFALDA

VELOCIDADE: ALCANÇAR O FUTURO⁷¹⁵

⁷¹⁵ QUINO. *Op. cit.*, 1991, p. 320.

(In)Conclusões

O conceito de fordismo parcial não-keynesiano, como apresentado neste trabalho, necessita, evidentemente, de análises pontuais mais detidas para ter sua validade explicativa consolidada. A análise da situação concreta nele baseada está longe de ter sido conclusiva. Se o trabalho teve como objetivo, fundamentalmente, propor uma abordagem, sugerir um olhar sobre o processo que levou à instalação e consolidação da indústria automobilística no Brasil, e à hegemonização de um projeto de modernidade de inspiração fordista americana, cada uma das dimensões deste processo merece um estudo específico, monográfico, nas áreas de história econômica, social, política e cultural. Assim, por exemplo, seria importante um estudo, na área de economia, para se dimensionar o efetivo impacto fiscal, nos diferentes níveis da federação, da instalação da indústria automobilística e o quadro cambial resultante, no médio e longo prazos, do processo de substituição de importações neste setor industrial; uma análise do papel das instituições como o Senai para a formação de mão-de-obra adequada ao paradigma tecnológico fordista; os mecanismos de recepção cultural que contribuíram para a hegemonização do projeto de modernidade fordista, e assim por diante.

Duas questões, no entanto, merecem ser particularmente aprofundadas. A primeira diz respeito às relações entre Executivo e Legislativo no período em questão, tratada apenas de forma teórica no segundo capítulo. Seu estudo evidenciaria atritos importantes entre os dois atores na implantação da indústria automobilística, particularmente em torno do Projeto Bilac Pinto⁷¹⁶, que abria brechas para a importação de veículos de passageiros, além de configurar a tendência à centralização do processo decisório que se consolidaria depois de 1964. De fato, do ponto de vista da organização do Estado, os Grupos Executivos e agências afins foram elementos importantes no processo de alijamento do Congresso Nacional do centro do processo decisório. A compreensão do pacto fordista parcial não-keynesiano deve levar em conta este processo pois, se foi no governo JK que seus contornos fundamentais foram desenhados, foi no período da ditadura militar, particularmente no *milagre econômico* do início dos anos 1970, que todas as suas virtualidades foram alcançadas.

Se os desdobramentos da montagem do pacto devem ter maior atenção, um momento anterior a sua consolidação também deve ser melhor analisado, à luz da interpretação regulacionista como a aqui proposta. Trata-se do papel dos sindicatos e da legislação trabalhista que, segundo ela, tiveram um papel central na construção do pacto fordista

⁷¹⁶ cf. SHAPIRO, Helen. Op. cit., p. 96-98 e 132 e seguintes.

keynesiano. Este trabalho deu atenção particular à concertação entre Estado e empresariado, restando portanto uma análise que deve ser feita em relação ao trabalho, aos sindicatos, apenas referidos no capítulo 3, na construção do pacto fordista parcial não-keynesiano. Pensado como resultado de uma construção que se gesta a partir de 1930 e se consolida com a instalação da indústria automobilística, é possível perceber-se, processualmente, o pacto em seus diferentes momentos constitutivos. Assim, se o padrão tecnológico fordista e a consolidação da articulação entre Estado e empresários, fundamentais para sua constituição, localizam-se no governo JK, foi possivelmente em momento anterior, ainda no primeiro governo Vargas, que sua gênese ocorreu, com a montagem do sistema sindical brasileiro e a Consolidação das Leis do Trabalho, geralmente percebidas como expressões do populismo, como visto no capítulo 1.

Segundo este enfoque, a partir dos anos 1930, teria ocorrido não um processo de cooptação da classe trabalhadora, mas o que Ângela de Castro Gomes propõe como a formulação de um pacto trabalhista entre a classe trabalhadora e o Estado⁷¹⁷. Este pacto, se não permitiu o estabelecimento de uma relação salarial fordista na economia brasileira nem tampouco a incorporação, via políticas públicas de corte keynesiano, do conjunto da sociedade ao circuito produção/consumo, sem dúvida alguma significou um avanço, em termos de direitos sociais, ao menos para uma parcela da classe trabalhadora. Mais do que isto, o pacto representou, para os trabalhadores, o reconhecimento de seu estatuto enquanto ator coletivo legítimo. A partir do conceito de pacto trabalhista, torna-se possível aprofundar a reflexão sobre o processo a partir do qual os sindicatos brasileiros tiveram sua inserção na montagem do fordismo parcial não-keynesiano.

De qualquer forma, a formulação do conceito de pacto fordista parcial não-keynesiano parece útil para se pensar o problema em questão. Exemplo disto é a discussão relativa à relação entre Estado e sociedade. Seria exaustivo repetir a argumentação feita na primeira seção do terceiro capítulo, mas ela é ilustrativa da possibilidade, proporcionada pelo conceito, de aprofundar as discussões, escapando de simplismos e leituras dicotômicas. A centralidade do Estado, percebida como oriunda de seu iluminismo imanente, mostra-se então fragilizada, até por razões estruturais, como aponta Claus Offe, assim como a *anemia schumpeteriana* e a ausência de projetos societários do empresariado ou de parcelas deste. Pelo menos desde 1951, quando formaram sua primeira Associação, de forma autônoma à estrutura sindical oficial, os empresários do setor de autopeças demonstravam ter clareza de seus projetos, e

⁷¹⁷ cf. GOMES, Ângela de Castro. "O populismo e as ciências sociais no Brasil: notas sobre a trajetória de um conceito". *Tempo*, vol. 1, no. 2. Rio de Janeiro: Relume Dumará, dezembro de 1996, p. 54. Este texto explicita, definitivamente, a rejeição, pela autora, do uso do conceito de populismo. Por outro lado, a autora, ao propor o pacto trabalhista, consolida

capacidade organizativa para buscar implementá-los. Eles perceberam claramente que, se no curto prazo, seus problemas relacionavam-se às questões cambiais, seus interesses de classe só seriam plenamente realizados com a implantação da indústria automobilística no País. Uma leitura simplista, de um marxismo empobrecido, poderia mesmo inverter a lógica da dinâmica, propondo que, dada a fragilidade do Estado, nos termos de Offe, o empresariado na verdade teria utilizado o Estado como instrumento para a promoção de seus interesses, via ação do GEIA.

Seja como for, a partir do conceito de fordismo parcial não-keynesiano, a paisagem de São Conrado torna-se mais inteligível, revelando-se, na verdade, sua mais perfeita tradução. Nela, convivem o sonho corbusiano e motorizado da classe média, ajardinado e vertical, com seu *shopping-center*, oásis de ordem fordista no caos do Rio de Janeiro, e a Rocinha, expressão da ausência de políticas keynesianas para as populações de mais baixa renda, como a habitacional. Coroando o cenário, a via expressa da auto-estrada Lagoa-Barra, vetor da expansão urbana através do automóvel individual e da sensibilidade da velocidade fordista.

Mas o conceito de fordismo parcial não-keynesiano permite, também, que se pense o momento atual, em que se busca minimizar o papel de regulação do Estado na economia e se restringir direitos da classe trabalhadora nos quadros da reestruturação produtiva e da globalização.

Este não é, evidentemente, um movimento restrito ao Brasil. Pelo contrário, nos Estados Unidos e na Europa, a coalizão fordista keynesiana vem sendo desarticulada e o próprio padrão de acumulação fordista vem mostrando sinais de crise desde os anos 1970. Como consequência, depois de um ostracismo de mais de 50 anos, como apontou Hobsbawm, o discurso (neo)liberal voltou a ocupar um lugar central na agenda política internacional, informando políticas públicas mesmo em países de sólida tradição keynesiana. Parece estar ocorrendo hoje o que ocorreu na década de 1950, quando da eleição à presidência dos Estados Unidos de Dwight Eisenhower, atribuída por Galbraith, como visto, à presença massiva na cabine eleitoral de jovens que não conheceram o horror dos anos 1930. Eisenhower, no entanto, não foi capaz de desfazer a coalizão fordista keynesiana forjada por Roosevelt. Por uma ironia da história, esta coalizão foi sepultada de vez não por um Newt Gingrich, o ultraconservador líder do Partido Republicano, nem por um membro de alguma milícia qualquer do meio-oeste, militante da *American Rifles Association*, tampouco por Ronald Reagan nos anos 1980, mas por um presidente democrata, Bill Clinton que, antes de sua

reeleição, em 1996, como um de seus principais atos de campanha, eliminou os mais importantes programas sociais da era Roosevelt.

No Brasil, o neoliberalismo adentrou no debate público na campanha eleitoral de 1989, com Fernando Collor de Mello e seu discurso da modernidade associada à privatização, à competitividade, mas encontrou sua expressão de política de Estado conseqüente no governo Fernando Henrique Cardoso. Em mais uma ironia da história, eleito por um partido autodenominado social-democrata. Ocorre que, se nos Estados Unidos e na Europa a coalizão fordista keynesiana permitiu, ao longo de quase 40 anos, a incorporação da classe trabalhadora ao projeto societário hegemônico, tanto do ponto de vista dos direitos da cidadania quanto no do acesso ao consumo, no Brasil o fordismo parcial não-keynesiano não teve caráter incorporador ou universalista.

O conjunto da população brasileira nunca foi integrada ao circuito produção/consumo, principalmente ao segundo pólo. Os direitos da cidadania, por sua vez, apesar de constitucionalmente reconhecidos, nunca foram universalmente respeitados e sequer reconhecidos enquanto tais. A atração de trabalhadores do Nordeste, quando da instalação da indústria automobilística, constitui-se em um excelente exemplo de como a incorporação de trabalhadores na esfera da produção, em um parque industrial poupador de mão-de-obra, tinha como objetivo muito mais diminuir o nível salarial do que remunerar o trabalho e incorporar contingentes crescentes de trabalhadores ao mundo do consumo, ainda que os trabalhadores dos setores industriais fordistas tenham tido, historicamente, remunerações relativamente mais altas do que os trabalhadores dos outros setores.

Como resultado, os trabalhadores dos países de fordismo keynesiano, particularmente os europeus, possuem recursos de poder, através de seus sindicatos, muito maiores do que os brasileiros, assim como seus direitos sociais são amplamente reconhecidos. Quando os trabalhadores franceses defendem seu sistema previdenciário, estão defendendo uma conquista, transformada em direito, que os torna cidadãos, desvinculando o acesso ao consumo, à própria possibilidade de alimentação e moradia, da inserção no processo produtivo, em um momento de aumento do desemprego estrutural causado pelas inovações tecnológicas. Da mesma forma, quando os trabalhadores alemães lutam pela diminuição da jornada de trabalho, defendem um direito legitimamente reconhecido, o da incorporação do aumento da produtividade do trabalho aos salários. Pode-se dizer que se trata de uma relação salarial fordista não monetizada, já que os ganhos são em tempo livre. Já o trabalhador brasileiro, diante do desafio da flexibilização das leis trabalhistas, proposto pelo governo *social-democrata*, é percebido menos como um titular de direitos do que como um detentor de privilégios, resistindo à modernidade de baixar o *custo Brasil*.

O fenômeno do desemprego estrutural está em clara articulação com a crise do fordismo keynesiano, que tinha, no pleno emprego, ou na amenização do desemprego, passageiro, um de seus elementos centrais. Por outro lado, ao menos em sua vertente social-democrata, o fordismo keynesiano também tinha como um de seus fundamentos a desvinculação dos direitos da cidadania à inserção no processo produtivo, a desmercadorização da força de trabalho. Esta desmercadorização é um caminho possível para uma sociedade que prescinde, crescentemente, da força de trabalho, e uma alternativa ao horror econômico de que fala Viviane Forrester⁷¹⁸, em que uma sociedade que prescinde do trabalho prescinde, também, logicamente, de trabalhadores, ou seja, dos homens. A transformação do exército industrial de reserva em desemprego estrutural, em um quadro em que a inserção no processo produtivo ainda define identidades e direitos abre caminho, neste sentido, para soluções até hoje sequer verbalizadas, mas que se entrevêem nos discursos dos partidos de extrema-direita europeus e suas retóricas anti-imigrantes.

Por outro lado, em que pese a crise do fordismo keynesiano e do próprio fordismo enquanto paradigma tecnológico, a modernidade fordista, enquanto princípio da compressão tempo-espço, parece ainda hegemônica enquanto projeto de sociedade. Em verdade, esta crise está possivelmente articulada aos freios que o fordismo keynesiano e aos limites que o fordismo impunham à compressão. De fato, o fordismo keynesiano funcionava, contraditoriamente, como uma contratendência à aceleração da circulação de capital, já que, durante sua vigência, Estado, corporações e trabalho aceitaram abrir mão de ganhos próprios imediatos em nome da estabilidade do sistema a longo prazo⁷¹⁹.

A crise da coalizão fordista keynesiana levou novamente à busca desenfreada da compressão tempo-espço, a um ritmo tal, que o próprio fordismo, ao menos como conhecido em seus anos de glória, nas décadas de 1950 e 1960, encontra-se ameaçado por novos paradigmas tecnológicos. O automóvel continua sendo a melhor metáfora desta busca por velocidades cada vez maiores. Os novos processos produtivos foram primeiro sentidos na fabricação de automóveis e chega-se mesmo a denominá-los, a alguns, toyotismo. A aceleração da linha de montagem fordista foi exponenciada, na Toyota, pelo sistema *just-in-time*, no qual a produção de peças passou a ser realizada de modo a suprir somente a necessidade imediata da etapa seguinte, eliminando os estoques⁷²⁰, que nada mais significam do que perda de tempo, diminuição de produtividade, ócio. Não parece existir assim contradição efetiva entre fordismo e os novos padrões produtivos. A lógica de ambos é a mesma. Seja como for, talvez tenha sido preciso a crise da coalizão fordista keynesiana e a

⁷¹⁸ cf. FORRESTER, Viviane. *O horror econômico*. São Paulo: Editora Unesp, 1997.

⁷¹⁹ cf. capítulo 2

constituição de desdobramentos do fordismo para que todas as virtualidades da busca fordista da compressão tempo-espaço fossem cumpridas.

Também no plano das sensibilidades, embora autores como o próprio David Harvey percebam uma nova sensibilidade, pós-moderna, que fragmenta o real, como corolário dos novos paradigmas tecnológicos, as crises do fordismo e do fordismo keynesiano não levaram a uma ruptura da modernidade fordista, como aqui compreendida. Neste sentido, o que parece estar ocorrendo é apenas uma exponenciação da sensibilidade da compressão tempo-espaço fordista. A informação instantânea via internet, tão cara aos pós-modernos, é descendente direta dos jornais diários de meados do século XIX a que se refere Hosbsbawm, que punham, toda manhã na mesa do café, as notícias do mundo na frente de um pacato cidadão inglês. A sensação pode ser outra, mas a sensibilidade é a mesma, é moderna e tem a mesma natureza da fordista. Nos anos 1970 como nos 1990, a modernidade ainda é a da via-expressa, mesmo que, ao lado das autovias para automóveis, tenham se juntado os cabos de fibra ótica como vias-expressas de transmissão de dados.

Mas a própria modernidade, sendo múltipla e contraditória, sempre foi, ela própria, crítica à sua vertente fordista. Desde *Tempos Modernos* a reificação do homem, sua transformação em uma extensão da máquina, é criticada e formas alternativas de vida são buscadas. No filme, Chaplin abandona o mundo da linha de montagem e parte para um cenário não urbano. No entanto, uma outra reação à modernidade fordista desenvolveu-se, principalmente nos Estados Unidos, onde o fordismo foi levado às últimas conseqüências no traçado urbano e nos hábitos de vida, a partir da década de 1960. Era uma reação do modernismo da rua como a possibilidade do encontro contra o da via-expressa como suporte do movimento⁷²¹. Este trabalho, em certo sentido, busca ser uma contribuição a esta (re)construção da modernidade da rua, da recuperação da possibilidade de (re)construir um espaço público vivo contra o espaço público morto da via-expressa, nos termos de Sennet.

Mais uma vez, São Conrado volta a traduzir a situação. É como a se a autovia que corta o luxo da classe média da fragilidade de recursos materiais e direitos sociais da Rocinha separasse ambos muito mais do que simplesmente do ponto de vista físico. É como se ela impedisse mesmo a possibilidade do encontro. É preciso, na Auto-Estrada Lagoa-Barra, movimento, passagem. O espaço de São Conrado é morto de encontros e, quando estes se dão, entre os que moram na Rocinha e os que moram no asfalto, ou se dão no São Conrado Fashion Mall, mediados pelo consumo de mercadorias (uns, enquanto consumidores, os outros enquanto funcionários mal-assalariados de serviços subalternos das butiques sofisticadas), ou

⁷²⁰ WOMACK, James, JONES, Daniel e ROOS, Daniel. *Op. cit.*, p. 53.

⁷²¹ BERMAN, Marshall. *Op. cit.*, p. 127.

nas áreas de serviço dos apartamentos e edifícios da classe média. No entanto, tanto os moradores de São Conrado quanto da Rocinha têm um ponto em comum, a explicitar a hegemonia deste projeto de sociedade: os mesmos desejos de consumo. Provavelmente o morador da Rocinha não quer que o transporte público sirva-o, a ele e a seus vizinhos, com eficácia. Gostaria, no fundo, de ter um carro só seu, ainda que uma *Brasília amarela*. É indicativo esta hegemonia o fato de que o *Bandido da Luz Vermelha*, após 30 anos na cadeia, tenha expressado, como seu desejo primeiro, a aquisição de um Simca Chambord.

A (re)construção do espaço público é central para a construção de um novo pacto que, como alternativa à crise do fordismo parcial não-keynesiano e ao neoliberalismo que avança e que exponencia a compressão tempo-espaço, possa efetivamente incorporar o conjunto da sociedade brasileira ao campo dos direitos básicos da cidadania. Para isto, no entanto, é preciso que, ao lado de um novo padrão tecnológico, menos poluente, intensivo em recursos naturais e desperdiçador do que o fordismo⁷²², sejam construídas não só novas formas de interação entre Estado e sociedade, que permitam a efetiva vivência universal dos já existentes direitos da cidadania e a criação de novos⁷²³, como também novos valores sejam gestados, que uma nova hegemonia cultural seja construída. Em suma, que possuir um automóvel, de preferência caro, do ano, veloz, desejavelmente importado, deixe de ser a medida de tudo.

⁷²² cf. ALTVATER, Elmar. *Op. cit.*, p. 21 e seguintes.

⁷²³ Para uma interessante discussão sobre uma reforma do Estado não-liberal, cf. PRZEWORSKI, Adam. "A reforma do Estado. Responsabilidade política e intervenção econômica" in *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, no. 32. São Paulo: Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ciências Sociais, outubro de 1996, p. 18-40.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

I. Fontes

1. Originais

a) Conselho do Desenvolvimento

Relatório do período 1956-1960, Tomo IV. Rio de Janeiro: dezembro de 1960.

Programa de Metas, situação em 30 de junho de 1958, Tomo II. Rio de Janeiro: 1958.

Posição das metas governamentais. Rio de Janeiro: 30.06.1960.

Relatório sobre os Grupos Executivo e de Trabalho. Rio de Janeiro: janeiro de 1960.

Relatório do Grupo de Trabalho sobre a Indústria Automobilística, Documento no. 6. Rio de Janeiro: 1956.

Relatório do Diretor Executivo, atividades no ano de 1958, vol. 3. Rio de Janeiro: 1959.

Programa de Metas (situação em 31 de dezembro de 1958). Rio de Janeiro: 1959.

Relatório do período 1956-1960, Tomo I. Rio de Janeiro: dezembro de 1960.

Posição das Metas Governamentais em 30.06.1960. Rio de Janeiro: 1960.

Relatório do Grupo de Trabalho sobre fixação de normas a serem adotadas pela indústria automobilística, documento 22. Rio de Janeiro: s.d.

b) Ministério de Viação e Obras Públicas

Aspectos econômicos da fabricação de automóveis no Brasil, "Um plano em marcha" no. 9. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação, 1957.

Relatório do ano de 1956, "Um Plano em Marcha" no. 15. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação, 1957.

Relatório do ano de 1957, "Um Plano em Marcha" no. 23. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação, 1958.

c) Grupo Executivo da Indústria Automobilística

Ata da 7a. reunião. Rio de Janeiro: 13 de julho de 1956

Ata da Reunião do dia 22.9.59. Rio de Janeiro: 1959

Ata da 12a. Reunião. Rio de Janeiro: 30 de julho de 1956

Reunião do GEIA de 8 de novembro de 1956. Rio de Janeiro: 1956.

Reunião do GEIA de 26 de julho de 1956. Rio de Janeiro: 1956.

Reunião do GEIA de 18 de julho de 1956. Rio de Janeiro: 1956.

Ata da reunião de 18 de agosto de 1959. Rio de Janeiro: 1959.

Resolução no. 238. Rio de Janeiro: 28 de março de 1960.

Resolução no. 236. Rio de Janeiro: 28 de março de 1960.

Reunião do GEIA de 21 de agosto de 1959. Rio de Janeiro: 1959.

Reunião do GEIA de 18 de agosto de 1959. Rio de Janeiro: 1959.

Reunião do GEIA de 4 de agosto de 1959. Rio de Janeiro: 1959.

Reunião do dia 10 de novembro de 1956. Rio de Janeiro: 1956.

Reunião do dia 8 de novembro de 1956. Rio de Janeiro: 1956.

Reunião do dia 30 de julho de 1956. Rio de Janeiro: 1956.

Reunião do dia 27 de julho de 1956. Rio de Janeiro: 1956.

Reunião do dia 26 de julho de 1956. Rio de Janeiro: 1956.

Ata da 9a. Reunião. Rio de Janeiro: 18 de julho de 1956.

Reunião de 18 de julho de 1956, às 9.30 minutos. Rio de Janeiro: 1956.

Ata da 2a. Reunião. Rio de Janeiro: 25 de junho de 1956.

SENAI/GEIA. *Indústria automobilística no Brasil: sua mão de obra e seu treinamento.* Rio de Janeiro.

MEIRA, Lúcio. *Correspondência dirigida ao Presidente da República em 13 de novembro de 1961.* Rio de Janeiro, 1961.

d) Correspondência de Alberto Tângari (Arquivo Tângari/ANFAVEA-SP)

Correspondência dirigida ao Chefe do Departamento Econômico em 11 de julho de 1957. Rio de Janeiro: 1957.

Correspondência dirigida ao Chefe do Departamento Econômico em 4 de junho de 1958. Rio de Janeiro: 1958.

Correspondência dirigida ao Chefe do Departamento Econômico em 31 de julho de 1958. Rio de Janeiro: 1958.

Correspondência dirigida ao Chefe do Departamento Econômico em 9 de setembro de 1959. Rio de Janeiro: 1959.

Correspondência aos membros do GEIA de 11 de janeiro de 1961. Rio de Janeiro: 1961.

Correspondência ao Chefe da Divisão do Balanço de Pagamentos de 23 de dezembro de 1960. Rio de Janeiro: 1960.

Correspondência ao Chefe da Divisão de Balanço de Pagamentos de 29 de dezembro de 1959. Rio de Janeiro: 1959.

Correspondência ao Chefe do Departamento Econômico de 16 de outubro de 1959. Rio de Janeiro: 1959.

Correspondência ao Chefe do Departamento Econômico de 14 de agosto de 1958. Rio de Janeiro, 1958.

Correspondência ao Chefe do Departamento Econômico de 5 de outubro de 1957. Rio de Janeiro: 1957.

Correspondência ao Chefe do Departamento Econômico de 29 de agosto de 1957. Rio de Janeiro: 1957.

Correspondência ao Chefe do Departamento Econômico de 12 de julho de 1957. Rio de Janeiro: 1957.

Correspondência ao Chefe da Divisão de Investimentos e Financiamentos Estrangeiros. Rio de Janeiro: s.d.

Correspondência ao Chefe da Divisão de Investimentos e Financiamentos Estrangeiros de 6 de novembro de 1956. Rio de Janeiro: 1956.

2. Impressos

a) Discursos

MEIRA, Lúcio. *Discurso do Almirante Lúcio Meira, Ministro da Viação e Obras Públicas, como patrono da turma de engenheiros especializados em automóvel, de 1958, da Escola Nacional de Engenharia, Universidade do Brasil*. Rio de Janeiro: fevereiro de 1959.

KUBITSCHKE, Juscelino. "São Bernardo do Campo, 28.7.56, por ocasião da inauguração da fábrica de caminhões Mercedes-Benz" in KUBITSCHKE, Juscelino. *Discursos proferidos no primeiro ano do mandato presidencial*. Rio de Janeiro: Departamento Nacional de Imprensa, 1958.

KUBITSCHKE, Juscelino. "Belo Horizonte, 15.1.58, na inauguração da nova barragem da Pampulha" in KUBITSCHKE, Juscelino. *Discursos proferidos no terceiro ano do mandato presidencial*. Rio de Janeiro: Departamento Nacional de Imprensa, 1958.

KUBITSCHKE, Juscelino. "Rio de Janeiro, 11.4.56, pela Rede de Radiodifusão da "Voz do Brasil", sobre rodovias" in KUBITSCHKE, Juscelino. *Discursos proferidos no primeiro ano do mandato presidencial*. Rio de Janeiro: Departamento Nacional de Imprensa, 1958.

KUBITSCHKE, Juscelino. "São Bernardo do Campo, 7.3.58, na inauguração da fábrica de motores da Willys Overland do Brasil" in KUBITSCHKE, Juscelino. *Discursos proferidos no terceiro ano do mandato presidencial*. Rio de Janeiro: Departamento Nacional de Imprensa, 1958.

MAMANNA NETO, Vicente. "Discurso" in *Discursos pronunciados no jantar em homenagem ao Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas e Presidente do GEIA, Almirante Lúcio Meira, comemorativo ao 100.000o. veículo nacional e 3o. aniversário do GEIA, realizado em 16 de junho de 1959, no Jardim de Inverno Fasano*. São Paulo: 1959.

MEIRA, Lúcio. "Discurso" in *Discursos pronunciados no jantar em homenagem ao Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas e Presidente do GEIA, Almirante Lúcio Meira, comemorativo ao 100.000o. veículo nacional e 3o. aniversário do GEIA, realizado em 16 de junho de 1959, no Jardim de Inverno Fasano*. São Paulo: 1959.

LATINI, Sydney. *A implantação da indústria automobilística no Brasil: balanço de 3 anos de atividade do GEIA: Depoimento prestado à Comissão de Economia da Câmara dos Deputados pelo economista Sydney Latini, Secretário Geral do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), em 16 de junho de 1959.* Rio de Janeiro: 1959.

b) Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA)

ANFAVEA, Anuário Estatístico, São Paulo, Anfavea, 1995.

ANFAVEA, Indústria automobilística brasileira, São Paulo, Anfavea/Sinfavea, 1963.

ANFAVEA, Indústria automobilística brasileira, São Paulo, Anfavea/Sinfavea, 1964.

ANFAVEA, Indústria automobilística brasileira: legislação, São Paulo, Anfavea, 1963.

ANFAVEA, Indústria automobilística brasileira: sua contribuição para o desenvolvimento nacional, São Paulo, Anfavea, 1961.

c) Outros

Catálogo Oficial da 1a. Exposição da Indústria Paulista de Auto-Peças, Abril de 1953.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA, Análise e perspectivas da indústria automobilística, mimeo, 1960.

MEIRA, Lúcio, A indústria brasileira de automóveis presta esclarecimentos ao público, São Paulo, Sinfavea/Anfavea, 1957.

d) Imprensa

Automóveis & Acessórios, ano 9, no. 100. Rio de Janeiro, Editora H. D. de Oliveira, abril de 1954.

Banas, no. 971. 27 de novembro de 1971.

BR, no. 48, Ano IV, 1968.

O Observador Econômico e Financeiro, ano XIX, no. 220, junho de 1954.

Revista de Automóveis, no. 3. Rio de Janeiro: junho de 1954.

Revista Manchete. Brasília: 21 de abril de 1960.

Revista Quatro Rodas, Ano 1, no. 1. São Paulo: Editora Abril, agosto de 1960.

Revista Quatro Rodas, Ano 1, no. 10. São Paulo: Editora Abril, maio de 1961.

Revista Quatro Rodas, Ano 1, no. 11. São Paulo: Editora Abril, junho de 1961.

Revista Quatro Rodas, Ano 1, no. 12. São Paulo: Editora Abril, julho de 1961.

Revista Quatro Rodas, Ano 1, no. 2. São Paulo: Editora Abril, setembro de 1960.

Revista Quatro Rodas, Ano 1, no. 3. São Paulo: Editora Abril, outubro de 1960.

Revista Quatro Rodas, Ano 1, no. 4. São Paulo: Editora Abril, novembro de 1960.

Revista Quatro Rodas, Ano 1, no. 5. São Paulo: Editora Abril, dezembro de 1960.

Revista Quatro Rodas, Ano 1, no. 6. São Paulo: Editora Abril, janeiro de 1961.

Revista Quatro Rodas, Ano 1, no. 7. São Paulo: Editora Abril, fevereiro de 1961.

Revista Quatro Rodas, Ano 1, no. 8. São Paulo: Editora Abril, março de 1961.

Revista Quatro Rodas, Ano 1, no. 9. São Paulo: Editora Abril, abril de 1961.

Revista Quatro Rodas, Ano 2, no. 14. São Paulo: Editora Abril, setembro de 1961.

Revista Quatro Rodas, Ano 6, no. 66. São Paulo: Editora Abril, janeiro de 1966.

e) Memórias

CORBISIER, Roland. *JK e a luta pela presidência: uma campanha civilista*. São Paulo: Livraria Duas Cidades, 1976.

GATTÁS, Ramiz, *A indústria automobilística brasileira e a 2a. revolução industrial, origens e perspectivas*. São Paulo: Prelo Editora, 1981.

KUBITSCHKE, Juscelino. *50 anos em 5: meu caminho para Brasília*, vol. 3. Rio de Janeiro: Bloch Editores, 1978.

_____. *A escalada política: meu caminho para Brasília*, vol. 2. Rio de Janeiro: Bloch Editores, 1976.

_____. *Meu caminho para Brasília*, vol. 1. Rio de Janeiro: Bloch Editores, 1974.

_____. *Por que construí Brasília*. Rio de Janeiro: Bloch Editores, 1975.

LATINI, Sydney, *Suma automobilística*, Rio de Janeiro, Editora Tama, 1984.

OLIVEIRA, José Aparecido de (et alli). *JK, estadista do desenvolvimento*. Brasília: Memorial JK/Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 1991.

PINHEIRO NETO, João. *Juscelino, uma história de amor*. Rio de Janeiro: Mauad Editora, 1995.

II. Bibliografia

ABREU, Marcelo de Paiva (org.), *A ordem do progresso: cem anos de política econômica republicana: 1889-1989*. Rio de Janeiro: Campus, 1992.

ABREU, Mauricio de Almeida. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor/ IPLANRIO, 1987.

_____. , "Da habitação ao habitat: a questão da habitação popular no Rio de Janeiro e sua evolução", in *Revista Rio de Janeiro*. Niterói: vol. 1, no. 2, janeiro/abril de 1986, EDUFF, p. 47-58.

ALMEIDA, José. *A implantação da indústria automobilística no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1972.

ALMEIDA, Roberto S. de. "A promoção imobiliária no Município do Rio de Janeiro: aspectos espaciais do fim da década de 70 e tendências futuras", in *Revista do Rio de Janeiro*. Niterói: vol. 1, no. 4, setembro/dezembro de 1986, EDUFF, p. 67-86.

ALVA, Eduardo Neira. *Metrópoles (in)sustentáveis*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1997.

ALTVATER, Elmar. *O preço da riqueza*. São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1995.

ANDRADE, Regis de Castro. "O presidencialismo e a reforma institucional no Brasil" in *Lua Nova-Revista de Cultura e Política*, no. 24. São Paulo: Marco Zero/Cedec, setembro de 1991, p. 5, 26.

ANDRADE, T.A. *As desigualdades inter-regionais de desenvolvimento econômico no Brasil*. Brasília: IPEA, mimeo, 1988.

ANFAVEA. *Indústria automobilística brasileira: uma história de desafios: 1957-1994*. São Paulo: Anfavea, 1994.

ARBIX, Glauco. *Uma aposta no futuro: os primeiros anos da câmara setorial da indústria automobilística*. São Paulo: Scritta, 1996.

ARENDT, Hannah. *Entre o passado e o futuro*. São Paulo: Perspectiva, 1988.

ARRETCHE, Marta T.S. "Emergência e desenvolvimento do *welfare state*:: teorias explicativas" in *Boletim Informativo e Bibliográfico de Ciências Sociais*, no. 39. Rio de Janeiro: 1o. semestre de 1995, p. 3-40.

BELOCH, Israel e ABREU, Alzira Alves de. *Dicionário Histórico e Biográfico Brasileiro, 1930-1983*. Rio de Janeiro: Forense Universitária/FGV/CPDOC/Finep, 1984, p. 1851-1856.

BENEVIDES, Maria Victoria de Mesquita. *A UDN e o udenismo-ambigüidades do liberalismo brasileiro (1945-1965)*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1981.

_____. *O governo Kubitschek-desenvolvimento econômico e estabilidade política*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1976.

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

BEYNON, Huw. *Trabalhando para Ford: trabalhadores e sindicalistas na indústria automobilística*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1995.

BIELSCHOWSKY, Ricardo. *Pensamento econômico brasileiro: o ciclo ideológico do desenvolvimentismo*. Rio de Janeiro: Editora Contraponto, 1995.

BLOCH, Marc. *Apologie pour l'histoire*. Paris: Librairie Armand Colin, 1974.

O BNDES e o Plano de Metas. Rio de Janeiro: BNDES, 1996.

BONELLI, R. e SEDLACEK, B. *Distribuição de renda: evolução no último quarto de século*. Brasília, IPEA/INPES, no. 145, 1988.

BOSCHI, Renato R. (org.), *Corporativismo e desigualdade-a construção do espaço público no Brasil*. Rio de Janeiro: IUPERJ/Rio Fundo Editora, 1991.

BOSCHI, Renato Raul. *Elites industriais e democracia (hegemonia burguesa e mudança política no Brasil)*. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979.

BOURDIEU, Pierre. *O poder simbólico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, s.d., p. 59-74.

_____. *O desencantamento do mundo: estruturas econômicas e estruturas temporais*. São Paulo: Perspectiva, 1979.

BOYER, Robert. *A teoria da regulação: uma análise crítica*. São Paulo: Nobel, 1990.

BRENNA, Giovanna Rosso Del. "O Rio de Janeiro de "Pereira Passos" in *O Rio de Janeiro de Pereira Passos-Uma Cidade em Questão II*. Rio de Janeiro: Solar Grandjean de Montigny-PUC-RJ, 1985.

BRINKLEY, Alan. *The end of reform: New Deal liberalism in recession and war*. Nova York: Vintage Books, 1996.

CÂMARA NETO, Alcino Ferreira. *Política econômica e mudanças estruturais na economia americana: 1940-1960*, Dissertação apresentada ao Instituto de Economia Industrial da Universidade Federal do Rio de Janeiro, mimeo, 1985.

CAMARGO, J.M. e GIAMBIAGI, F., *Distribuição de renda no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1991.

CARDOSO, Miriam Cardoso. *Ideologia do desenvolvimento: Brasil: JK*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1978.

CARNOY, Martin. *Estado e teoria política*. Campinas: Papirus, 1990.

CLARKE, Simon. "Crise do fordismo ou crise da social-democracia" in *Lua Nova-Revista de Cultura e Política*, no. 24. São Paulo: Marco Zero/Cedec, setembro de 1991, p. 117-150.

COPPOLI, Lisindo. *Política em versos. Sonetos humorísticos*. São Paulo: Livraria Editora Antonio de Carvalho, 1953.

DEAN, Warren. *A Industrialização de São Paulo*. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1991.

DELFIN Neto, Antônio. *O problema do café no Brasil*. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1979.

DELGADO, Lucília de Almeida Neves. *PTB do getulismo ao reformismo: 1945-1964*. São Paulo: Marco Zero, 1989.

DHAL, Robert. "O mito do mandato presidencial" in *Lua Nova-Revista de Cultura e Política* no. 24. São Paulo: Marco Zero/Cedec, setembro de 1991, p. 27-54.

DINIZ, Eli. *Empresário, estado e capitalismo no Brasil: 1930-1945*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1978.

DRAIBE, Sônia. *Rumos e metamorfoses-Estado e industrialização no Brasil: 1930/1960*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1985.

DREIFUSS, René Armand. *1964: A conquista do Estado-Ação política, poder e golpe de classe*. Petrópolis: Editora Vozes, 1987.

DUNN, Seth. "Automobile fleet expands" in BROWN, Lester et alli. *Vital signs 1997: the environmental trends that are shaping our future*. Nova York: Worldwatch Institute, 1997.

DUPUY, Jean-Pierre. *Introdução à crítica da ecologia política*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1980.

EAGLETON, Terry. *Teoria da literatura*. São Paulo: Martins Fontes, 1983.

ELSTER, Jon. *Ulises y las sirenas: estudios sobre racionalidad e irracionalidad*. Cidade do México: Fondo de Cultura Economica, 1989.

ESPING-ANDERSEN, Gosta. "As três economias políticas do welfare state" in *Lua Nova-Revista de Cultura e Política*, no. 24. São Paulo: Marco Zero/Cedec, setembro de 1991, p. 85, 116.

FAUSTO, Boris (org.). *História Geral da Civilização Brasileira*, Tomo III. São Paulo: DIFEL, 1985.

_____. *A Revolução de 1930-história e historiografia*. São Paulo: Brasiliense, 1989.

_____. "Estado, trabalhadores e burguesia" in *Novos Estudos Cebrap*, no. 20. São Paulo: Cebrap, março de 1988, p. 6-37.

FEBVRE, Lucien. *Combates pela história*. Lisboa: Editorial Presença, 1989.

FERRO, Marc. *Falsificações da história*. Lisboa: Publicações Europa-América, 1994.

FINK, Carole. *Marc Bloch, a life in history*. Cambridge: Cambridge University Press, 1991.

FIORI, José Luís. *Em busca do dissenso perdido-ensaios críticos sobre a festejada crise do Estado*. Rio de Janeiro: INsight Editorial, 1995.

FLEURY, Sônia. *Estado sem cidadãos: seguridade social na América Latina*. Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 1994.

FLINK, James J. *The automobile age*. Cambridge: MIT Press, 1993.

FORD, Henry & CROWTHER, Samuel. *Hoje e Amanhã*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1927.

FREITAG, Barbara & ROUANET, Paulo Sergio (orgs.), *Habermas*. São Paulo: Editora Ática, 1980.

GALBRAITH, John Kenneth. *A era da incerteza: história das idéias econômicas e suas consequências*. São Paulo: Pioneira, 1980.

_____. *O colapso da bolsa-1929: anatomia de uma crise*. Rio de Janeiro: Editora Expressão e Cultura, 1972.

GINSBURG, Allen. *Uivo, Kaddish e outros poemas*. Porto Alegre: L&PM, 1984.

GOMES, Ângela de Castro. *O Brasil de JK*. Rio de Janeiro: CPDOC / Fundação Getúlio Vargas, 1991.

GOMES, Ângela de Castro (coord.), *Engenheiros e economistas: novas elites burocráticas*. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1994.

_____. *A invenção do trabalhismo*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1994.

_____. *Burguesia e trabalho: política e legislação social no Brasil 1917-1937*. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1979.

_____. "O populismo e as ciências sociais no Brasil: notas sobre a trajetória de um conceito" in *Tempo*, vol. 1, no. 2. Niterói / Rio de Janeiro: UFF / Relume Dumará, dezembro de 1996.

_____ (org.) *Vargas e a crise dos anos 50*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1995, p. 161-204.

GOUVÊA, Gilda Portugal. *Burocracia e elites burocráticas no Brasil*. São Paulo: Editora Paulicéia, 1994.

GRAMSCI, Antonio. *Maquiavel, a política e o Estado Moderno*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1988.

_____. *Os intelectuais e a organização da cultura*. São Paulo: Círculo do Livro, s/d.

GRINBERG, Lucia. *1965, sistema partidário e incerteza: a extinção dos partidos políticos e as possibilidades de criação de novas organizações*. Rio de Janeiro: mimeo, 1996.

GUIMARÃES, Manuel Luís Salgado. "Nação e civilização nos trópicos: o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro e o projeto de uma história nacional" in *Estudos Históricos*.. Rio de Janeiro: no. 1, 1988, p. 5-27.

GUINZBURG, Carlo. *Mitos, emblemas e sinais-morfologia e história*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

HALBERSTAM, David. *The fifties*. Nova York: Ballantine Books, 1994.

HALL, Peter. *Cidades do amanhã*. São Paulo: Perspectiva, 1995.

HAROLD, James. "Inovation and conservatism recovery: the alleged 'nazi recovery' of the 1930's" in GARSIDE, W.R. (org.). *Capitalism in crisis: international responses to the Great Depression*. Londres: Pinter Publishers, 1993.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 1993.

HILLEL, Marc. *Em nome da raça*. Rio de Janeiro: O. Pierre, 1980.

- HIPPOLITO, Lucia. *De raposas e reformistas-o PSD e a experiência democrática brasileira (1945-64)*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1985.
- HIRSCHMAN, Albert. *Autosubversão*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- HOBSBAWM, Eric. *A Era das Revoluções*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1977.
- _____. *A Era dos Extremos: o breve século XX: 1914-1991*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- _____. *A Era dos Impérios, 1875-1914*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1989.
- _____. *Da revolução industrial inglesa ao imperialismo*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1986.
- KEMP, Tom. *A revolução industrial na Europa do século XIX*. Lisboa: Edições 70, s/d.
- _____. *The climax of capitalism. The US economy in the twentieth century*. Nova York: Longman Inc., 1990.
- KONDER, Leandro. *A derrota da dialética*, Rio de Janeiro: Campus, 1988.
- LAFER, Celso. *O sistema político brasileiro*. São Paulo: Perspectiva, 1978.
- _____. *The planning process and the political system in Brazil: a study of Kubitschek's Target Plan-1956-1961*, Tese apresentada à Cornell University for the Degree of Doctor of Philosophy, Cornell, mimeo, junho de 1970.
- LAMAS, Cláudio. *Barroco de Detroit: o design automobilístico dos anos 50*, <http://www.conceito.com.br/historia/port-hist.html>
- LAMOUNIER, Bolivar (et alli), *50 anos de Brasil, 50 anos de Fundação Getúlio Vargas*. Rio de Janeiro: Fundação da Editora Getúlio Vargas, 1994.
- LANNA Jr., Mário Cleber Martins. *Abastecimento e instabilidade política no Brasil (1952-1962)*, Dissertação apresentada ao Departamento de História da UFF, Niterói, mimeo, 1993.
- LAVAREDA, Antonio. *A democracia nas urnas-o processo partidário eleitoral brasileiro*. Rio de Janeiro: IUPERJ/Rio Fundo Editora, 1991.
- LE CORBUSIER. *A Carta de Atenas..* São Paulo: Hucitec/Edusp, s/d.
- LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Campinas: Editora da Unicamp, 1990.
- LEOPOLDI, Maria Antonieta. "Burocracia, empresariado e arenas decisórias estratégicas: trajetórias do neocorporativismo no Brasil (1939 a 1955)" in *Ciências Sociais Hoje*, 1992. Rio de Janeiro: Rio Fundo Editora/ANPOCS, 1992, p. 74-101.
- LIMA BARRETO. *Crônicas Escolhidas*. São Paulo: Editora Ática, 1995.

- LIPIETZ, Alain. *Miragens e milagres: problemas da industrialização no Terceiro Mundo*. São Paulo: Nobel, 1988.
- LÖWY, Michael. *As aventuras de Karl Marx contra o Barão de Münchhausen: marxismo e positivismo na sociologia do conhecimento*. São Paulo: Busca Vida, 1987.
- LUIS EDMUNDO. *O Rio de Janeiro do meu tempo*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1938.
- MALLOY, James. *Authoritarianism and corporatism in Latin America*. Pittsburgh: Pittsburgh University Press, 1979.
- MANTEGA, Guido. *A economia política brasileira*. Petrópolis: Editora Vozes, 1992.
- MARTINHO, Francisco Carlos Palomanes. *A sombra das tradições-o Sindicato dos metalúrgicos do Rio de Janeiro na transição democrática (1974-1985): um estudo de caso sobre o estatismo sindical*, Dissertação apresentada ao Departamento de História da UFF, Niterói, mimeo, 1994.
- MARTINS, José de Souza (org.), *Introdução crítica à sociologia rural*. São Paulo: Editora Hucitec, 1986, p. 77-131.
- MARTINS, Luciano. *Pouvoir et dévelppment économique-formation et évolution des structures politiques au Brésil*. Paris: Éditions Anthropos, 1976.
- _____. *Estado capitalista e burocracia no Brasil pós 64*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1985.
- MATTOS, Ilmar Rohloff de. *O tempo saquarema: a formação do Estado Imperial*. São Paulo: Editora Hucitec, 1990.
- MAYER, Arno. *A força da tradição-a persistência do Antigo Regime*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- MELLO, João Manuel. *O capitalismo tardio*. São Paulo: Brasiliense, 1988.
- MOORE Jr, Barrington. *As origens sociais da ditadura e da democracia-senhores e camponeses na construção do mundo moderno*. São Paulo: Editora Martins Fontes, 1983.
- MORAES NETO, Benedito Rodriques. *Marx, Taylor, Ford: as forças produtivas em discussão*. São Paulo: Brasiliense, 1989.
- MOTA, Carlos Guilherme (org.), *1822 Dimensões*. São Paulo: Perspectiva, 1986.
- NASCIMENTO, Benedicto Heloiz. *Formação da indústria automobilística brasileira: política de desenvolvimento industrial em uma economia dependente*. São Paulo: IGEOG-USP, 1976.
- NAVARRO, Vicente. "Welfare e 'keynesianismo militarista' na Era Reagan" in *Lua Nova-Revista de Cultura e Política*, no. 24. São Paulo: Marco Zero/Cedec, setembro de 1991, p. 189-210.

NEGRO, Antonio Luigi. *Ford Willys anos 60. Sistema auto de dominação e metalúrgicos do ABC*. Dissertação apresentada ao Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas. Campinas, mimeo, 1994.

NORA, Pierre. *Les lieux de mémoire. Vol.1: La République*. Paris: Gallimard, 1984.

NUNES, Edson de Oliveira. "Tipos de capitalismo, instituições e ação social: notas para uma sociologia política do Brasil contemporâneo" in *Dados-Revista de ciências sociais*, vol. 28, no. 3. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1985, p. 347-372.

OFFE, Claus (org.) *Problemas estruturais do estado capitalista*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1984.

OLIVEIRA VIANNA. *Instituições políticas brasileiras*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1987.

OLIVEIRA, Francisco de & POPOUTCHI, Maria Angélica Travolo. *Transnacionales en América Latina: el complejo automotor en Brasil*. Cidade do México: Editorial Nueva Imagen, 1979.

OLIVEIRA, Francisco de. "A economia brasileira: crítica à razão dualista" in *Seleções Cebrap I*. São Paulo: Cebrap/Brasiliense, 1975, p. 5-78.

_____. *Corporativismo: conceito ou emplastro?*. São Paulo: mimeo, 1995.

OLIVEIRA, Lúcia Lippi. *Elite intelectual e debate político nos anos 30*. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas/Instituto Nacional do Livro-MEC, 1980.

ORTIZ, Renato (org.), *Pierre Bourdieu*. São Paulo: Editora Ática, 1994.

PINSKY, Jaime. *Origens do nacionalismo judaico*. São Paulo: Hucitec, 1978.

POLANYI, Karl. *A grande transformação: as origens de nossa época*. Rio de Janeiro: Campus, 1980.

PRADO Jr., Caio. *A revolução brasileira*. São Paulo: Brasiliense, 1966.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. IPLAN-RIO. *Anuário Estatístico da Cidade do Rio de Janeiro, 1993, 1994*.

PRESTES, Anita Leocádia. *A Coluna Prestes*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1991.

PRZEWORSKY, Adam. *Capitalismo y socialdemocracia*. Madrid: Alianza Editorial, 1988.

_____. "Reforma do Estado: responsabilidade política e intervenção econômica" in *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, no. 32. São Paulo: Anpocs, outubro de 1996, p. 18-40.

_____. *Estado e economia no capitalismo*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1995.

QUINO. *Mafalda inédita*. São Paulo: Martins Fontes, 1993.

_____. *Toda Mafalda, da primeira à última tira*. São Paulo: Martins Fontes, 1991.

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

RANGEL, Ignácio. "A história da dualidade brasileira" in *Revista de Economia Política*, vol. I, no. 4, outubro-dezembro de 1981. São Paulo: Brasiliense, p. 5-34.

RAUSHENBUSH, Carl. *Fordism: Ford and the workers, Ford and the community*. Nova York: League for Industrial Democracy, 1937.

REIS, Bruno P.W. "Corporativismo, pluralismo e conflito distributivo no Brasil" in *DADOS, Revista de Ciências Sociais*. Rio de Janeiro, vol. 38, no. 3, 1995, p. 417-458.

REIS, Ciro Dias. *Salão do automóvel: trinta anos de história*. São Paulo: ANFAVEA, 1990.

RIBEIRO, Luiz C. de Q. & PECHMAN, Robert, *Cidade, povo, nação*. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1996.

SAGAN, Carl. *Pálido ponto azul: uma visão do futuro da humanidade no espaço*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

SANDRONI, Paulo (org.). *Dicionário de Economia*. São Paulo: Editora Best Seller, 1989.

SANTA ROSA, Virgínio. *O que foi o tenentismo?* Rio de Janeiro: Editora da Civilização Brasileira, 1963.

SANTOS, Rafael José dos. "Um percurso da mundialização: os norte-americanos e a consolidação da publicidade no Brasil" in *Comunicação & política*, v. III, no. 2, maio-agosto de 1996, p. 113-125.

Saudades do Brasil, A Era JK. Rio de Janeiro: MEMÓRIA BRASIL, CPDOC/FGV, 1992, p. 7.

SCHROEDER, Elcio M. & CASTRO, José. "Transporte de carga no Brasil: situação atual e perspectivas" in *Revista do BNDES*, v. 3, no. 6. Rio de Janeiro, 1996, p. 173-188.

SENNETT, Richard. *Carne e pedra*. Rio de Janeiro: Record, 1997.

_____. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SEVCENKO, Nicolau. *Literatura como missão-tensões sociais e criação cultural na Primeira República*. São Paulo: Brasiliense, 1989.

SHAPIRO, Helen. *Engines of growth: the state and transnational auto companies in Brazil*. Cambridge: Cambridge University Press, 1994.

SHIRER, William. *Ascensão e queda do III Reich*. Rio de Janeiro, Editora Civilização Brasileira, 1964.

SILVA, Sergio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo: Editora Alfa-Ômega, 1986.

SOCIETÀ TORINESE INDUSTRIA GRAFICA. *História do automóvel*. Rio de Janeiro: Editora Expressão e Cultura, s/d.

SOURROUILLE, Juan. *Transnacionales en America Latina: El complejo automotor en Argentina*. Cidade do México: Editorial Nueva Imagen, 1980.

SOUZA, Maria do Carmo Campello de. *Estado e partidos políticos no Brasil (1930-1964)*. São Paulo: Editora Alfa-Ômega, 1983.

SZMRECSÁNYI, Tamás (org.), *Keynes*. São Paulo: Editora Ática, 1984.

TANNENBAUM, Edward. *Sociedade y cultura en Itália (1922-1945)*. Madri: Alianza Editorial, 1975.

TOLEDO, Caio Navarro de. *ISEB: fábrica de ideologias*. São Paulo: Editora Ática, 1982.

VESENTINI, José William. *A capital da geopolítica*. São Paulo: Editora Ática, 1987.

WEBER, Max. *Economía y Sociedad*. Cidade do México: Fondo de Cultura Economica, 1992.

WEFFORT, Francisco. *O populismo na política brasileira*. Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1980.

WOMACK, James, JONES, Daniel & ROOS, Daniel. *A máquina que mudou o mundo*. Rio de Janeiro: Editora Campus, 1992.