

do presidente do Cicyo na ocasião, Theóphilo de Azevedo Antunes. Dentro da estrutura do organismo havia a *Council of Latin America* (CLA), a seção norte-americana do Cicyo e que tinha grande relevância, segundo Dreifuss. Roberto Campos, que trabalhou na CC, presidiu o conselho, que teve também Mário Henrique Simonsen como membro. A CLA apoiou a integração da América Latina, defendendo a Alalc, e exercia atividades como a distribuição de filmes, como *O Caminho do Futuro*, realizado em 1965 pela Caterpillar e distribuído em 14 países com um milhão de cópias.³¹⁴

Tentamos mostrar com essa pequena apresentação das conexões internacionais dos empreiteiros brasileiros que eles mantinham relações que extrapolavam os limites da burguesia brasileira, o que implica dizer que seus pontos de vista e projetos, como a defesa do modelo rodoviário, tinham raízes e elementos não só nacionais. A partir dessas conexões, os empreiteiros e seus grupos estabeleceram alianças com setores do capital internacional e associado presente no Brasil.

Vimos neste capítulo as diversas formas de organização dos empresários da engenharia, e da construção pesada em particular, no âmbito da sociedade civil, percebendo como eles se relacionavam com outras frações do capital e também com a burguesia internacional. Foi possível perceber como o grau de organização desses empresários se desenvolveu ao longo do século XX, sendo estabelecida uma complexa rede de associações e sindicatos no âmbito da sociedade civil e que atuavam intensamente junto à sociedade política. Essa evolução da organização dos empresários do setor não teve, ao contrário das formas organizativas dos trabalhadores, freio com o golpe civil-militar de 1964, havendo aparelhos privados criados em 1964, 1966, 1967, 1968, 1971, 1977 etc. A conclusão é que, ao final da ditadura, tem-se uma visível arena desigual na luta de classes na sociedade civil, dado que a classe dominante possuía seus aparelhos privados de hegemonia consolidados, intocados desde 1964 e desenvolvidos desde então, enquanto os trabalhadores precisavam reiniciar uma construção que estivera em forte aceleração nos 10 anos anteriores ao golpe. Enfim, esse caráter desigual da luta acabou influenciando os rumos do processo de transição política.

Após vermos como os empresários da construção pesada se organizaram em aparelhos da sociedade civil, temos de analisar como eles agiam — via empresas ou associações — junto a outros setores da sociedade e ao aparelho de Estado. Para isso, precisamos identificar os valores e as concepções de mundo desses empresários, suas ações na imprensa, campanhas e intelectuais orgânicos.

Capítulo 3

A ATUAÇÃO DOS APARELHOS PRIVADOS DA CONSTRUÇÃO JUNTO AO ESTADO E À SOCIEDADE

Neste capítulo, abordamos o passo logicamente posterior à análise da organização dos empresários da construção pesada em seus aparelhos privados de hegemonia. Tentamos aqui compreender como esses agentes, a partir das suas formas organizativas, atuavam junto a outros setores da sociedade civil, da sociedade em escala mais ampla e do aparelho de Estado. Para isso, entendemos que é preciso antes conhecer os valores e as concepções de mundo próprias dos empreiteiros, sua ideologia. Empunhando essas ideias, eles defenderam seus interesses para outros setores da formação social. Apesar de se constituírem uma fração da burguesia industrial, os empresários da construção pesada elaboraram certas noções de mundo particulares, relacionadas ao seu objeto de atuação, as obras de infraestrutura.

Empreiteiros e ideologia

Nas “Teses sobre Feuerbach” e em “A Ideologia Alemã”, Marx e Engels fizeram críticas aos pensadores neohegelianos alemães afirmando que esses não enxergavam a relação de suas ideias com o mundo em que viviam, a situação específica de seu país e aquele momento do desenvolvimento histórico. Nessas obras, os dois autores formularam o conceito marxiano de ideologia, que diz respeito a um conjunto de formas de representação da realidade e de normas que os indivíduos proclamam e praticam e que assumem caráter parcial nas sociedades divididas em classes sociais, remetendo diretamente à condição social daqueles que produzem e partilham aquele conjunto de ideias.¹ A partir do postulado de que a consciência remete sempre ao ser consciente, os dois autores passaram a desfrinchar a ideologia das classes dominantes, as quais

apresenta[m] seus interesses como sendo o interesse comum de todos os membros da sociedade, isto é, para expressar isso mesmo em termos ideais, é obrigada a emprestar às suas ideias a forma de universalidade, a apresentá-las como sendo as únicas racionais, as únicas universalmente válidas.²

Apesar de constituir um pensamento limitado pela sua origem social, a ideologia almeja um alcance universal, já que corresponde a um conjunto de ideias que tenta abarcar a vida de toda sociedade, abrangendo os grupos sociais nela incluídos.

Gramsci, em diversas passagens dos *Cadernos do Cárcere*, parte da noção de ideologia, embora nem sempre mencione o termo literalmente. Ele faz novas leituras do conceito, opondo-se à proposta de reservar a ideologia apenas ao campo da superestrutura, o que figura em textos tardios de Marx

¹ KONDER, Leandro. *Marx: vida e obra*. Rio de Janeiro: José Álvaro, 1968. p. 111-121; KONDER, Leandro. *A Questão da Ideologia*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001. p. 30-50.

² MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. *A Ideologia Alemã*. op. cit. p. 74.

³¹⁴ DREIFUSS, René Armand. *A Internacional Capitalista*. op. cit. p. 245-264.

e de alguns de seus seguidores. Sobre isso, o pensador italiano frisou: “A pretensão de apresentar e expor qualquer flutuação da política e da ideologia como uma expressão imediata da infraestrutura deve ser combatida”.³

Pretendemos nesse subcapítulo estudar a ideologia dos empresários da construção pesada brasileiros. Apesar de participar da classe proprietária dos meios de produção, partilhando certos valores e ideias com outros empresários, os empreiteiros formularam noções e concepções de mundo próprias, às vezes compartilhadas com outros grupos dominantes. Essa cultura particular dos construtores deve ser conhecida para entendermos suas formas de ação na sociedade.

Em primeiro lugar, uma certa cultura dos empreiteiros bebe muito das formulações dos engenheiros e suas prerrogativas de progresso, eficiência e modernidade. A formação técnica dos engenheiros nas universidades tem grande peso sobre a constituição do modo de pensar do empresário da construção pesada, cuja trajetória profissional se iniciava geralmente nas escolas de Engenharia.⁴ Há um elogio das características empreendedoras, dinâmicas, intuitivas e pioneiras dos empreiteiros. Assim, o construtor Lafayette Prado cita frase do ministro Delfim Netto que expressa esses princípios: “Se Cristóvão Colombo tivesse feito um estudo prévio de viabilidade, jamais teria descoberto a América”.⁵ Porém, nem sempre as marcas desse empresário, em especial em suas ações junto ao aparelho de Estado, foram vistas como positivas:

O Globo: Uma vez, aqui nesta mesa, o senhor criticou a falta de audácia, de capacidade de risco do empresário nacional...

Elke: O Brasil foi criado através das “brás”. E todo mundo se habituou a receber um contrato. É a cultura do empreiteiro, que está impregnado até debaixo das unhas.⁶

Essa afirmação do empresário Elke Batista em 2010 sugere que falta aos empreendedores nacionais justamente o que os empreiteiros se gabavam de supostamente possuir, audácia e espírito aventureiro. Ele critica esse mito, afirmando que esses empresários sempre tiveram a segurança do contrato com o Estado, dependendo deste.

A palavra preferida dos empreiteiros, no entanto, não se refere a um dote individual que possa haver em um líder do setor. Desenvolvimento é o termo de ordem usado pelos construtores, sendo que a marca maior dos seus discursos, produções ideológicas e publicações é a defesa de um certo modelo de desenvolvimentismo, que passa impreterivelmente pela implementação de uma densa e complexa rede de infraestrutura viária, energética, urbana, industrial e logística, tidas como condição *sine qua non* para o avanço econômico. Um exemplo disso no nível do discurso é visível na propaganda

³ GRAMSCI, Antonio. *Cadernos do Cárcere*. Vol. 1. *op. cit.* p. 238-240.

⁴ Para isso, ver MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. *Engenharia Imperial: o Instituto Politécnico Brasileiro, 1862-1880*. Dissertação (Mestrado em História). Niterói: UFF, 2002; HONORATO, Cezar. *O Clube de Engenharia... op. cit.* p. 15-40.

⁵ PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção*. *op. cit.* p. 245.

⁶ *Jornal O Globo*. Edição de 21 de março de 2010, p. 35. “Ser o 1º do mundo é consequência”: Empresário critica ‘cultura do empreiteiro’ do Brasil e diz que país pode crescer 9%; Entrevista com Elke Batista.

da empreiteira Ecel na edição sobre as grandes obras de 1971 da revista *O Empreiteiro*, a qual afirmava que estas realizavam um “xeque-mate ao subdesenvolvimento”.⁷

Um texto que parece ilustrar essa característica é o do presidente da Aeeri, Francis Bogossian, “Os próximos 30 anos”, que, apesar de escrito em 2005 – contexto muito diferente do vivido na ditadura –, tem a mensagem do desenvolvimentismo percorrendo suas ideias:

Intensificar a luta pela retomada do desenvolvimento do Brasil é o objetivo da nova diretoria da Aeeri para os próximos anos. O Brasil regrediu nos últimos vinte anos, da oitava posição na economia mundial para a 13ª posição, ficando atrás do México, Índia e China.

A inflação está controlada, mas não conseguiu, ainda, controlar os gastos públicos e o aumento constante da fúria arrecadadora do poder público, tanto em nível municipal, como estadual ou federal.

No Brasil, gasta-se muito e gasta-se mal. O País, que se orgulha de tecnologia de ponta para exploração de petróleo em águas profundas, tem, ainda, grande parte da população sem abastecimento d’água. Os investimentos em infraestrutura estão paralisados no País há mais de vinte anos. Ao invés de se investir em saneamento básico, gasta-se quatro vezes mais na saúde pública para atender pacientes com doenças provocadas por problemas sanitários.

A falta de rodovias e ferrovias e de armazenagem adequada faz com que o Brasil produza apenas 100 milhões de toneladas [de grãos], quando, pelo nível de produtividade alcançado, poderia chegar a 150 milhões.

Ao invés de se criar empregos, gasta-se com programas assistenciais que, na maioria das vezes, não atingem os mais necessários porque estes são analfabetos e não têm documentos.

Recursos existem e são desperdiçados. Não basta vontade política. O Governo terá de promover as reformas administrativa, fiscal e previdenciária, para criar um Estado moderno e eficiente. O Congresso precisa ser parceiro nessa luta, promovendo a reforma política e do Judiciário, indispensáveis para que o País volte a crescer. O Brasil venceu a inflação, mas manteve-se estagnado. A meta, agora, deve ser a retomada do desenvolvimento.⁸

O texto se refere a questões muito particulares da década de 2000, como a crítica do empresarialado à carga tributária e a propalada interrupção dos investimentos em infraestrutura com as políticas neoliberais dos anos 90, porém evidencia um teor geral desenvolvimentista que caracteriza o discurso dos empreiteiros. É interessante notar também outro ingrediente que volta e meia pode ser verificado na ideologia específica dos empresários da construção pesada, o apelo social. Alegando o bem-estar da população como um todo, e das camadas mais empobrecidas em particular, os empreiteiros defendem obras de cunho social, como habitação popular, saneamento básico em áreas “carentes”, investimentos em saúde e educação. No tocante ao recorte tomado na pesquisa, esse discurso social veio particularmente à tona com a abertura política e a crescente participação popular na vida política nacional.

Relacionado a esse aspecto social, é comum verificar apelos dos empreiteiros defendendo investimentos em obras públicas como meio para geração de empregos. Empresários do setor afirmam,

⁷ Revista *O Empreiteiro*. Edição de dezembro de 1971, nº 47.

em tom de autovalorização, que a indústria de construção é o “maior empregador de mão de obra não qualificada” no país, defendendo a importância da manutenção das atividades no setor como forma de garantir a estabilidade social.⁹ É comum o discurso desses empresários defendendo a manutenção dos investimentos públicos, como forma de não engrassar as estatísticas do desemprego, o que é associado por eles de maneira direta e mecânica ao problema da criminalidade, como ocorreu em especial em princípios dos anos 1980. Assim, o presidente do Sinicon, João Lagoeiro Barabar, publicou no jornal *O Globo* em 21 de abril de 1985 o artigo “A arrecadação e a inflação”, no qual usou a retórica de que o desemprego deveria ser evitado e que esse era um problema mais grave que a inflação.¹⁰

Há ainda alguns empresários do setor que ressaltam um certo aspecto civilizacional e até missionário nas atividades dos empreiteiros, como fez o presidente do Sicepot-MG, Luiz Augusto de Barros, em 2005:

Sempre a primeira a enfrentar o ambiente hostil em certas áreas do nosso território, a indústria da construção pesada – antes mesmo de iniciar a obra – cria oportunidades de trabalho e introduz novos padrões de alimentação, higiene, saúde e educação, além de técnicas que beneficiam a comunidade local.¹¹

Essa suposta característica positiva das atividades das empresas de construção em regiões mais inóspitas e menos habitadas foi especialmente valorizada durante a ditadura, com seus grandes projetos na Amazônia. Em relação aos povos indígenas locais, esse discurso foi ressaltado nos anos 70, apesar dos diversos contatos não amistosos entre os povos autóctones com os funcionários das empresas ali atuantes.

Outra bandeira encampada pelos empreiteiros e intelectuais orgânicos do setor, em especial na primeira década da ditadura, foi o chamado “rodoviarismo”, ou melhor, a defesa da rodovia como a melhor forma de integrar o território nacional e avaliação de sua superioridade sobre outras formas de transporte. Muito difundida pelo Sinicon, que organizava os seminários “A rodovia como fator de desenvolvimento”, sua origem é, em boa medida, estrangeira. A defesa das estradas de rodagem como meio mais adequado para o sistema de transporte foi difundida por empresas multinacionais no pós-guerra, em especial as do setor automobilístico, petróleo e de equipamentos para construção rodoviária. Uma agência particular que, influenciada por essas empresas de origem sobretudo norte-americana, disseminava essas ideias era o Banco Mundial. Ele concedia internacionalmente empréstimos para implementação de rodovias com vistas à “reconstrução” e ao “desenvolvimento” dos países após a Segunda Guerra Mundial. Não à toa, empresas como a Caterpillar estavam entre as mais beneficiadas por esses financiamentos.¹²

No caso do Brasil, a ideologia rodoviarista ganhou fôlego com a Lei Joppert (1945) e a chegada das montadoras estrangeiras de automóveis, no governo JK. Antes, e principalmente depois do golpe

de 1964, o Bird financiava a construção de rodovias no país, que chegou a ser o maior tomador de empréstimos da agência multilateral, sendo que os seus empréstimos não supriam na mesma escala os investimentos em ferrovias. Associações de empreiteiras empunhavam a defesa da rodovia, como o Sinicesp, cujo presidente afirmou em 2003: “A experiência mostra que, onde se construiu uma estrada ligando ‘hada a lugar nenhum’ a agricultura foi impulsionada, cidades se formaram e, com elas, outras necessidades, de saneamento, telecomunicações, habitação, educação”.¹³

A tese da rodovia como a maneira mais adequada de integrar o território nacional ganhou força com a ditadura, que implementou a política de extinção de ramais ferroviários, assim defendida por Maurício Joppert:

Não podemos fazer o Brasil voltar para trás. A correção das distorções atuais nos transportes brasileiros não se resolverá diminuindo a intensidade de construção das estradas de rodagem nem piorando as especificações de sua construção. Mas ao contrário, substituindo os ramais ferroviários deficitários e sem condições de recuperação por bem traçadas e bem pavimentadas rodovias que poderão aproveitar, pelo menos em parte, os leitos das antigas ferrovias. Em seguida, melhorando, como dissemos, os troncos que permanecerem e interligando as redes (*sic*) isoladas em diversos pontos do País.¹⁴

Na ditadura, a ideologia rodoviarista se adequou e fomentou as diretrizes de uma certa vertente do pensamento militar, que defendia a integração do território nacional, a ocupação das regiões de fronteira e da Amazônia, baseada na doutrina da segurança nacional. Certos traçados de estradas foram inspirados em estudos geopolíticos realizados por integrantes da ESG, tendo em vista objetivos militares de segurança e defesa. Havia um encontro também do chamado rodoviarismo com as teorias do desenvolvimento realizadas no exterior. Assim, segundo Walt Rostow, professor de História Econômica do MIT, que, além de escrever “As Etapas do Desenvolvimento Econômico: um manifesto não comunista”, foi assessor especial dos governos Kennedy e Johnson, o problema do Brasil e dos outros países latino-americanos seria a falta de serviços públicos e infraestrutura, como uma rede adequada de rodovias.¹⁵

Por fim, havia dentre os empresários da construção pesada uma tendência a apresentar o empreiteiro como vítima da sociedade e da política. Era comum ouvir empresários do setor reclamarem que seu trabalho não era reconhecido pela sociedade e se queixarem do estigma dessas companhias na mídia e no senso comum.¹⁶ Sobre isso, assim falam Kao Martins e Sebastião Martins, organizadores do livro do Sicepot-MG:

⁹ *Revista Infra-Estrutura*: revista oficial do Sinicesp. Ano 3, nº 16, p. 7.

¹⁰ SILVA, Maurício Joppert da. “Rodovia versus ferrovia”. *DNEF*: revista trimestral. Rio de Janeiro, Ano I, n. 1, p. 13, 1966 *apud* PAULA, D. de. “Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil”. *Revista Brasileira de História da Ciência*. Vol. 3, nº 2, jul-dez/2010. Rio de Janeiro: ABHC, 2010. p. 142-156.

¹¹ FICO, Carlos. *O Grande Irmão: da Operação Brother Sam aos anos de chumbo; o governo dos Estados Unidos e a ditadura militar brasileira*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008. p. 19-163.

¹² *Revista AEFERJ 30 Anos*. *op. cit.* p. 171-181.

⁹ *AEFERJ 30 Anos*. *op. cit.* p. 9.

¹⁰ *Informe Sinicon*. Edição de 15 de maio de 1985, nº 4, ano II.

¹¹ SICEPOT-MG. *Rumo ao Futuro*. *op. cit.* p. 21

¹² PEREIRA, João Márcio Mendes. *O Banco Mundial como Ator Político, Intelectual e Financeiro (1944-2008)*. Tese (Doutorado em História). Niterói: UFF, 2009. p. 52-95.

Em inúmeros casos e ao longo de décadas, para cumprir os contratos dentro do prazo, [as empreiteiras] foram forçadas a financiar as obras que realizavam ou tiveram que identificar fontes de financiamento e negociar empréstimos externos e internos que o contratante não conseguia viabilizar.

Os equívocos de planejamento ou de gestão financeira cometidos pelos contratantes de certas obras constituíram outro fator de instabilidade para as construtoras, que colocaram em risco ou chegaram até a comprometer sua sobrevivência, para executar os projetos.¹⁷

No texto o empreiteiro figura na posição de vítima. No caso, faz-se uma anteposição entre Estado e sociedade ou do aparelho de Estado com a empresa, no qual a segunda é vítima das ações do primeiro.

Outro exemplar de produção ideológica similar pode ser visto com Henrique Guedes, presidente da Apeop em 1975 e 1976:

[...] balançamos ao sopro dos ventos políticos; mendigamos o que nos é devido, mofamos nas ante-salas de espera; não pagamos só quando não recebemos; e, às vezes, realizamos o milagre de pagar sem receber. Pior de tudo é que jamais vimos um de nós concordatário, ressurgir rico.¹⁸

Como se vê, mesmo quando o empresário menciona o não pagamento dos salários de funcionários, mantém tom de autovitimização. Criador do Clube dos Empreiteiros e referido como “mestre” pelos colegas, Guedes gostava de se apresentar como porta-voz desses empresários, repetindo constantemente em seus textos e falas públicas: “Os empreiteiros de obras públicas são uma classe trabalhadora. [...] Somos também uma classe sofredora.”¹⁹

Referindo-se ao contexto específico da ditadura, o presidente do Sicepot-MG afirmou:

Outro risco notório que o setor encontrou, inicialmente, de natureza econômica e financeira e, mais tarde, até mesmo conceitual e de imagem pública, vem do tempo em que o contratante – quase sempre o Poder Público – descumpria impune as cláusulas contratuais, retardando pagamentos ou quase suspendendo a execução dos trabalhos por falta de recursos.

Obras planejadas para durar 24 ou 36 meses às vezes se arrastaram por 10 anos ou mais, com custos crescentes, sucessivos remanejamentos de metas econômicas e financeiras das empresas contratadas, sacrifícios para as comunidades próximas e prejuízos para os cofres públicos.

Essas distorções se tornaram ainda mais graves e frequentes nas duas décadas de regime militar, quando o cliente público teve poder quase absoluto, seja pelo volume dos investimentos, seja pela falta de transparência nas decisões, tomadas por dois ou três funcionários, em gabinetes fechados e sem ouvir a sociedade ou lhe prestar contas.

Com a imprensa amordaçada pela censura e as demais instituições submetidas ao Executivo, a sociedade só recebia as informações que interessavam aos governantes.

Vem desse tempo a imagem negativa que, durante anos, a opinião pública associou à palavra “empreiteiro”, como se o setor tivesse culpa pelo custo elevado das obras ou por escândalos administrativos que a imprensa raramente podia levar ao conhecimento do povo.²⁰

Nessa passagem, o autor se refere de maneira explícita à ditadura. Novamente, ao empreiteiro seria reservada uma posição absolutamente passiva na relação com o aparelho de Estado, sendo o empreiteiro induzido ao atraso e à ilegalidade, enquanto o corrupto e o incompetente é apenas o político ou o funcionário que atua no aparato governamental. É interessante notar também que ele credita a ditadura a pecha dos empreiteiros como corruptores e praticantes de procedimentos irregulares, quando de fato a maioria dos escândalos públicos envolvendo construtores veio à tona com a abertura. Também o autor coloca o empreiteiro na posição de vítima quando a imprensa era amordaçada, quando, em verdade, aquela situação permitia ganhos extras para as empresas, além de o amordaçamento de alguns jornais ter sido obra conjunta de agentes do aparelho de Estado e empresários da construção. Enfim, o autor do trecho posiciona os empreiteiros como vítimas da ditadura, quando – como estamos tentando mostrar nesta obra – boa parte desses empresários esteve em uma posição de sustentação e responsabilidade sobre o regime.

Há de se destacar que, apesar de existirem ingredientes e valores comuns na ideologia dos empresários da construção, há diferenças entre as suas concepções de mundo, podendo ser caracterizados alguns grupos no seu interior. A partir de certo momento da ditadura, com a concentração de obras em poucas empresas, as opiniões, visões e ideias de pequenos e grandes empresários parecem ter se encaminhado de maneira distinta. Havia ainda empresários mais aguerridos na defesa do capital nacional em oposição ao estrangeiro, enquanto outros defendiam aproximação e a livre associação com empresas internacionais. Enfim, deve-se ressaltar que essas ideias e conflitos internos não eram restritos aos empreiteiros, sendo muitas vezes partilhados por outras frações da burguesia industrial e também por camadas mais amplas da classe dominante.

Apesar de os empreiteiros serem, como outros empresários, defensores de determinadas concepções de desenvolvimento, progresso e modernização do país, há algumas peculiaridades na sua produção ideológica que de certa forma os singularizam em relação a outras frações sociais dominantes, como a dos banqueiros. Os empresários da construção pesada defendiam o desenvolvimento via implementação de uma ampla e complexa rede de infraestrutura no território nacional, sendo os recursos para isso vindos do fundo público, com um orçamento robusto e concentrado em investimentos, e não em gastos correntes. Os empreiteiros eram particularmente contra as medidas de austeridade fiscal e avessos à excessiva preocupação com a estabilidade monetária e baixa inflação, alegando que esse era um problema menor diante da estagnação e do desemprego. Além disso, os empreiteiros adaptaram seu discurso à abertura política e ao crescimento da mobilização popular, defendendo uma política de investimentos em obras de cunho social, voltada para gerar postos de trabalho e evitar a disseminação da criminalidade. Esses valores e ideias eram também comumente usados nos discursos de agentes

¹⁷ SICEPOT-MG, *Rumo ao Futuro*, op. cit. p. 11.

¹⁸ GUEDES, Henrique (APEOP). *A Outra Face do Empreiteiro*, op. cit. p. 17.

¹⁹ GUEDES, Henrique (APEOP). *A Outra Face do Empreiteiro*, op. cit. p. 17.

políticos e na própria publicidade oficial, como se vê no lema de propaganda do governo Costa e Silva “Construir é integrar”.²¹

Empreiteiros, imprensa e outros veículos de comunicação

Organizados em aparelhos privados da sociedade civil, os empresários da construção pesada elaboravam ali suas ideologias, projetos, propostas de obras comuns. A partir dessa formulação de ideias e objetivos coletivos, tais empresários se esforçavam por difundi-los para outros segmentos do empresariado, para agências do aparelho de Estado e segmentos mais amplos da sociedade. Fortalecidos após o golpe de 1964, os empreiteiros se lançaram em diversos projetos de comunicação e divulgação de seus valores e projetos.

As formas de atuação desses empresários junto aos veículos de comunicação foram diversas, indo de boletins internos de sindicatos ao controle de jornais diários de grande circulação no país. Organizações como a Abemi e o Sinicon criaram informativos internos de pequena tiragem para manter seus associados a par das ações da entidade. Algumas grandes empresas, como Odebrecht (desde 1980) e Andrade Gutierrez (desde 1981) mantiveram seus próprios informativos, em formato de revista mensal com ilustrações e informações sobre as obras realizadas.²² De circulação mais ampla, as revistas “técnicas” como *O Empreiteiro* e *Dirigente Construtor* chegavam até as empresas e também as autarquias contratantes de obras públicas e agências estatais. Por fim, alguns empresários chegaram a controlar grandes grupos jornalísticos, como a editora Visão e os diários *Correio da Manhã* e *Última Hora*.

Nos limites estabelecidos neste livro, abordaremos as publicações do ramo da engenharia, dando enfoque ao periódico *O Empreiteiro*, principal publicação do setor. Posteriormente, veremos algumas incursões de empreiteiros na grande imprensa, com tratamento mais pormenorizado ao caso da Metropolitana e o controle do jornal *Última Hora*.

As publicações “técnicas” da indústria da construção pesada

O setor de construção conta historicamente com diversas publicações, sendo exemplos antigos as revistas do Clube de Engenharia e do Instituto de Engenharia. Nesses periódicos, as obras públicas eram contempladas com artigos e matérias, que incluíam testemunho e entrevistas com os empresários da construção pesada. Isso ocorria na revista *Construção*, criada em 1957 por Rômulo Campos, e que tinha Flávio Maestri, da empreiteira gaúcha Maestri, como correspondente no Rio Grande do Sul. A revista *Construção Hoje* era uma das mais tradicionais do setor, abordando tanto o mercado imobiliário urbano como obras públicas, com matérias sobre máquinas, tecnologias e equipamentos. Já as mensais *Construção* São Paulo e *Construção Rio de Janeiro* tratavam das obras nas duas cidades.

O desenvolvimento de um mercado nacional de obras públicas levou a que um ramo editorial específico se formasse referente à construção pesada. Assim, foi lançada em 1964 a revista *Dirigente Construtor*, pertencente ao grupo Visão e mais afeita às obras de infraestrutura. Em 1970, era criada a paulista *Construção Pesada*, voltada para esse mesmo ramo, sendo uma publicação do Novo Grupo Editor Técnico, pertencente a Antero de Jesus Sá Lemos, e que parece ter sido dissidência da revista *O Empreiteiro*. Ambas as revistas não resistiram à decadência do setor nos anos 80 e 90 e deixaram de circular. Porém, já na ditadura, as duas não eram as líderes do mercado, que tinha a maior tiragem e projeção na revista *O Empreiteiro*, que circula até os dias de hoje, mensalmente.

O periódico *O Empreiteiro* (OE) foi o mais importante do setor de construção pesada no Brasil durante a ditadura e o de maior divulgação entre os empresários do setor, além de possuir forte relação com o regime. As origens da revista remontam a 1960, quando foi lançado o boletim de preços de máquinas e classificados OE, voltado para empreiteiras rodoviárias. Em setembro do ano seguinte, a publicação foi transformada em jornal de notícias sobre equipamentos para empreiteiras. Enfim, em fevereiro de 1968, o jornal foi transformado em revista mensal ilustrada sobre o setor da construção pesada, contando simbolicamente com o jornal em seu interior.²³ É emblemático que o boletim tenha surgido no último ano do governo JK, um ano após a criação do Sinicon, e que tenha se tornado revista mensal no primeiro ano do “milagre”, período de amplos investimentos em obras públicas.

A iniciativa para o seu lançamento foi dos irmãos Pedro Ernesto de Luna e Pedro Bandeira de Luna Filho, jornalistas que parecem não ter tido vínculos acionários com empreiteiras e que, depois, deixaram a revista e se dedicaram à literatura infantil e ao teatro. Na sexta edição, em julho de 1968, passou a trabalhar na revista o que viria ser o seu homem forte, Joseph Young. Chefe do serviço de informações da Caterpillar de São Paulo, Young deixou essa função para assumir a chefia da redação da revista *O Empreiteiro*, a qual dirige até hoje. A origem de Young em uma multinacional de equipamentos não foi um acidente, visto que a referida revista era uma publicação bancada e usada como meio de promoção por parte dessas empresas. Sobre isso, é emblemático o trecho do editorial da revista de junho de 1973, quando sua circulação passou a ser continental:

A circulação latino-americana é, novamente, uma iniciativa pioneira. Agora, a indústria nacional de equipamentos de construção pode contar com um veículo que irá divulgar os seus produtos nos países latino-americanos, seu primeiro mercado natural. [...]

Atendendo ao desenvolvimento dos Países Latino-Americanos no setor de obras públicas de transporte, energia e saneamento, e ao interesse dos exportadores brasileiros de máquinas, equipamentos, serviços e tecnologia, a revista *O Empreiteiro* estará estendendo sua circulação a toda América do Sul e América Central.²⁴ [grifo nosso]

Assim, as transnacionais fabricantes de tratores, motoniveladoras e máquinas para a construção usavam o Brasil como plataforma de exportação e a revista *O Empreiteiro* como meio de divulgação

²¹ Revista *O Empreiteiro*. Edição de junho de 1973, nº 65.

²² Andrade Gutierrez em Revista. Belo Horizonte: Horizonte: informativo interno da Construtora Mendes Júnior. Belo Horizonte: Mendes Júnior; ODEBRECHT, Construtora Norberto. *Boletim Técnico*. Salvador: Construtora Norberto Odebrecht S.A.; ODEBRECHT Informa.

²³ Revista *O Empreiteiro*. Edição de junho de 1973, nº 65.

“técnica” de seus produtos. Além do editorial, outros fatores nos levam a afirmar que a revista era um meio de difusão dessa indústria, como o fato de a maioria dos anúncios ser de firmas como Caterpillar, FiatAllis, Terex (GM), Komatsu, DuPont, Ford, Mercedes-Benz e, em menor escala, de nacionais como Villares e Bardella.

A revista tinha uma editora exclusiva, responsável depois por publicações derivadas de GE, o Grupo Editor Técnico (GET) era controlado por Pedro Ernesto Luna e foi transferido para Joseph Young em 1972.²⁵ Em 1976, a firma ganhou nova razão social, Publicações Industriais Brasileiras (PIB), renomeada em 1982 para Emep Editorial Ltda.²⁶

A revista possuía um conselho consultivo (ver Quadro 3.1), que existiu aparentemente apenas nos primeiros anos da revista, com entrada e saída de nomes. A maioria deles era de engenheiros paulistas de fama técnica, como professores universitários e autores de livros sobre engenharia e construção pesada. Alguns tinham ligações empresariais, como Antonio Lacombe, da empreiteira e mineradora Parapanema; Benjamin Fraenkel, presidente de 1967 a 1970 da ABPV, associação muito ligada à revista; Cyro Camargo Penteado, que trabalhou na Caterpillar e foi diretor das estatais paulistas Comasp e Sabesp, parecendo ser parente de Sebastião Ferraz Camargo Penteado (Camargo Corrêa); Horácio Ortiz, dono da empreiteira Conspaar; Falcão Bauer, dono da projetista que levava o seu nome; e Cyro Laurenza, também empresário e presidente do Sindicato de Arquitetura e Engenharia (Synaenco).

Quadro 3.1 – Membros do Conselho Consultivo da Revista O Empreiteiro

engenheiro Antônio Lacombe	engenheiro Peter Schweikert
engenheiro Benjamin Fraenkel	engenheiro Vicente V. de Oliveira Santos
engenheiro Cyro de Camargo Penteado	engenheiro L. A. Falcão Bauer
engenheiro Ernst Jung	engenheiro Fernando Amos (S)Giriani
engenheiro João Kojin	engenheiro J. Gierschewski
engenheiro José Antonio de la Higuera	engenheiro J. L. Fluckiger
engenheiro Mário Trinchero	engenheiro Theodoro Lustosa
engenheiro Milton Danelli	engenheiro Antônio Carlos Cortese
engenheiro Roberto Lobo	engenheiro Arno Witte
engenheiro Rubens Maragno	economista Nilton C. Martin
engenheiro Horácio Ortiz	engenheiro Miguel A. Ignatios
engenheiro Paulo Sampaio	engenheiro Cyro Laurenza

Fonte: Revista O Empreiteiro, diversas edições.

A revista teve trajetória ligada à ditadura em seus diferentes momentos. Com as grandes obras nacionais nos anos 70, ela cresceu de tamanho, passando de uma edição com 40 páginas para exemplares com mais de 200 em meados da década. A tiragem em 1968, que era de 17.500, foi elevada para 21.400 em 1974 e 23 mil em 1976, contando 27 mil nas edições especiais. Com o refluxo do mercado de obras,

²⁵ Diário Oficial do estado de São Paulo. Edição de 12 de dezembro de 1972, p. 13.

²⁶ Revista O Empreiteiro. Edições nº 8, 103 e 171.

ua tiragem diminuiu, indo para 15 mil em 1980 e 11 mil em 1991. Seus exemplares eram em princípio gratuitos, sendo enviados para empresas, sindicatos, associações, empresas públicas, contratantes de obras, prefeitos, governadores, ministros, além do presidente da República e outros países. Com as dificuldades para obter anunciantes que financiassem a publicação, a revista se tornou paga em 1979 com o seguinte anúncio: “Se durante 10 anos recebi a revista O Empreiteiro de graça, porque [sic] agora devo passar a pagar a assinatura? Por 3 razões: [...] 3 – Porque, com a vida como anda, não vai dar mais para continuar a lhe mandar a revista de graça”.²⁷

As seções da revista eram: o editorial, escrito por Pedro Ernesto Luna ou Joseph Young; o jornal, com notícias e novidades do setor; e as matérias especiais, geralmente pagas por empresas que faziam sua publicidade. Os anunciantes eram as fabricantes de equipamentos e, depois, empreiteiras e autarquias estatais como Eletrobrás, Petrobras, Cesp, Cemig e Furnas, que financiavam edições ou matérias comemorativas, como a dos trinta anos da Chesf, em 1978.²⁸ Apesar desses anúncios de peso, prevaleciam em quantidade os das fabricantes de equipamentos, como a Caterpillar, que lançou a seguinte peça de propaganda em agosto de 1969:

Presidente Costa e Silva, durma sossegado: Durma sossegado, Presidente. Sonhe com aquele Brasil grande, próspero e recortado de estradas, que é a menina dos seus olhos. Se aparecer algum pesadelo, pense nos bons empreiteiros. 80% dos equipamentos desses empreiteiros são Caterpillar. [...] É por isso, Presidente, que os bons empreiteiros sempre concluem as obras rigorosamente dentro dos prazos determinados.²⁹

O anúncio faz referência ao estado vegetativo do ditador, após ele ter sofrido um AVC que iria matá-lo. O tom do texto enuncia a proximidade dos empreiteiros e das empresas de equipamentos com o aparelho de Estado.

As empresas anunciantes promoviam, por meio de O Empreiteiro, a feira de exposição de máquinas e equipamentos ocorrida periodicamente nos Estados Unidos, a Conexpo. A revista divulgava o evento e organizava uma “caravana” de empreiteiros, que a visitaram em 1969, 1975 e 1981. Tratava-se de um canal para associação dos construtores brasileiros com as empresas internacionais produtoras de bens de produção. Além disso, nos seus primeiros anos, a revista trazia uma edição especial intitulada “Frota/Canteiro/Escritório”, apenas com anúncios de produtos, distribuidores e fabricantes de utensílios para as construtoras.³⁰

Uma seção que interessava aos empreiteiros era o Caderno de Concorrências, no qual eram anunciadas as licitações futuras. Já na segunda edição, Pedro Ernesto Luna afirmou no editorial que a maior parte das sugestões recebidas foi para ampliar a seção, o que, segundo ele, exigia “trabalho de penetração, de escuta, de relações pessoais, de comunicação humana”.³¹ Trazendo concorrências do

²⁷ Revista O Empreiteiro. Edições nº 38, 72, 103, 134, 144 e 280.

²⁸ Revista O Empreiteiro. Edição de março de 1978, nº 122.

²⁹ Revista O Empreiteiro. Edição de agosto de 1969, nº 19.

³⁰ Revista O Empreiteiro. Edições nº 11, 12, 85 e 158.

³¹ Revista O Empreiteiro. Edição de março de 1968, nº 2.

DER-SP, prefeitura de São Paulo, DNER, DER-GB e outros, a seção tomou tal interesse dos empresários que os organizadores da revista resolveram editar separadamente a partir de setembro de 1969 o “Relatório Confidencial de Concorrências”, que era pago. Em 1975, veio nova ramificação da revista, o semanal *O Empreiteiro*, agora, com informações mais “quentes sobre obras e governos”.³²

A revista afirmava ter como objetivo apresentar novas técnicas para “reduzir custos”, havendo as sessões “literatura técnica” e “peneirando notícias do exterior”, que traziam reportagens sobre inovações no canteiro de obras, principalmente fora do país, como o uso de raio *laser* na construção, de computadores e, principalmente, novas máquinas das empresas que patrocinavam a revista. O periódico organizou junto com a Apeop em 1969 o curso de Pert-CPM, ministrado pelo engenheiro Cyro Camargo Pentead, consultor da revista. O curso se refere a duas técnicas, *Program Evaluation and Review Technique* (Pert) e *Critical Path Method* (CPM), desenvolvidas nos anos 50 para planejar e controlar projetos e que era usada na construção civil para acelerar e tornar obras mais eficientes. Além do curso presencial, a revista publicou seus módulos em suas edições e em livro.³³

A abordagem da revista sobre o setor de construção pesada era bem limitada ao segmento empresarial. Assim, temos muitas notícias sobre as entidades patronais e nenhuma informação sobre os sindicatos de trabalhadores até a eclosão das greves no setor no final da década de 1970. A abordagem do operário da construção era feita de forma negativa e discriminatória, como na reportagem de capa da edição de fevereiro de 1980: “Você quer mais produtividade. Mas o peão tem condições? Baixa produtividade: fantasia que ronda a construção”. Ao lado, vinha foto de operário malvestido e com uma erva daninha na boca, em sinal de rusticidade.³⁴ A mulher era também abordada de forma sexista em certas propagandas, com pilhérias à sua suposta falta de tino para o canteiro e a engenharia.³⁵ Até a abertura, não houve também tratamento de questões trabalhistas, ambientais, fundiárias ou relativas aos acidentes no setor.

A revista cresceu junto com a consolidação do regime e com a ampliação do mercado doméstico de obras públicas. Voltada de início exclusivamente para empreiteiros rodoviários, ganhou em 1970 o subtítulo “revista brasileira de construção rodoviária; barragens e obras de arte especiais” e de uma revista paulista, passou a ter sucursal no Rio e representantes em outras capitais do país, contando posteriormente com emissários no exterior.³⁶ A relação com o regime ditatorial foi altamente amistosa até o governo Geisel, com elogios, apoio e recebimento de patrocínios. Assim, a edição de dezembro de 1969 foi dedicada às potências empreiteiras do Brasil, cuja definição era a seguinte:

Ser uma potência empreiteira não é apenas uma questão de capital ou de volume de obras. É, principalmente, a importância de sua contribuição social e econômica para o desenvolvimento do País. É ter sob sua responsabilidade obras que dão acesso a um município, que dão água a uma cidade, que iluminam um Estado, que unificam um País. Cada estrada, cada usina, cada pavimento que conduz ao Progresso é

uma medida de potencialidade do Empreiteiro e um testemunho para órgãos contratantes. A edição de dezembro de *O Empreiteiro* vai homenagear nossos leitores que fazem maior o Brasil. Nela apresentamos as Potências Empreiteiras do País, através da contribuição econômica e social de suas obras.³⁷

A ideologia dos empreiteiros fica evidente nesta passagem, que relaciona as atividades dessas empresas ao progresso do país. No caso, havia um elogio aos projetos tocados pela ditadura, expressos em grandes programas de transporte e energia. Interessante notar que, nesse momento, a revista apoiava a ditadura mesmo em questões que iam contra os interesses dos empreiteiros, como o uso dos batalhões militares de engenharia em obras, o que desagradava esses empresários, mas que não era negativo para fornecedores de equipamentos.³⁸

Essa posição elogiosa à ditadura ficou explícita na edição de maio de 1971, dedicada aos “Sete anos de construção”, na qual a revista fazia uma homenagem às obras e feitos do governo inaugurado em abril de 1964. O editorial de Joseph Young era claro a esse respeito:

Ao encerrar seu sétimo ano de governo, a Revolução de Março apresenta um balanço bastante positivo das realizações nos setores dos Transportes, Energia Elétrica e Saneamento. Os progressos obtidos neste setênio são realmente expressivos, principalmente no setor de construção rodoviária, onde o total de estradas pavimentadas foi duplicado em relação ao mesmo período. Este número mostra num relato objetivo o que o governo revolucionário fez e o que pretende fazer nos próximos anos nos diversos setores que exigem grandes obras de engenharia.³⁹

A matéria que se seguia ao editorial era altamente laudatória às políticas estatais, abordando os governos Costa e Silva e Médici e suas principais obras. Afirmava-se ainda na reportagem:

Esses resultados são fruto de sete anos de luta. Sete anos de administração segura, voltada para o desenvolvimento do país em todos os setores básicos. [...] O desenvolvimento rodoviário no setênio 64-71 foi fruto de uma nova mentalidade e de uma direttriz implantadas no sentido de promover e acelerar o processo de desenvolvimento que tem como meta final o progresso social e a valorização do homem.⁴⁰

Era exaltado o ímpeto construtor da ditadura e também o modelo baseado nas grandes centrais hidrelétricas e no transporte rodoviário. A edição foi bem recebida pelo governo e, dentre outras autoridades, o próprio presidente da República enviou carta à revista com a mensagem: “Cumprimentamos o no 40 ‘Sete anos de construção’, da revista *O Empreiteiro* em nome do sr. Presidente da República. pt saudações pt Sérgio Médici, secretário particular”.⁴¹

³² Revista *O Empreiteiro*. Edições nºs 2, 12 e 88.

³³ Revista *O Empreiteiro*. Edições nºs 16, 20, 21, 25 e 29.

³⁴ Revista *O Empreiteiro*. Edição de fevereiro de 1980, nº 145.

³⁵ Revista *O Empreiteiro*. Edição de agosto de 1970, nº 31.

³⁶ Revista *O Empreiteiro*. Edições nºs 11, 29 e 41.

³⁷ Revista *O Empreiteiro*. Edição de outubro de 1969, nº 21.

³⁸ Revista *O Empreiteiro*. Edição “Exército brasileiro – esse empreiteiro desconhecido”, de 11/1970, nº 34.

³⁹ Revista *O Empreiteiro*. Edição de maio de 1971, nº 40.

⁴⁰ Revista *O Empreiteiro*. Edição de maio de 1971, nº 40.

⁴¹ Revista *O Empreiteiro*. Edição de julho de 1971, nº 42.

O Empreiteiro se juntava aos esforços do governo em sua defesa das políticas e campanhas estatais. Assim, o Simesp — sindicato controlado por transnacionais fornecedoras de máquinas para a construção — promoveu concurso de trabalhos entre os alunos da Escola de Comunicação e Artes da USP e selecionou alguns para publicar na revista. Três deles foram veiculados pela *O Empreiteiro* com os dizeres: “Não conteste... construa o Brasil”, “Ninguém segura essas máquinas”, “Estrada é progresso”.⁴² Como se vê, as propagandas eram baseadas diretamente na publicidade oficial do regime, além de exaltar a atividade da construção. A revista *O Empreiteiro* assumia assim um caráter de veículo oficial do governo, dado que os setores econômicos representados no periódico estavam alocados em posições estratégicas do aparato estatal e eram favorecidos pelas políticas públicas.

Esse período amistoso remete mais aos períodos Costa e Silva e Médici, havendo certo afastamento a partir do governo Geisel. Até 1974, porém, o tom era de elogio e a revista apoiava Andreazza: “Transportes planejam o futuro”; sua política “visa dotar o País de [...] infra-estrutura”.⁴³ O ministro enviava cartas à revista saudando seu conteúdo e havia amplas reportagens sobre os grandes projetos da ditadura, como a ponte Rio-Niterói, a Transamazônica e as grandes centrais hidrelétricas. Já no momento de fratura da revista com o regime, mesmo as obras do período Médici foram criticadas, com ataque às chamadas obras do “Brasil grande” e à “famigerada Transamazônica [que] continua a absorver recursos”.⁴⁴

A partir de 1972, a revista lançou um exemplar anual especial com a classificação das maiores empresas de engenharia do país. A edição das 100+, publicada em algum mês entre julho e outubro, trazia números das empresas, como faturamento, capital, principais obras, campos de atuação, frota de máquinas, quantidade de funcionários de nível superior e outras informações. O *ranking* era dividido em diferentes listas: empresas de construção pesada, projetistas, montagem industrial, serviços especializados de engenharia e as maiores do exterior. Os dados eram obtidos com questionários enviados às construtoras, mas nem todas o respondiam e, para informação e análise, esses dados nem sempre são os mais adequados e confiáveis, apesar de algumas daquelas informações constarem nos balanços anuais das empresas. A edição se tornou um sucesso e sua tiragem era superior às demais, havendo mais publicidade e número de folhas, chegando alguns exemplares a contar com mais de 200 páginas. Desde o fim da década de 1970, esse número especial trazia também o “fórum”, com entrevistas de empresários do setor e líderes de sindicatos e associações sobre a conjuntura.⁴⁵

A revista cresceu e buscou possibilidades maiores. Era notificada a exportação de máquinas pela indústria brasileira de equipamentos, e com os interesses de empreiteiras nacionais no exterior, a revista passou a divulgar licitações ocorridas em outros países. O primeiro anúncio veio em setembro de 1972: “Concorrência internacional no Equador”,⁴⁶ seguida pelas especificações da obra e como os interessados deveriam proceder para participar da mesma. Em 1973: “Atenção! Obras na Venezuela”,⁴⁷ sendo citadas outras na América Latina e África custeadas pelo Banco Mundial e com concorrência internacional. Esse novo contexto levou a revista a transformar-se em publicação internacional. Desde junho de 1973, exemplares passaram a ser enviados para 18 países da América Latina e algumas reportagens viraram bilíngues, com resumos em castelhano. Em dezembro desse ano, o

subtítulo do periódico foi modificado para “revista brasileira de construção pesada para o Brasil e a América Latina” ou “revista brasileira de construção pesada — para Brasil e Latinoamérica”⁴⁸ e mais de 1.445 exemplares passaram a ser enviados regularmente para os países do continente. Depois, os países da África portuguesa passaram a receber a revista, além de exemplares avulsos enviados a pedido para agências de países como a União Soviética. Essa divulgação no exterior era justificada como meio de potencializar as vendas da indústria nacional de equipamentos, mas acabou auxiliando também a transnacionalização das empreiteiras brasileiras.⁴⁹

Outra novidade lançada em 1973 foi a premiação do “Homem de construção do ano”, com a seleção anual de uma personalidade que teria contribuído ou se sobressaído no setor. Para justificar o concurso, era alegado que publicações semelhantes escolhiam o industrial, o economista e o empresário do ano. Para a primeira premiação, foi enviada a uma “amostragem de leitores” a pergunta “Qual foi a personalidade que mais se sobressaiu nos últimos 5 anos pela sua contribuição efetiva do desenvolvimento do setor?”, com três espaços para nomes. Segundo Joseph Young, 70% das respostas puseram Andreazza no topo da lista:

O concurso instituído pela revista *O Empreiteiro*, que visa a escolher anualmente a personalidade que mais se tenha destacado no setor de construção, apontou como vencedor, nesta sua primeira versão, o ministro Mário Andreazza, dos Transportes. Nada mais justo do que conceder o título de “O Homem de Construção do Ano” a quem vem em todos estes anos, desde que assumiu o Ministério dos Transportes, se dedicando à tarefa de construir. Implantando estradas, ampliando e equipando os portos, erradicando os ramais ferroviários anti-econômicos, ampliando a frota da marinha mercante e dando novas condições à indústria naval, o ministro Mário Andreazza fez do verbo construir a tônica de sua administração. Transamazônica, ponte Rio-Niterói, Perimetral Norte, pavimentação de toda a nova Belém-Brasília, ampliação e transformação do porto de Rio Grande no maior do País, são algumas das obras realizadas, ou em realização, que atestam o dinamismo imprimido pelo homenageado à sua administração.⁵⁰

Deve-se destacar que os responsáveis pela revista e os interesses nela inscritos tinham sólida relação com o ministro e a forma como foi feita a consulta — com pedido da personalidade que se sobressaiu nos cinco anos anteriores (período exato do governo Médici) e a exigência de três nomes na lista — induzia à escolha de Andreazza. Parece que a própria instituição do concurso era uma forma de homenagear o homem que no ano seguinte já não seria mais o ministro dos Transportes, potencializando também sua carreira política posterior.

No ano posterior, a forma de seleção foi modificada, conforme explicado no editorial “Uma escolha da revista”:

Este ano, o procedimento foi alterado e a revista chamou para si a responsabilidade de escolher o Homem de Construção do Ano, que passa agora a ser uma indicação de *O Empreiteiro*, cujo juízo traduz sua opinião, com o peso intrínseco de um órgão de imprensa especializado [...].⁵¹

⁴⁸ Revista *O Empreiteiro*. Edição de dezembro de 1973, nº 71.

⁴⁹ Revista *O Empreiteiro*. Edições nºs 63, 65, 74 e 105.

⁵⁰ Revista *O Empreiteiro*. Edição de junho de 1973, nº 65.

⁵¹ Revista *O Empreiteiro*. Edição de agosto de 1974, nº 70.

⁴² Revista *O Empreiteiro*. Edições de março, maio e julho de 1971, nºs 38, 40 e 42.

⁴³ Revista *O Empreiteiro*. Edição de agosto de 1971, nº 43.

⁴⁴ Revista *O Empreiteiro*. Edição de abril de 1984, nº 197.

⁴⁵ Revista *O Empreiteiro*. Edições nºs 57, 68, 80, 91, 103, 115, 127, 138, 150, 163, 176, 188, 200 e 212.

⁴⁶ Revista *O Empreiteiro*. Edição de setembro de 1972, nº 56.

⁴⁷ Revista *O Empreiteiro*. Edição de fevereiro de 1973, nº 61.

O fato é que a escolha de Norberto Odebrecht como o homem de construção de 1973, dada a escalada da empreiteira de origem periférica, que arrematou a construção do aeroporto supersônico do Galeão e da termonuclear de Angra dos Reis, causava inveja e disputas no setor. Por esse motivo, os responsáveis pela revista consideraram que o melhor não seria entrar no terreno dos conflitos entre as empresas, mas fazer a escolha de maneira autônoma.

Os escolhidos para premiação pela revista na ditadura estão no Quadro 3.2. Cada escolha era justificada e, para além de Andreazza e Odebrecht, a premiação da Mendes Júnior era explicada por suas obras no exterior; dos quatro engenheiros de Itaipu, por tocar a maior obra do país; da Ecisa e da Esusa, pela adaptação ao “contexto adverso” e crescimento dito sem contatos políticos; a da Servix, pela recuperação que a empresa teve, após fusões feitas e desfeitas; da Apeop, pela combatividade adotada em um momento de crise no setor e “silêncio” das outras associações; da Constran, pela diversificação e força do grupo Itamaraty, de Olacyr Moraes; de Quintella, pela recuperação da Camargo Corrêa, após a perda da liderança do *ranking* das 100+ em 1979; da Petrobras, por ser a empresa que mais contratava serviços de engenharia em momento de retração nas obras públicas; e da Estacon, por sua arrancada no início dos anos 80.

Quadro 3.2 – Os homens de construção do ano, escolhidos pela revista O Empreiteiro

Ano	Personalidade agraciada
1972	ministro dos Transportes coronel Mário David Andreazza
1973	empreiteiro Norberto Odebrecht (Odebrecht)
1974	empreiteiro José Murillo Valle Mendes (Mendes Jr.)
1975	quatro engenheiros da construção de Itaipu*
1976	empreiteiro Donald Stewart Jr. (Ecisa)
1977	empreiteira Servix
1978	empreiteiro Hermano Cezar Jordão Freire (Esusa)
1979	engenheiro José Carlos de Almeida Guedes (Apeop)
1980	empreiteiro Olacyr Francisco de Moraes (Constran)
1981	executivo Wilson Quintella (Camargo Corrêa)
1982	Petrobras
1983	empreiteiro Luftala de Castro Bitar (Estacon)
1984	...
1985	...
1986	Eduardo Andrade (Andrade Gutierrez)
1987	...
1988	Olacyr Francisco de Moraes (Constran)

* Os quatro premiados foram Rubens Viana de Andrade (superintendente das obras de Itaipu), Francisco Fortes Filho (presidente do consórcio Unicon), José Roberto Monteiro (chefe do departamento de supervisão da construção de Itaipu binacional) e Luiz Carlos Domênici Alves (diretor de construção do consórcio Unicon).
Fonte: Revista O Empreiteiro. Edições nºs 65, 79, 93, 106, 119, 130, 141, 155, 167, 180, 191, 203, 230 e 233.

Ironicamente, várias empresas homenageadas sofreram graves problemas depois seguindo certa “maldição” das premiações empresariais.⁵² Assim, Mendes Júnior, Servix, Esusa, Ecisa e Constran pediram concordata ou foram à falência nos anos 80 ou 90.

A revista também premiava trabalhos técnicos e, em 1971, foi organizado o concurso “Ovo de Colombo”, que escolheu as melhores ideias técnicas para construção pesada. Essa seleção não teve continuidade, mas, em 1980, foi criado o “Concurso de Criatividade na Engenharia”, que premiava trabalhos inovadores no setor da construção, sendo a avaliação feita por membros de instituições como o Instituto de Engenharia e a Apeop. Com o apoio do Sinicon e outras entidades, os prêmios eram financiados pela Terex, Rhodia, Firestone, Dynapac, Rohr, Mazedatti e outras, cada uma com uma quantia diferenciada de acordo com a colocação do trabalho selecionado. Chamam a atenção os nomes escolhidos para a premiação:

Quadro 3.3 – Engenheiros homenageados pelo Prêmio de Criatividade na Engenharia

Ano	Engenheiro	Legado do homenageado
1980	Joaquim Cardozo	Calculista das obras de Brasília
1981	Bernardo Sayão	Executor das obras da Belém-Brasília
1982	Antonio José Alves de Souza	Presidente da Chesf (1947-1961)
1983	Lucas Nogueira Garcez	Governador de São Paulo e idealizador de Jupiá
1984	Emílio Henrique Baumgart	Introdutor do concreto armado no Brasil

Fonte: Revista O Empreiteiro. Edições nºs 144, 160, 174, 185 e 197.

A revista que havia apoiado firmemente a ditadura batizou o primeiro prêmio de Criatividade na Engenharia com o nome do calculista dos edifícios de Brasília, um engenheiro e poeta comunista que havia lançado com Oscar Niemeyer, Jorge Amado, Alberto Passos Guimarães e Moacyr Werneck de Castro o quinzenário de cultura “Paratodos”, como vinha relatado na própria revista. Para a confecção da edição especial, foram publicados testemunhos de Niemeyer, Amado e Evandro Lins e Silva sobre Joaquim Cardozo.⁵³

A revista assumiu uma postura mais crítica e independente ao longo do governo Geisel. Diversos editoriais foram escritos sobre a “crise” e, a partir de 1975, o periódico se juntou ao empresariado paulista nas condenações às políticas governamentais, criticando a estatização e atacando a continuidade das atividades da Ecex, estatal responsável pelas obras da ponte.⁵⁴ Em 1977, o editorial “As consequências de uma política indefinida de transportes” criticava o Ministério dos Transportes e, nas edições seguintes, as prioridades nas obras públicas do governo eram atacadas, afirmando-se que o trem-bala Rio-São Paulo

⁵² A Câmara de Comércio Brasil-EUA, por exemplo, premiou Jorge Atalla (da Copersucar), Mário Garnero (da Brasilinvest), Ângelo Calmon de Sá (do Econômico), Luís Eulálio Bueno Vidigal (da Cobrasma) e Luiz Furlan (da Sadia) antes que os mesmos sofressem derrotas empresariais. Ver O Globo, edição de 03/04/2011, p. 32.

⁵³ Revista O Empreiteiro. Edição de novembro de 1980, nº 154.

⁵⁴ Revista O Empreiteiro. Edição de setembro de 1975, nº 97.

e as usinas nucleares de Angra não deveriam constar na ordem primeira das políticas oficiais, sendo preferíveis obras como transporte público de massa, habitação popular, dentre outras.⁵⁵

As críticas eram endereçadas também às grandes construtoras e às entidades, tidas como inoperantes:

E a classe somente se manifesta como um todo em tempos de crise, e mesmo assim sem um claro apoio das grandes empresas do setor, que preferem manobrar nos bastidores do que se “comprometer” com posições que podem ser mal vistas por seu cliente monopolizador: os órgãos governamentais de obras públicas.⁵⁶

A revista reclamava da referida falta de líderes entre os empreiteiros, que requeressem pagamento em dia, correção monetária dos débitos estatais, aumento dos investimentos, manutenção das obras e seu cronograma e outras demandas. As grandes passaram a ser atacadas, por tomar uma fatia cada vez maior do mercado e por sua apontada falta de posicionamento público diante dessas questões. A revista passou a defender as pequenas empresas, que se organizavam em entidades como a Apeop, premiada pela revista.⁵⁷

Diante da redução dos investimentos públicos em obras na segunda metade dos anos 70 em diante, a revista tentou se adaptar ao novo contexto. Eram feitas recomendações para manutenção de equipamentos, diante da alta nos preços de máquinas e similares, e realizados debates com economistas com perfil de oposição, como Carlos Lessa. Orientava também as empresas para as novas obras priorizadas pelas políticas estatais, como saneamento, habitação popular e plataformas de petróleo. A revista preparava ainda reportagens especiais sobre as possibilidades de ramificação, como na edição de setembro de 1980, que trazia o título: “Diversificação: uma saída para as empreiteiras?”⁵⁸ Nesse número, era citado o contexto adverso e as possibilidades para as empresas do setor em outros ramos da economia. A área mais incentivada foi a mineração, sendo que a editora responsável pela revista lançou em 1978 a publicação “Minérios: extração e processamento”, bilingue, depois rebatizada para “Minérios e Minerais”. No lançamento da nova revista, também organizada por Joseph Young, argumentava-se que esse era um mercado “sem crise” e que a adaptação ao novo ramo era fácil, dado que os equipamentos eram iguais ou similares aos da construção pesada. Não era acidente o fato de os anunciantes das duas revistas serem basicamente os mesmos, empresas fornecedoras de máquinas, seja para a construção, seja para a mineração.⁵⁹

Além da diversificação, a revista indicava a atuação no exterior como alternativa ao mercado interno. *O Empreiteiro* publicava notícias sobre concorrências e tinha edições especiais sobre as atividades das empreiteiras brasileiras em outros países, geralmente em dezembro. Os contratos assinados por construtoras nacionais no exterior eram noticiadas e havia orientação para as firmas que desajassem fazer

o mesmo. Além disso, a revista apoiou em editorial medidas como o financiamento do Banco do Brasil às obras internacionais das construtoras brasileiras.⁶⁰

Os novos ventos de abertura foram visíveis na revista, antes adúladora do regime. Em junho de 1974, pela primeira vez após seis anos e 76 edições de existência, a revista sobre construção tratou de um problema de segurança e saúde do trabalhador no canteiro de obra, abordando especificamente a questão da necrose do osso, causada pelo trabalho em tubulão com ar comprimido. Em novembro deste ano, o editorial “Acidentes: um triste recorde mundial” abordou o fato de o país ser líder mundial em acidentes de trabalho, com destaque para o setor de construção. Nesta edição, foi lançada a seção “Trabalho & segurança”, que passou a tratar de problemas relacionados ao tema.⁶¹

Com a eclosão das greves no ABC paulista, Joseph Young assinou o editorial “Revendo as relações de trabalho”, no qual afirmou que as mobilizações em breve chegariam aos canteiros de obras e que os empreiteiros deveriam se precaver. Em maio de 1980, a reportagem de capa tinha o título: “A revolta chegou aos canteiros. Você está preparado?”. Na edição, era relatada a rebelião dos operários da hidrelétrica de Tucuruí, com leve tom crítico à Camargo Corrêa e à forma como a empresa tratava seus empregados. O editorial propunha “uma reforma ideológica” dos empreiteiros, para que eles tratassem melhor seus operários.⁶²

Outro tema que veio à tona com a abertura política foi a questão ambiental. Em fevereiro de 1978, o problema foi levantado timidamente em uma reportagem sobre a precaução que as empresas deveriam ter com erosão. Já em julho deste ano, o tema chegou à capa da revista, que trazia como manchete: “Obras públicas e meio ambiente: difícil convivência”. Pela primeira vez, o problema era abordado de maneira direta em uma reportagem, apesar de o editorial e as edições seguintes pouco se referirem ao assunto.⁶³

O processo de abertura e a exposição pública de “escândalos” de corrupção envolvendo empreiteiras e obras públicas levaram a revista a abordar o tema. Licitações como a de UHE de Itaparica (da Chesf) e a da Via Leste (da Dersa) foram criticadas nos editoriais, acusadas de favorecimento explícito a certas empresas. Quando o presidente da Cbic, Luís Roberto Andrade Ponte, anunciou a campanha pela “moralização das concorrências públicas”, a iniciativa contou com o apoio da revista, em sentido oposto às grandes empreiteiras.⁶⁴

A própria transição política foi acompanhada pela revista mês a mês, com mensagem de esperança em relação às possibilidades abertas pelo fim do regime civil-militar. A revista acompanhou as eleições estaduais de 1982 e as novidades dos governadores do PMDB e suas obras. Expôs também a intranquilidade dos empreiteiros com a derrota de Andreazza nas prévias do PSD, principalmente com o futuro incerto do projeto Nordeste. Em janeiro de 1985, foi acompanhada a votação no colégio

⁵⁵ Revista *O Empreiteiro*. Edições nºs 112, 129 e 163.

⁵⁶ Revista *O Empreiteiro*. Edição de fevereiro de 1977, nº 109. Outro exemplo está presente no editorial do nº 84.

⁵⁷ Revista *O Empreiteiro*. Ver, por exemplo, edições nºs 119 e 155.

⁵⁸ Revista *O Empreiteiro*. Edição de setembro de 1980, nº 152.

⁵⁹ Revista *O Empreiteiro*. Edições nºs 121, 152 e 161.

⁶⁰ Revista *O Empreiteiro*. Edições nºs 92, 143, 156 e 206.

⁶¹ Revista *O Empreiteiro*. Edições nºs 77 e 82.

⁶² Revista *O Empreiteiro*. Edições de junho de 1978 e maio de 1980, nºs 125 e 148.

⁶³ Revista *O Empreiteiro*. Edições nºs 121 e 126.

⁶⁴ Revista *O Empreiteiro*. Edições nºs 173, 145 e 207.

eleitoral e, no governo Sarney, o “monetarismo” de Dornelles foi criticado, em oposição ao “desenvolvimentismo” de Belluzzo e Sayad.⁶⁵

A revista *O Empreiteiro* é um interessante objeto de análise para verificar a correlação de forças entre empresários e forças políticas na ditadura civil-militar brasileira. Sendo preponderantemente uma projeção impressa dos interesses das multinacionais fornecedoras de equipamentos para a construção, a publicação foi ponta de lança para grandes projetos desse empresariado, como a política de exportação de sua produção fixada no Brasil para outros países desde o governo Médici. Com o crescimento da revista e dos interesses para ela voltados, ela se tornou ponto de convergência entre fornecedoras de equipamentos, empreiteiras e agências do aparelho de Estado. O posicionamento político do periódico é emblemático das injunções no poder ao longo dos anos 70 e 80, mostrando como se passou de uma colaboração intensa e mútuo elogio no período Médici para uma posição mais independente e, depois, crítica ao longo do governo Geisel. Essa não corresponde à trajetória exata da posição dos empresários da construção pesada no pacto político, já que a revista se inclinou mais para os interesses de certo setor de bens de produção predominantemente transnacional estabelecido em São Paulo. Enfim, a revista *O Empreiteiro* não correspondia exatamente ao partido dos empreiteiros, porém esse veículo difusor das ideias do grupo existia, como veremos a seguir.

Empreiteiros e grande imprensa

Além dos periódicos de viés “técnico” e de circulação mais restrita, os empresários da construção mostraram grande interesse pelos veículos de comunicação de ampla circulação. Os construtores foram importantes anunciantes e usaram jornais e mídias como meio para atingir certos objetivos, em geral relacionados ao Estado e às políticas públicas. Em maio de 1985, em meio à transição política, o Sinicon, em parceria com a Comissão de Obras Públicas da Cbic, decidiu em reunião que atuaria em três frentes para alcançar suas finalidades, sendo a imprensa uma delas. Eram comuns ainda os informes em grandes jornais com a defesa de objetivos do setor, como em agosto de 1986, quando o Sinicon publicou nota em jornais do Rio defendendo a volta da vinculação de recursos para investimentos.⁶⁶ Comum também é verificar representantes do setor escreverem artigos em jornais, inclusive como articulistas fixos, como Francis Bogossian n’*O Globo* e Emílio Odebrecht na *Folha de S. Paulo*.

A imprensa brasileira, como em outras partes do mundo, tem vínculo histórico com empresas interessadas na difusão de suas ideias, valores e projetos e no uso do veículo como mecanismo político de pressão junto a agências do aparelho estatal. Nos arquivos diplomáticos norte-americanos, o historiador Carlos Fico verificou o desprezo dos funcionários da embaixada dos Estados Unidos pelos jornais brasileiros. Esses eram vistos como oportunistas, irresponsáveis, indignos de confiança e, corriqueiramente, pagos: “centenas de artigos que se pretendem notícias honestas são, na verdade, comprados ou pagos pelos interesses das companhias, organizações ou políticos”.⁶⁷

⁶⁵ Revista *O Empreiteiro*. Edições n.ºs 170, 208 e 209.

⁶⁶ Informe Sinicon. Edições de 31 de maio de 1985 e de agosto de 1986, n.ºs 5, ano II, e 8, ano III.

⁶⁷ FICO, Carlos. *O Grande Irmão*. op. cit. p. 45.

Exemplo de ação empresarial que deu suporte a um veículo de imprensa, no caso um grande grupo de comunicação, foi a relação das empresas de Assis Chateaubriand, os *Diários Associados*, com o grupo Light. Nos anos 20, a companhia canadense ajudou Chatô a comprar *O Jornal*, ponto de partida para criação do seu império da comunicação e que incluía ligações com políticos e empresários:

Esses interesses, por sinal, incluíam a vassalagem à Light, que sempre deu dinheiro aos jornais de Chateaubriand. Fui testemunha, às vezes protagonista, de episódios que ilustram à perfeição a subserviência dos Associados à poderosa empresa. [...]

McCrimmon comandava uma empresa que distribuía propinas a todos os jornais da época. Mesmo o jornal do PC, “A Manhã”, recebia verba da Light. Os editorialistas mais influentes recebiam diretamente da empresa pagamentos destinados a torná-los dóceis diante das imoralidades que a beneficiavam.⁶⁸

O relato de Samuel Wainer aponta como interesses empresariais podiam condicionar ou determinar reportagens, notícias, editoriais ou toda a orientação de um jornal. Por outro lado, era uma estratégia das empresas usar a imprensa como meio para atingir determinados fins.

Os construtores eram recorrentemente acessados por chefes do Executivo e ministros para divulgar suas obras, conforme se vê no relato do jornalista Jorge Ferreira:

Eu bebia com o Lânio desde que ele era vereador, era amigo dele, até onde o Lânio pode ser amigo de alguém. Aí, veio o Lânio prefeito, o Lânio governador. A gente precisava mostrar que o Lânio sabia gerenciar. Só que custava 20%. Quem dava o dinheiro eram os empreiteiros. Alguém do governo chegava na Camargo Corrêa e dizia: Arranja aí dez mil-réis para sair uma reportagem em *O Cruzeiro*.⁶⁹

O relato indica como a promoção política de alguns administradores passava por matérias pagas pelos empreiteiros em veículos de comunicação. O mesmo jornalista relata que fez matérias pagas para divulgar obras tocadas pelas administrações estatais de Eliseu Resende, Mário Andreazza, Adhemar de Barros, Juscelino Kubitschek e Israel Pinheiro.⁷⁰

Empresários da construção influíram na imprensa de maneira pontual, em matérias ou editoriais, para pressionar por obras ou pagamento de débitos do governo. Porém, alguns empreiteiros deram um salto nas suas relações com esses veículos, tornando-se proprietários de empresas de comunicação. Foi o caso de Henry Maksoud, dono da paulista Hidroservice e que, em 1974, ampliou seus horizontes de atividades ao comprar o grupo editorial Visão, responsável pela revista *Visão*, carro-chefe do grupo, além dos periódicos *Dirigente Construtor*, *Dirigente Rural*, *Dirigente Industrial*, *Quem é quem*, *Dirigente Municipal* e *Perfil*, os dois últimos voltados para a administração pública. A editora do grupo lançava livros, como a obra do economista austríaco Friederich Hayek, *Os Fundamentos da Liberdade*, editada em parceria com a EdUnB, com tradução e prefácio do próprio Henry Maksoud, difusor das ideias do

⁶⁸ WAINER, Samuel. *Minha Razão de Viver*. op. cit. p. 114-115.

⁶⁹ CARVALHO, Luiz Maklouf. *Cobras Criadas*. op. cit. p. 471.

⁷⁰ CARVALHO, Luiz Maklouf. *Cobras Criadas*. op. cit. p. 471.

autor neoliberal no país. A revista *Visão* fora fundada em 1952 no Rio, mudando-se em 1957 para São Paulo. Em 1972, foi comprada por Said Farah e, em 1974, por Maksoud, que retirou a tendência independente e mais crítica do periódico, afastando, por exemplo, o redator Zuenir Ventura. A revista era ligada à Abdib – da qual fazia parte a Hidroservice – e comemorou os 20 anos da associação em edição especial. Andreazza foi capa do periódico e anualmente era lançado o guia *Quem é quem na economia brasileira*, com dados e listas das maiores empresas do país, setorial e globalmente.⁷¹ De acordo com dado da revista *O Empreiteiro*, o *Dirigente Construtor* era a segunda revista de maior circulação no setor de construção no país, perdendo apenas para a própria OE.⁷²

Além dos semanários, os empresários da construção tiveram atuação junto à imprensa diária, influenciando na linha editorial de importantes jornais de circulação nacional. Isso não se limita ao período da ditadura, tendo tomado impulso no período das obras do governo Kubitschek, conforme relato de Samuel Wainer:

Em outra ocasião, quando eu estava novamente às voltas com dívidas junto ao Banco do Brasil, um alto funcionário da instituição passou-me uma informação preciosa: havia um empresário estreitamente ligado ao presidente, empreiteiro de obras públicas, que costumava socorrer amigos comuns em apuros. Seu nome: Marcos Paulo Rebello [sic], dono de uma empresa que se responsabilizara por boa parte da construção de Brasília.⁷³

Wainer se refere ao dono da Rabello, principal empreiteiro nas obras da nova capital e próximo do presidente da República. Wainer relata como livrou seu jornal das dívidas:

Fui ao encontro de Rabello, que a princípio tentou negar qualquer ligação com Juscelino. Ao constatar a inutilidade da negativa, tornou-se bastante receptivo e sugeriu que eu lhe vendesse 45% das ações da Érica, minha empresa. As ações foram efetivamente transferidas para seu nome, e retribuí com material publicitário a ajuda que a Rabello me prestou. De qualquer forma, naquele momento eu conheci uma figura indispensável à decifração dos segredos do poder no Brasil: o empreiteiro. Marco Paulo Rabello era apenas um deles. Muitos outros haveriam de surgir no meu caminho.⁷⁴

Esse parece ser o primeiro caso de empresa de construção pesada que se tornou acionista de um veículo de comunicação. Ao deter parte da firma controladora do jornal de Wainer, Rabello tinha acesso a um dos jornais mais importantes do país, ligado ao grupo político dirigente de então. O *Última Hora* havia sido fundado em 1951 a pedido direto do presidente Getúlio Vargas, de modo a contrabalançar

a imprensa de oposição ao seu governo e logo o jornal estabeleceu laços com empresários que tinham negócios com o governo.⁷⁵

Na sua autobiografia, o diretor do jornal expõe as ações dos empreiteiros junto à imprensa a partir do período JK:

Ainda nos anos 50, a imprensa brasileira tinha como anunciantes, basicamente, pequenos comerciantes – a indústria nacional não alcançara sua maioridade, e tampouco havia grupos financeiros de grande porte [...]. Na Primeira República, muitos donos de jornais prosperaram como agentes dos interesses dos exportadores de café. Nos anos 50, os barões do café foram substituídos pelos grandes empreiteiros. Especialmente nos anos JK, quando começou a era das obras portentosas, os empresários do ramo compreenderam que valia a pena contar com jornais amigos; com a cumplicidade da imprensa, seria sempre mais fácil conseguir obras sem o ritual das concorrências públicas. Seria mais fácil também receber do governo – um mal pagador crônico – o dinheiro a que tinham direito pelas obras executadas. Feitas tais constatações, logo se forjaram sociedades semiclandestinas bastante rentáveis.

Assis Chateaubriand, por exemplo, costumava procurar pessoalmente ministros de Estado, ou mesmo o presidente da República, para solicitar que um trecho de uma determinada obra – uma rodovia, uma hidrelétrica – fosse entregue a esta ou àquela construtora. Ficava claro que, se o pleito não fosse atendido, a ira do jornal desabaria sobre o autor da recusa. Era melhor, portanto, atender ao pedido. Feito o acerto, as empreiteiras premiadas apresentavam o emissário com 10% do total da quantia orçada para a obra. Geralmente essa porcentagem significava cifras milionárias. [...]

Ministros mais prestativos, dispostos a liberar com agilidade as verbas devidas, mereciam rasgados elogios em editoriais e reportagens. Já os que protelavam pagamentos caíam em desgraça e recebiam ataques duríssimos. De quebra, os meios de comunicação faziam vista grossa para a irresponsabilidade das empreiteiras, que utilizavam material de segunda ordem, fraudavam cálculos e montavam orçamentos fictícios.

Esse tráfico de influência tornou-se particularmente intenso no governo JK, durante o qual se consolidaram fortunas imensas. Um dos principais beneficiários desse período foi precisamente Marco Paulo Rabello, de quem freqüentemente se dizia, sem provas concretas, que era sócio de JK. O presidente entregou a tarefa de construir Brasília a Rabello, que só pôde distribuir entre outras empresas as obras de cuja execução não poderia encarregar-se – era muita coisa para um único empreiteiro. Só a construção de Brasília já bastaria para assegurar a alegria de dezenas de homens do ramo, mas houve mais. A rodovia Belém-Brasília, por exemplo. Além do mais, vários governos estaduais se encarregaram de inchar os cofres das empreiteiras às quais denotavam franca e suspeita simpatia com projetos de âmbito regional mas [sic] também milionários.

A presença dos empreiteiros na cena política brasileira [esse depoimento foi gravado em 1980] é ainda fortíssima. Eles seguem interferindo na nomeação de ministros que agirão nas áreas incluídas em seu universo de interesses, financiando partidos e candidatos, elegendo deputados e senadores, influen-

⁷¹ CEZAR Junior, Gervásio. “Organização do projeto...”. *op. cit.* p. 1-12. A revista deixou de circular em 1993.
⁷² Revista *O Empreiteiro*. Edição de outubro de 1977, nº 117.

⁷³ WAINER, Samuel. *Minha Razão de Viver*. *op. cit.* p. 223.

⁷⁴ WAINER, Samuel. *Minha Razão de Viver*. *op. cit.* p. 223.

⁷⁵ FERREIRA, Marieta de Moraes; MESQUITA, Claudia. “Os anos JK no acervo da Biblioteca Nacional”. In: BIBLIOTECA Nacional. *Brasileira da Biblioteca Nacional: 100 anos de fundação*. Rio de Janeiro: Fundação Biblioteca Nacional; Nova Fronteira, 2001. p. 329-368.

ciando a linha editorial de jornais e revistas. Negócios desse tipo não costumam deixar rastros, mas é fácil deduzir que nestes últimos anos foram captados dessa forma alguns bilhões, repartidos entre empreiteiros e seus sócios na imprensa.⁷⁶

O longo relato traz um testemunho sobre a relação entre empreiteiros de obras públicas e jornais de grande circulação. Como se pode perceber, a imprensa parece ter sido usada como meio para atingir as agências estatais, tentando se utilizar do poder que esses veículos de comunicação tinham para pressionar por ações que convinham aos empreiteiros.

O livro de Wainer foi obtido a partir de entrevista feita por jornalistas ao antigo dono do *Última Hora*. Para a elaboração, foi feita uma seleção, que acabou suprimindo certas passagens. A pesquisadora Joëlle Rouchou teve acesso às fitas originais e à sua transcrição, trazendo em sua dissertação de mestrado uma passagem do relato de Wainer que ilustra essa mediação feita pelos proprietários de grandes jornais entre empreiteiros e agentes do aparelho de Estado. O trecho parece complementar a passagem anterior e indicar o destino dos recursos despendidos pelas construtoras com a imprensa:

Normalmente os donos de jornais põem nos bolsos. Então o dono do jornal ia ao ministro e dizia assim: "Quero esse trecho para fulano".

O ministro dizia: não posso, já me comprometi com beltrano. "Bom, se você não me der, leva pau."⁷⁷

O relato sugere que a relação estabelecida entre empreiteiros e altos funcionários do aparato estatal — ministros e autoridades, como diretores de estatais e autarquias contratantes de obras públicas — era mediada pelos empresários do setor da comunicação e dava-se através de juras de ameaça, bem como possibilidades de elogio e promoção pessoal. Esse uso da imprensa de maneira pontual e instrumental pelos empresários do setor acabou evoluindo para formas mais sofisticadas de atuação, como o próprio controle de jornais, conforme ocorreu sob a ditadura.

Antes disso, o jornal de Wainer estabeleceu relações sólidas com os empreiteiros. Com trajetória mais ligada ao PTB que ao PSD, Wainer, que já detinha poder político relevante na gestão JK, teve posição ainda mais central no governo Jango, possibilitando-lhe uma posição de mediador entre governo e alguns empresários:

Entre 6 de janeiro de 1962 [sic], quando Jango assumiu efetivamente o poder, e 31 de março de 1964 a *Última Hora* não só dispôs de força política como, também, esteve em ótima situação econômica. É que nesse período, mais do que nunca, tive acesso aos empreiteiros deste país e às verbas imensas por eles controladas. Como já disse nessas memórias, não é possível escrever a história da imprensa brasileira sem dedicar um vasto capítulo aos empreiteiros. Não se trata, insisto, de uma exclusividade nacional — desde os tempos do Império romano os responsáveis pela execução de obras públicas mantêm relações

⁷⁶ WAINER, Samuel. *Minha Razão de Viver*. op. cit. p. 224-5.
⁷⁷ Fita nº 19, p. 4/451 do material bruto de Samuel Wainer apud ROUCHOU, Joëlle. *Samuel: duas vozes de Wainer*. 3ª ed. Rio de Janeiro: EdUniverCidade, 2004. p. 91.

especiais com os donos do poder. No governo Goulart, de todo modo, aproximei-me desses homens mais que em qualquer outra época. Isso me permitiu conhecê-los melhor e, também, assegurar à minha empresa dois anos de prosperidade.

Alguns meses depois de assumir o cargo, Jango convocou-me para dizer que não tinha confiança no homem que encarregara de fazer a ligação entre o PTB, principal partido do esquema de sustentação do governo, e os empreiteiros que financiavam o partido. Pediu-me que cuidasse do assunto, aceitei a missão. O esquema era simples. Quando se anunciava alguma obra pública, o que valia não era a concorrência — todas as concorrências vinham com cartas marcadas, funcionavam como mera fachada. Valiam, isto sim, os entendimentos prévios entre o governo e os empreiteiros, dos quais saía o nome da empresa que deveria ser contemplada na concorrência. Feito o acerto, os próprios empreiteiros forjavam a proposta que deveria ser apresentada pelo escolhido. Era sempre uma boa proposta. Os demais apresentavam propostas cujas cifras estavam muito acima do desejável, e tudo chegava a bom termo. Naturalmente, as empresas beneficiadas retribuía com generosas doações, sempre clandestinas, à boa vontade do governo.

Nunca participei desses entendimentos preliminares. Minha tarefa consistia em, tão logo se encerrasse a concorrência, recolher junto ao empreiteiro premiado a contribuição de praxe. Não aceitávamos cheques, o pagamento vinha em dinheiro vivo. Uma vez por mês, ou a cada dois meses, eu visitava os empreiteiros e recolhia suas doações, juntando montes de cédulas que encaminhava às mãos de João Goulart.⁷⁸

Esse esquema de propinas citado por Wainer relacionava empreiteiros ao governo Goulart, tendo mediação do próprio jornalista, conforme o seu relato. O acerto de lances de concorrências e pagamento de comissões indicam a organicidade dos empreiteiros, que podiam usar suas entidades e inserção em agências estatais para isso. Os empresários do setor geralmente avaliam o período do início de 1963 a março de 1964 como positivo no mercado de obras, em uma continuação dos projetos do período JK, após período de certo congelamento das encomendas, nos anos de 1961 e 1962.⁷⁹ Os esquemas irregulares de então serviram como justificativa pelos grupos golpistas para a ação armada de abril de 1964 e intervenção imediata em órgãos como o DNER.

Wainer traz mais relatos sobre os procedimentos dos empreiteiros no período Goulart:

Nesse período, os empreiteiros procuraram, com sucesso, consolidar e ampliar seus vínculos com o governo. Passaram, por exemplo, a patrocinár comícios — o famoso comício das reformas ocorrido em 13 de março de 1964, por exemplo, teve suas despesas pagas por um grupo de empreiteiros. Às vésperas da votação de alguma lei cuja rejeição ou aprovação interessava aos empreiteiros, pequenas fortunas influenciavam o comportamento de deputados e senadores ligados ao governo. Como o ministro da Viação, Hélio de Almeida, um homem irretocavelmente honesto, jamais admitiu participar de tais falcatruas, o mapa da mina deslocou-se para os escalões intermediários, e então cresceram a importância e o peso de instrumentos como o *Última Hora*, um jornal cujo franco acesso ao poder poderia favorecer

a promoção, ou precipitar a demissão, de certos burocratas. Era compreensível que os empreiteiros me tratassem com muita consideração.⁸⁰

A passagem denuncia o alto grau de organização e ação conjunta desses empresários, sempre referido como “grupo” por Wainer, além da sua atuação parlamentar e do apoio a iniciativas políticas, como o Comício da Central do Brasil.

Com o golpe de 1964, alguns empresários e jornais relacionados ao governo Jango foram perseguidos. Marco Paulo Rabello passou a perder concorrências seguidamente, e o jornal de Wainer teve sua sede no Rio depredada e a sucursal em Recife fechada, sendo seu chefe torturado. O dono do jornal, cassado pelo primeiro Ato Institucional, pressentindo que seria alvo dos golpistas, refugiou-se na embaixada do Chile. Dois dias depois de chegar ao local, Wainer relata ter recebido uma visita:

No dia 3 de abril de 1964, o próprio embaixador do Chile comunicou-me que uma visita estava à minha espera em outra sala. Era Ibrahim Sued. Fiquei intrigado: segundo as leis de asilo, eu só poderia receber familiares na embaixada. O diplomata chileno esclareceu que abria uma exceção porque Ibrahim Sued era um homem muito importante. Fui ao encontro do ilustre visitante, e Ibrahim explicou-me que estava ali em nome de um grupo de empreiteiros interessados em comprar a *Última Hora*. Eram os empreiteiros que mais tarde se ligariam estreitamente ao coronel Mário Andreazza.

— Não quero vender a *Última Hora*, Ibrahim — informei.

— Você é maluco? — espantou-se ele. — Não vê que não tem condições de manter o jornal.

Repeti que não tinha intenção alguma de desfazer-me da *Última Hora*.

— Eles pagam o preço que você estabelecer — ressaltou Ibrahim.

Insisti na negativa, e a conversa começou a morrer. Alguns anos depois, ao cabo de penosas negociações que serão aqui relatadas, a *Última Hora* acabou sendo comprada pelo mesmo grupo de empreiteiros que haviam incumbido Ibrahim Sued de ir ao meu encontro. Naquele instante, porém, eu achava conveniente conservar o jornal até que a situação brasileira se tornasse menos sombria. Eu ainda não compreendia que o regime militar teria vida longa. Não alcançara, também, até que ponto os empreiteiros estavam dispostos a ampliar sua influência direta sobre nossa imprensa.

Alguns meses depois, exilado em Paris, recebi a visita de um emissário desse grupo de empreiteiros, liderados pelos irmãos Alencar — Maurício, Marcelo e Mário. Os Alencar haviam cultivado lucrativas ligações com multinacionais e militares, e pressentiam que, com o golpe de 64, sua hora chegara.⁸¹

Apenas dois dias após o golpe, um grupo de empreiteiros propôs comprar o *Última Hora*, com o objetivo de ampliar seu poder e influência política. Os líderes do grupo eram os donos da Metropolitana, provavelmente incentivados por figuras responsáveis pelo golpe e pelo novo governo. O então presidente

da Metropolitana, Haroldo Poland, era próximo do coronel Golbery do Couto e Silva e atuava com ele no Ipes.⁸² A ligação posterior desses empreiteiros com Andreazza é também assinalada por Wainer.

A passagem aponta ainda os novos intermediários dos empreiteiros com a imprensa e o aparelho de Estado após o golpe. Ibrahim Sued, o mensageiro desses empresários, era um dos jornalistas que passou a fazer essa intermediação. Outro foi David Nasser, que trabalhou para Assis Chateaubriand nos *Diários Associados* e, segundo Wainer, foi um dos escolhidos para herdar o conglomerado. Em uma ditadura com poderoso posicionamento político dos empreiteiros, Nasser tentou se utilizar das possibilidades abertas pela nova conjuntura:

Ao ampliar sua influência nos Diários Associados, David passou a usar as armas de pressão, da corrupção, eventualmente da chantagem, para fazer fortuna. A partir de 1964, tornou-se o principal intermediário entre os empreiteiros e o governo. Empreiteiros com alguma soma a receber procuravam David Nasser para que ele apressasse o pagamento. Naturalmente, era um trabalho que lhe rendia enormes comissões.⁸³

O relato de Wainer em relação a Nasser indica a importância que o jornalista ligado a Chatô teve na relação com os empresários de obras públicas. Nasser era procurado por empreiteiros para tentar facilitar pagamentos e vitórias em concorrências, tendo sido procurado por Marco Paulo Rabello, Murillo Mendes (da MJ) e outros. O jornalista montou com o advogado Frederico Gomes da Silva uma empresa de “lobby e serviço de relações públicas”.⁸⁴

O golpe de 1964 teve amplo apoio da grande imprensa do país, com a exceção praticamente isolada do *Última Hora*. Jornais que depois passaram a uma postura crítica ao regime, como o *Correio da Manhã*, defenderam a quebra da ordem institucional. Com o prolongamento do regime, o quadro se modificou e alguns órgãos de imprensa passaram a — ou tentaram — uma atitude crítica ao governo. A pequena imprensa alternativa e de opinião foi amordaçada pela censura e cerceada, enquanto alguns jornais maiores sofreram censura prévia, propostas de aquisição, além da prisão de seus dirigentes, como Hélió Fernandes, que comprou a *Tribuna da Imprensa* de Lacerda e teve o jornal atacado nos anos 70.⁸⁵

Já outros veículos jornalísticos ampliaram seus poderes a partir de uma subordinação e apoio ao regime. Grupos de comunicação cariocas como *O Globo*, da família Marinho, *O Dia*, de Chagas Freitas, e o *Jornal do Brasil*, de Nascimento Brito, ganharam força com o regime, ampliando sua circulação e desenvolvendo atividades além da imprensa escrita, o que potencializou sua capacidade de ação e poder político. Incêndios múltiplos e quase simultâneos ocorreram em 1969 em quatro emissoras de televisão e foram atribuídos a grupos de esquerda “terrorista”. No caso, nenhum grupo da luta armada assumiu as ações, mas os “atentados” renderam às empresas de comunicação recursos de seguros que serviram para renovação e modernização de seus equipamentos.⁸⁶ Além disso, jornais e revistas como

⁸² GASPARI, Elio. *A Ditadura Derrotada*. op. cit. p. 167-179.

⁸³ WAINER, Samuel. *Minha Razão de Viver*. op. cit. p. 185.

⁸⁴ CARVALHO, Luiz Maklouf. *Cobras Criadas*. op. cit. p. 383-486.

⁸⁵ GASPARI, Elio. *A Ditadura Escancarada*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002. p. 207-221.

⁸⁶ GASPARI, Elio. *A Ditadura Escancarada*. op. cit. p. 59-67.

⁸⁰ WAINER, Samuel. *Minha Razão de Viver*. op. cit. p. 238.

⁸¹ WAINER, Samuel. *Minha Razão de Viver*. op. cit. p. 262-263.

Veja e Manchete faziam edições especiais sobre grandes projetos de engenharia da ditadura, como a Transamazônica e Itaipu, em tom de exaltação e apoio.⁸⁷

Nem todos os jornais serviam ao suporte do regime, sendo um exemplo o jornal carioca de Niomar Moniz Bittencourt:

Ao nível da imprensa, o centro da oposição estava localizado no Correio da Manhã, de onde surgiram os excelentes artigos condenando o Governo. Antônio Callado, Otto Maria Carpeaux, Carlos Heitor Cony, Marcio Moreira Alves e Hermano Alves eram alguns dos autores da crítica à ditadura. Os jornais chegavam às bancas e praticamente se esgotavam. Se a venda avulsas desse lucro, o Correio da Manhã daquela época teria prosperado rapidamente. A política de Castelo, que acabou culminando com a edição do AI-2, após a vitória da Oposição em Minas e Rio, era dissecada impietosamente. [...] O Correio da Manhã foi asfixiado pelo corte de propaganda. Só com a venda avulsas não dava para agüentar.⁸⁸

O relato do jornalista Fernando Gabeira indica como o governo pressionava empresários para não financiar um organismo de imprensa que não era bem visto pelo governo.

O jornal fundado em 1909 por Edmundo Bittencourt era um dos mais tradicionais da imprensa do Rio, e com a morte de seu fundador, a administração passou para a viúva Niomar Bittencourt. Esta foi duramente pressionada pela repressão estatal para ceder em seu ímpeto oporitor nos primeiros anos da ditadura. Após ficar encurralada, inclusive com prisão do editor após o AI-5,⁸⁹ Bittencourt aceitou proposta de arrendamento do jornal para um grupo de empreiteiros. Segundo Wainer, o projeto dos empresários era o seguinte:

O grupo de empreiteiros que arrendara o Correio da Manhã, liderado por Maurício Alencar, estava agora interessado em comprar o *Última Hora*, uma idéia que lhe permitiria consumir um plano diabólico. A idéia desses empreiteiros era esvaziar progressivamente o Correio da Manhã, cuja tiragem caía dia a dia, transferindo para outro jornal, no caso a *Última Hora*, todos os contratos que parecessem lucrativos.⁹⁰

O *Correio da Manhã* passou a ser controlado em 1969 por Maurício Alencar e Frederico Gomes da Silva, que lideravam o grupo de empreiteiros interessados no jornal. Niomar Bittencourt preferiu entregar o periódico para esses empresários a fazê-lo para a família Frias, da *Folha de S. Paulo*, que também fez proposta. Segundo Jéferson Andrade, a intenção dos dois empreiteiros ao arrendar o jornal era criar um veículo para defender a candidatura de Andreazza à presidência na sucessão de Costa e Silva. O derrame do presidente frustrou o plano dos empresários, fazendo com que eles forçassem sua decadência.⁹¹

Antes disso, porém, as modificações foram visíveis no diário a partir de setembro de 1969. Até então, o jornal fazia reportagens sobre os prisioneiros liberados com o sequestro do embaixador norte-americano, inclusive com entrevistas, além de notícias sobre a perseguição a Niomar Sodré, com notas duras sobre as medidas autoritárias do regime. Após a aquisição pelos empreiteiros, o jornal passou a órgão de comunicação que mais se assemelhava a um canal oficial de divulgação do governo e dos interesses empresariais dos construtores de obras públicas. No dia da saída de Bittencourt, 11 de setembro, veio propaganda do Clube de Engenharia no jornal e, dois dias depois, notícia sobre a construção do elevado Paulo de Frontin e sobre as ações do ministro dos Transportes, com a reportagem “Andreazza vê crime de lesa-pátria na ação anti-governo”.⁹² Os novos controladores pareciam sinalizar as mudanças no corte editorial do periódico e os empreiteiros se beneficiaram de um veículo com ampla circulação, cadernos populares, como Esportes, e colunistas do porte de Carlos Drummond de Andrade. Já na edição de 14 de setembro, os nomes dos novos donos apareceram na capa do jornal e a nota “Definição” explicava sua reorientação:

Acentua-se, no mundo de hoje, a responsabilidade social dos empresários. Eles não têm somente responsabilidades econômicas e legais, limitadas ao âmbito restrito das empresas que gerem ou administram. Têm, também, responsabilidades para com a sociedade, devendo ter interesse no bem-estar da comunidade, do mundo social que está à sua volta.

Côscios dessas obrigações, resolvemos assumir a direção do CORREIO DA MANHÃ, levados pela convicção de que seu parque industrial está integrado na economia do estado da Guanabara, e seu perecimento, acarretando o desemprego dos seus operários, levaria ao desamparo de cerca de 600 famílias. Acreditamos que, através de métodos e técnicas de administração racional, será possível ter pleno rendimento de seu equipamento, que vinha trabalhando em condições de baixa produtividade e com grande capacidade ociosa. [...]

Compreendemos o papel desempenhado pelas Forças Armadas na vida brasileira. Temos fé em suas convicções democráticas. Conheçemos e admiramos a valiosa cooperação de seus quadros técnicos no desenvolvimento nacional.

Temos certeza que chamadas a intervir no processo político em horas de crise, elas não o fazem animadas de outro propósito senão o de assegurar a garantia da ordem interna, absolutamente necessária ao desenvolvimento global da Nação e ao exercício da vivência democrática.

Como tal comportamento se coaduna com os nossos princípios aqui já enunciados, desnecessário será afirmar o nosso propósito de colaboração com as Forças Armadas, visando a melhor solução para a crise brasileira, a restauração da normalidade democrática e a plena garantia da paz e ordem internas.⁹³

Vê-se no trecho como os empreiteiros usaram a justificativa da responsabilidade social para tomar a direção do jornal, escondendo o interesse de difundir suas concepções de mundo e defender

⁸⁷ RAUTENBERG, E. “A revista...”, op. cit. p. 1-5; GASPARI, Elio. *A Ditadura Derrotada*. op. cit. p. 197-213.

⁸⁸ GABEIRA, Fernando. *O Que é Isso, Companheiro?* 26ª ed. Rio de Janeiro: Codecri, 1981. p. 30.

⁸⁹ STEPAN, Alfred. *Os Militares na Política: as mudanças de padrões na vida brasileira*. Rio de Janeiro: Artenova, 1975 [1971].p. 157-165.

⁹⁰ WAINER, Samuel. *Minha Razão de Viver*. op. cit. p. 279.

⁹¹ ANDRADE, Jefferson Ribeiro de. *Um Jornal Assassino: a última batalha do Correio da Manhã*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1991. p. 231-232.

⁹² O CORREIO da Manhã. Edições de 11 e de 13 de setembro de 1969.

⁹³ O CORREIO da Manhã. Edição de 14 de setembro de 1969.

a candidatura de Andreazza. Mostraram ainda estar afinados com o projeto da ditadura e o discurso oficial do papel dos militares na sua intervenção política de então.

A partir daquele momento, seriam comuns reportagens sobre as obras do metrô, da usina de Ilha Solteira e da nova catedral do Rio, além de informes sobre as atividades da Adesg e da Sociedade dos Engenheiros da Guanabara. A sua tendência, no entanto, era a decadência, e o periódico deixou de circular em 1974.⁹⁴

Já o *Última Hora* ficou em situação também difícil com o AI-5. Após resistência de Wainer em vendê-lo, nova proposta dos empreiteiros levou o dono do diário a cedê-lo para Maurício Alencar e seus colegas por US\$ 1,5 milhão, divididos em 36 parcelas mensais. Antes disso, Wainer havia vendido o *Última Hora* paulista para a *Folha de S. Paulo*, de Otávio Frias, que lhe afirmou ter a Fiesp ficado muito feliz com a operação.⁹⁵

O controle dos dois jornais cariocas pelos empreiteiros consolidava o poder desses empresários, fornecendo-lhes instrumento para influir sobre outros segmentos sociais e atuar junto a cargos e posições no aparelho estatal. Os dois periódicos ganharam foco novo em sua orientação editorial, tornando-se porta-vozes das firmas de construção pesada. Seus anseios, projetos e ideias estavam presentes nas páginas dos jornais. Exemplo disso ocorreu em 26 de junho de 1972, quando o editorial do *Correio da Manhã* defendeu a prorrogação do mandato presidencial de Médici por um ano, com a justificativa de que seu fim deveria coincidir com o período dos governos estaduais. Segundo documentos de Geisel aos quais Elio Gaspari teve acesso, o então presidente da Petrobras viu naquele gesto o dedo do ministro Andreazza.⁹⁶

O *Correio da Manhã* circulou com tiragem decrescente até 1974, e o *Última Hora* foi editado ainda por mais um tempo. A Metropolitana, dos irmãos Alencar, foi à falência no final de 1974, após sofrer com atrasos de pagamentos de órgãos governamentais e ter os canais de financiamento para suas dívidas vedados pelos bancos. A revista *O Empreiteiro* explica o fechamento da construtora carioca pelos atrasos governamentais e má gestão, citando o arrendamento do *Correio da Manhã*.⁹⁷ Parece, no entanto, que o motivo que levou a empreiteira à falência tem relação com a transição política entre as gestões Médici e Geisel e os conflitos políticos assumidos por Maurício Alencar nessa passagem entre os dois governos.

Não pretendemos nesse subcapítulo ter feito um balanço completo da trajetória dos veículos de comunicação no Brasil, mas apontar os interesses e a influência dos empreiteiros nos veículos de imprensa. A forma de atuação das empresas do setor passou de ações pontuais e pagamentos para serviços específicos antes da ditadura para o controle de empresas de comunicação após o golpe. O reposicionamento político dos empresários da construção após 1964 permitiu que eles estabelecessem formas mais poderosas de influência política. Mais que isso, a ação articulada de construtoras para controlar dois jornais de ampla circulação nacional demonstra nova escala do nível de organização e ação política desses empresários, mostrando que a coesão entre eles se fortalecia, tanto no âmbito das relações entre si como na comunhão de ideias que os uniam. Assim, esses jornais expressavam a

⁹⁴ FERREIRA, Marieta de Moraes; MESQUITA, Claudia. "Os anos JK..." *op. cit.* p. 329-368.

⁹⁵ WAINER, Samuel. *Minha Razão de Viver*. *op. cit.* p. 280-281.

⁹⁶ GASPARI, Elio. *A Ditadura Derrutada*. *op. cit.* p. 206.

⁹⁷ Revista *O Empreiteiro*. Edição de janeiro de 1975, nº 84.

visão comum que tais empreiteiros tinham sobre temas e aspectos da vida nacional. Os empreiteiros, já organizados em um partido próprio desde 1959, o Sinicon, agora tinham um canal para exposição de seus valores, concepções de mundo, projetos e demandas. O sindicato parece ter sido espaço para articulação e decisão para a ação dos empreiteiros na imprensa, encontrando-se ali os empresários que tomaram o *Correio da Manhã* e o *Última Hora*. O partido dos empreiteiros se tornava ainda mais complexo e poderoso, já que contava agora com dois diários nacionais, além de um especial representante direto no aparelho de Estado, o ministro Mário Andreazza.

Campanhas e mobilizações das construtoras e seus aparelhos privados

As mobilizações realizadas por empresários e associações de engenharia ao longo do regime ditatorial podem ser divididas em três temáticas e momentos. Ainda no governo Castello, foi detonada pelo Clube de Engenharia do Rio a campanha em "defesa da engenharia nacional", mais sólido e influente movimento dos empresários da engenharia e construção após 1964. Outra reclamação das construtoras e que teve força durante a ditadura, em especial na parte final, foi a crítica à participação do Exército e de órgãos estatais na realização de obras públicas. Já nos últimos dez anos do regime, diversos ataques foram feitos pelos empreiteiros às políticas públicas e a outros empresários, o que, apesar dos vários temas levantados, será tratado aqui conjuntamente, em função da historicidade que os une.

A campanha em "defesa da engenharia brasileira"

O movimento da "luta pela engenharia brasileira", iniciado por membros do Clube de Engenharia desde fins de 1964 e que virou campanha nacional em 1966, foi a mais importante, poderosa e eficiente ação dos empresários da engenharia durante o regime civil-militar. Detonada e liderada por empresários do setor de projetos e consultoria de engenharia, a campanha ultrapassou os limites do CE e teve repercussões na sucessão presidencial e nas diretrizes políticas estatais pós-1967. Partindo de uma crítica à política do governo Castello de contratar empresas de engenharia estrangeiras, que vinham atreladas a financiamentos de instituições internacionais, a campanha levou à reorientação das políticas para o setor, tendo como resultado direto a criação de um grupo de trabalho governamental em 1967 e, em especial, um decreto de 1969 que reservava o mercado de projetos e obras públicas a companhias nacionais. Apesar da participação não tão explícita de empresários da construção pesada, eles foram beneficiários diretos dessa medida.

A mobilização teve como origem uma reunião do Conselho Diretor do Clube de Engenharia (CD-CE) em 21 de dezembro de 1964, na qual o engenheiro Jaime Rotstein, dono da firma Sondotécnica,⁹⁸ fez uma exposição sobre a recente chegada de técnicos e empresas estrangeiras para prestar serviços para o governo em diversos projetos e obras. Após o relato, Maurício Joppert da Silva, ex-presidente do clube e ativo integrante da campanha, explicou o estopim do movimento com o pronunciamento de Rotstein:

⁹⁸ Mais informações sobre a sua trajetória em MENDONÇA, Sonia Regina de. *O Patronato... op. cit.* p. 287.

Em seu discurso de 21 de dezembro de 1964, perante o Conselho Diretor do Clube de Engenharia, de que é membro, expôs com inextinguível clareza a situação de inferioridade de tratamento por parte dos poderes públicos daqueles engenheiros e empresas, em relação a técnicos e entidades estrangeiras da mesma natureza profissional que recebem contratos de procedência oficial para trabalhar em nosso país.⁹⁹

Joppert, filiado à UDN e defensor do golpe de 1964, fazia questão de definir a orientação do movimento, em sua visão, não política:

É preciso esclarecer que o Conselho Diretor do Clube de Engenharia é uma assembleia apolítica, de homens cultos que conhecem o valor da técnica e do trabalho estrangeiro, que sabem o quanto o Brasil deve a eles nos primeiros anos de sua vida como nação independente, que procurava progredir e enriquecer, valorizando seus recursos naturais. Portanto, jamais patrocinará ele uma dessas campanhas de espírito xenóforo e de fundo ideológico suspeito, disfarçadas com o rótulos [sic] de “nacionalistas”, palavras que em tais casos se deve ler “comunistas”.¹⁰⁰

Em outras ocasiões, o ex-ministro da Viação já demonstrara sua concepção de que o CE seria um espaço desprovido de orientações políticas.¹⁰¹

Em função do relato de Rotstein, o CD-CE criou em dezembro de 1964 uma comissão provisória para “defesa e desenvolvimento da engenharia brasileira”. A comissão visava estudar essa atuação de técnicos e empresas estrangeiras em obras e projetos no Brasil, pois havia indícios de que as mesmas vinham ancoradas nos financiamentos de instituições de fomento multilateral ou do governo norte-americano.

A comissão fez relatório em 1965, listando e criticando os contratos firmados entre o governo brasileiro e as companhias estrangeiras. Francisco Rodrigues Saturnino de Brito Filho, presidente do CE e dono de uma empresa de projetos de engenharia, enviou carta ao presidente da República reclamando da vinculação entre os empréstimos e a contratação das firmas estrangeiras:

Em nome do Clube de Engenharia tivemos a honra de telegrafar a Vossa Excelência manifestando estranheza de que os órgãos federais competentes não houvessem providenciado para que se fizesse convite a entidades brasileiras para execução dos estudos de programas e projetos do plano de transportes a ser financiado pelo Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD).¹⁰²

No resto da carta, Brito destaca a experiência da engenharia brasileira. O presidente Castello repassou a correspondência ao ministro do Planejamento, Roberto Campos, que respondeu elogiando os critérios dos empréstimos do Bird e da Usaid às agências estatais brasileiras.

Parecia claro que um dos principais responsáveis pelos contatos com entidades internacionais de financiamento era o ministro, que acabou se tornando alvo de ataque da campanha. Em 1966, a comissão provisória foi transformada na Comissão Permanente de Defesa da Engenharia Brasileira (CPDEB), atrelada ao Clube de Engenharia e que tinha por objetivo “promover todas as providências necessárias para que na prática venham a ser observados, no país, os princípios fundamentais constantes dos quatro pontos da doutrina firmada pelo Clube no que tange ao ‘know-how’ e à técnica nacionais”.¹⁰³ Essa reformulação da comissão ocorreu após uma polêmica palestra do diretor-geral do DNER, José Salviano Lafayette do Prado, no CE, em janeiro de 1966.

O dirigente da autarquia federal foi convidado pelo clube para explicar um dos contratos estudados pela comissão, o da duplicação de trecho de 267 km da rodovia Presidente Dutra. Essa obra e mais uma revisão da antiga pavimentação custariam Cr\$ 41 bilhões, sendo Cr\$ 17 bilhões pagos pelo DNER e 34 bilhões (US\$ 20 milhões) financiados pela Usaid, agência norte-americana de ajuda internacional. Prado explicou que dentro do montante emprestado pelo governo dos Estados Unidos, US\$ 400 mil (depois elevado para 500 mil dólares) deveriam ser gastos na revisão e execução de projetos e na supervisão feita por firmas consultoras norte-americanas, a serem escolhidas em uma lista fornecida pela Usaid. A determinação retirava do DNER a função de fiscalizar a obra, mas Prado argumentou que essa era uma “imposição habitual” dos financiamentos, correspondendo a apenas 1,2% do valor global da obra, e que, conforme lhe asseguraram, “sem isso, nada feito”.¹⁰⁴

A exposição gerou protestos dos engenheiros presentes na sessão, que reclamaram da retirada da função do DNER e argumentavam que havia empresas nacionais gabaritadas para realizar o serviço a cargo das firmas norte-americanas. Rotstein afirmou que a exigência era “um verdadeiro atentado à soberania do País e à engenharia brasileira”,¹⁰⁵ e, desde então, a mobilização do CE tomou maiores proporções. Os membros da comissão atuaram em várias frentes para desmoralizar e tentar reverter as medidas do governo, acessando para isso a imprensa, órgãos estatais, outras entidades de engenharia e oficiais militares.

Engenheiros do clube e da comissão marcaram uma reunião com o embaixador dos Estados Unidos no Brasil, Lincoln Gordon. Rotstein relata que, na audiência, Gordon negou que agências norte-americanas impusessem a contratação de empresas do país e elogiou a iniciativa dos engenheiros brasileiros: “Defendam-se. A engenharia brasileira merece respeito. Na minha pátria, confundem o Brasil com a Tailândia”.¹⁰⁶ Depois disso, o CE resolveu homenagear o embaixador convidando-o para o almoço mensal da entidade, e Rotstein defendeu sua intervenção na questão em matéria publicada no jornal *O Globo*:

O embaixador Lincoln Gordon, dos Estados Unidos, impressionado com a nossa realidade tecnológica, advogará modificação nos critérios das agências internacionais de desenvolvimento, devendo prevalecer a supervisão técnica brasileira para todos os casos de empreendimento em que ela credencie.¹⁰⁷

⁹⁹ SILVA, Maurício Joppert da. Prefácio. In: ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. VII.

¹⁰⁰ SILVA, Maurício Joppert da. Prefácio. In: ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. VII-VIII.

¹⁰¹ ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 116.

¹⁰² ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 72.

¹⁰³ CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. Rio de Janeiro: Engenharia, 1967. p. 121.

¹⁰⁴ ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 60-61.

¹⁰⁵ ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 79.

¹⁰⁶ ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 42.

¹⁰⁷ *Jornal O Globo*. Matéria de 13 de abril de 1965 apud ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 83.

Essa resposta de Gordon levou o CE a pedir o cancelamento dos contratos de supervisão das obras na Dutra. O governo, porém, não voltou atrás.

A agência norte-americana se defendeu com nota na imprensa explicando sua atuação:

A escolha da firma de engenharia ou de consultoria é deixada aos tomadores de empréstimo, isto é, às agências do Governo brasileiro que recebem verbas da USAID ou às organizações privadas que se beneficiam de tais projetos financiados pela USAID.¹⁰⁸

Um representante da Usaid no Brasil, o engenheiro Merten M. Vogel, membro do CE, foi chamado ao clube para prestar “depoimento”, explicando esse e outros casos de favorecimento a empresas norte-americanas em financiamentos da agência. Vogel respondeu aos seus arguidores que a política da Usaid visava evitar “discriminação” contra empresas dos Estados Unidos ou do país onde a agência atuava e que a Usaid não escolhia as firmas, o que ficaria a cargo dos órgãos contratantes. Rotstein questionou essa informação, afirmando que

tem sido atribuído muito à USAID – daí constar da pergunta a palavra formal ou informal – a técnica de procurar influir junto aos tomadores, no sentido de que os empréstimos seriam concedidos com mais facilidade, se uma empresa americana ou um consórcio de empresa brasileira fizesse o trabalho.¹⁰⁹

Rotstein sugeria que a Usaid atuava informalmente pressionando pela participação de empresas norte-americanas no conjunto de firmas responsáveis por um contrato. Vogel respondeu secamente que a “AID não tem posição informal”. Sobre a afirmação de Lafayette Prado de que a contratação de uma empresa de consultoria norte-americana era imposição do financiamento, Vogel explicou que essa era uma prática antiga, não mais aplicada.¹¹⁰

A campanha do CE tinha forte organização e articulação e não visava apenas esclarecer a situação ou defender seu ponto de vista. Com o poder daqueles engenheiros-empresários, eles almejavam breçar a efetivação dos contratos, e tinham meios para isso.

De acordo com o Decreto nº 23.569, de 11 de dezembro de 1933, para que uma empresa estrangeira de engenharia atuasse no país, precisava ter registro em algum Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura (Crea). Com a leva de contratos estabelecidos entre órgãos estatais brasileiros com firmas estrangeiras no período Castello, vários desses pedidos foram feitos. O ministro Roberto Campos encaminhou carta ao Crea da 5ª região (Guanabara) pedindo maior rapidez no registro das empresas norte-americanas:

3. Para a efetiva conclusão das negociações e assinatura do contrato, se faz mister, no entanto, que as firmas americanas que desejem trabalhar no Brasil possam ter suas escrituras registradas no CREA dentro de um período de tempo bastante curto.

[...]

4. Vimos, pelo presente, solicitar a Vossa Senhoria uma solução rápida para o registro das firmas americanas que tencionem trabalhar no Brasil sob registro do CREA. Esta solução, no nosso entender, poderá ser um certificado provisório expedido no prazo máximo de um mês, que lhes permitisse trabalhar no Brasil até que a autorização definitiva fosse concedida.¹¹¹

O Clube de Engenharia, articulado ao Crea do Rio, teve acesso à carta do ministro e condenou o pedido e o registro provisório, referidos como ilegais.

O Crea respondeu ao ministro através de ofício de 20 de abril de 1966, ao qual o CE também teve acesso. O documento dizia que audiência do plenário do Crea decidira só emitir o registro permanente e que atenderia à prioridade reclamada pelo ministro. Roberto Campos acessou então o órgão superior, o Conselho Federal de Engenharia e Arquitetura (Confea), que propôs a expedição de um “registro provisório e precário” que “serviria para as empresas estrangeiras em geral, e não só norte-americanas”, valendo apenas para que elas participassem de concorrências, sem poder realizar serviços. Essa proposta do Confea foi enviada aos 12 Creas do país para que eles a ratificassem ou não. Nesse meio-tempo, o Clube de Engenharia e o Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB) encaminharam a todos os Creas carta recomendando a condenação da proposta. Onze dos Creas rechaçaram a sugestão do Confea, havendo apenas o voto contrário do Crea do Espírito Santo.¹¹²

Por uma ironia da história, uma política de abertura da economia brasileira às empresas estrangeiras de engenharia era freada por uma instituição corporativista do Estado varguista. O episódio mostra a organização e o poder que os empresários-engenheiros do clube detinham. Apesar de as atividades das empresas estrangeiras terem continuado após a recusa, o grupo que defendia essas políticas perdia ali uma importante batalha, que acabou reforçando a perda de legitimidade e desmoralização desses contratos.

Além do ministro do Planejamento e do diretor-geral do DNER, outro alvo dos ataques da campanha do CE foi o ministro de Viação e Obras Públicas, Juarez Távora, que pressionara pelo registro das firmas norte-americanas no Crea e fez comentários que irritaram os empresários do setor. Segundo Rotstein, o ministro justificava a contratação de firmas dos Estados Unidos afirmando que essas “já tinham errado o suficiente para aprender a trabalhar certo, enquanto os brasileiros ainda estavam na fase de errar para aprender”.¹¹³ Em certa ocasião, o ministro afirmou ainda que “foi preciso importar técnica estrangeira para fazer uma boa estrada”.¹¹⁴ A anteposição de figuras udenistas como Juarez Távora, Roberto Campos e Lafayette Prado aos empresários do Clube de Engenharia, em sua maioria ligados ao PSD e PTB, trazia à tona forças de ordem econômica e política que estavam por trás desse conflito. Em uma suposta anteposição entre nacionalistas e “entreguistas” se escondia um conflito entre capitais e projetos distintos, opondo empresários sobretudo cariocas, ligados ao Clube de Engenharia,

¹¹¹ CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 35.

¹¹² CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 34-38.

¹¹³ ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 18.

¹⁰⁸ CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 19.

¹⁰⁹ CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 132.

¹¹⁰ CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 129-156.

ao governo João Goulart e ao PSD do Rio, em oposição a grupos estrangeiros e associados, interessados na desmontagem desse setor ligado ao varguismo e a JK.

A denúncia da duplicação de trecho da Rio-São Paulo não foi a única feita pela comissão. Outra crítica foi endereçada ao Geipot (Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes), criado em 1965 para formular uma política nacional de transportes, em iniciativa aplaudida pelo CE. O órgão contratou estudos sobre as ferrovias, portos e navegações, rodovias dos estados do Sul e de Minas a empresas estrangeiras, o que foi veementemente criticado pela comissão do CE. Após a condenação, o Geipot realizou a II Semana Nacional de Transportes e não convidou o clube, porém o ex-presidente da entidade, Hélio Almeida, estava lá representando sua empresa e fez uma intervenção. Ele criticou o uso de empresas estrangeiras nos contratos e leu trecho da doutrina da campanha. No período final do governo Castello, decreto presidencial autorizou que o Geipot virasse fundação, o que foi entendido pela comissão do clube como medida para impedir que o governo seguisse examinasse os atos da agência.¹¹⁵

A comissão (CPDEB) criticava também o acordo feito entre o DNER e a Usaid, sob o qual, através de empréstimo de US\$ 375 mil da agência norte-americana, uma consultoria estrangeira reformularia a autarquia federal, que estava sob intervenção militar. Tratava-se novamente de esvaziar um nicho de poder de empresários da engenharia ligados ao grupo PSD-PTB e ao governo Jango. O CE enviou cartas ao presidente da República, ao Ministério da Viação, ao diretor do DNER e ao presidente do Conselho Rodoviário Nacional, condenando a contratação de consultoria estrangeira.¹¹⁶

A contratação de firmas estrangeiras para fazer estudos de obras também era criticada pela comissão. Assim foi o convite feito a empresas estrangeiras para os estudos de viabilidade dos metropolitanos de Rio e São Paulo e a indicação de firmas norte-americanas para avaliação da construção da ponte entre Rio e Niterói pela Finep. O engenheiro do CE Luiz Santos Reis, da empreiteira Civilhidro, questionou a contratação de empresa norte-americana pela Companhia Siderúrgica da Guanabara (Cosigua) para estudar a viabilidade de um porto em Sepetiba, que deveria substituir o do Rio e estava mais próximo do novo centro industrial da cidade. Era também questionada a contratação pela Sudene de firma norte-americana para realizar escolas no Nordeste em consórcio com a empreiteira Ecisa, dada a simplicidade da obra. Por fim, a delegação a firmas estrangeiras do estudo de construção de usina hidrelétrica na região de Sete Quedas (futura Itaipu) foi também atacada.¹¹⁷

A campanha não se deteve apenas ao ramo da engenharia e questionou ainda outros acordos com entidades estrangeiras. Os termos do convênio MEC-Usaid constaram nos relatórios da comissão, indicando-se a sua falta de transparência e a subordinação explícita no edital. O CE denunciava que o acordo custava US\$ 438 mil, e seu documento final deveria ser elaborado por cinco brasileiros e cinco norte-americanos, sendo que os brasileiros deveriam ser “educadores”, de “alto nível”, que “colaborarão com os assessores da Usaid na execução dos objetivos desse convênio”, devendo “cooperar com os assessores da Usaid na formulação e execução de um plano detalhado”. Ressaltava o relatório da CPDEB que não havia especificação se os técnicos norte-americanos deveriam ser educadores ou de “alto nível”.

¹¹⁵ CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 38-44. O Geipot deu origem ao Conselho Nacional de Transportes e ao

Ministério dos Transportes.

¹¹⁶ CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 44-46.

¹¹⁷ CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 46-64.

Nesse caso também, o clube defendia que os educadores brasileiros tinham capacidade de reformar e organizar o sistema educacional superior nacional.¹¹⁸

Uma das decisões do governo Castello de benefício ao capital estrangeiro que mais indignava os membros da comissão eram os subsídios fiscais. Determinações do governo isentavam empresas estrangeiras de pagamento de impostos, o que não era estendido às nacionais. Assim, a Portaria nº 184 de 8 de junho de 1966, do Ministério de Fazenda, deliberava:

- a) concede isenções de Imposto de Renda às firmas consultoras de planejamento, projetos de engenharia, domiciliadas e operando exclusivamente no exterior (inciso VII);
- b) concede, igualmente, isenção de imposto para os serviços prestados por empresas estrangeiras, quando em consórcio ou associação com firmas nacionais, aplicando-se sobre a parte destas últimas a taxa legal (incisos IV e VIII);
- c) arbitra em 20% o lucro operacional de agentes, representantes ou subsidiárias de firmas estrangeiras funcionando no País;
- d) mantém o Imposto de Renda legal (28%) para as firmas nacionais.¹¹⁹

A portaria foi publicada no *Diário Oficial* de 3 de junho de 1966 e se referia apenas às empresas estrangeiras de “estudos do planejamento ou programação econômica regional ou setorial” e “montagem ou supervisão de montagem de instalações industriais ou equipamentos”.¹²⁰ A inclusão desses tipos entre firmas estrangeiras beneficiadas levou a Abemi, que congregava empresas de montagem industrial, a se juntar à campanha.

A campanha organizada pelo clube tomou proporções maiores e acabou defendendo outros objetivos. Uma de suas bandeiras passou a ser a valorização do engenheiro nacional, com defesa de melhores salários, principalmente no setor público. O clube apoiou a criação de um piso nacional dos engenheiros, de seis salários mínimos, o que foi vetado pelo presidente Castello. Esse fato levou o CE a enviar carta ao Senado pedindo a derrubada do veto presidencial. A comissão reclamava também do desnível entre os altos salários dos engenheiros estrangeiros contratados por órgãos públicos brasileiros, que recebiam de US\$ 1.500 a US\$ 3 mil, em relação aos baixos salários dos funcionários brasileiros dessas mesmas autarquias. Roberto Campos ironizou essa crítica, afirmando que o movimento queria baixar os salários de seus colegas estrangeiros e que “nivelar por baixo é complexo de subdesenvolvimento”.¹²¹

A comissão desenvolveu ainda uma “doutrina”, defendendo interesses e pontos de vista comuns, que davam suporte ideológico à campanha. Essa “doutrina” acabou se mostrando um articulado projeto que influiu diretamente nas políticas públicas pós-67 e cujo principal expoente era Jaime Rotstein, que escreveu um livro inteiro sobre o assunto, além de ter participado intensa e decisivamente do movimento. Na definição da finalidade da campanha, o engenheiro explicava: “O nosso objetivo é a luta em torno da necessidade de estancar a importação indiscriminada de técnica estrangeira, de criar uma política

¹¹⁸ CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 53-56.

¹¹⁹ CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 63.

¹²⁰ CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 201-202.

¹²¹ CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 23-157-160.

tecnológica para o Brasil e, ao mesmo tempo, impor o respeito definitivo à nossa classe [...]”.¹²² Fica claro que não há intenção de impor barreiras plenas à entrada de tecnologia estrangeira, que era vista como complementar à nacional. É possível perceber também o objetivo de união dos engenheiros em torno de uma bandeira quando ele diz buscar impor respeito à “classe”. A defesa da chamada “técnica nacional” diante da estrangeira fica explícita em outra passagem:

Não nos parece, por isso, que a transfusão que se tenta, do sangue bom da técnica nacional, para substituí-lo pelo sangue duvidoso da técnica estrangeira importada indiscriminadamente traga contribuição positiva no equacionamento e na formulação da política que apontamos anteriormente.¹²³

Ele complementa essa passagem afirmando também que “temos uma tecnologia superior àquela que nos tem sido enviada como técnica salvadora”.¹²⁴ Nesses trechos, quando Rotstein faz a defesa da “técnica nacional”, há de fato um apelo em favor dos capitais nacionais, diante das firmas estrangeiras. No caso, são defendidas as empresas de projetos e consultoria, representadas na diretoria do CE e na comissão, sendo Rotstein um empresário do setor.

O autor faz ainda uma leitura do contexto político da adoção daquelas medidas:

Na verdade, pensávamos, nós engenheiros, que a Revolução de 31 de março traria uma resposta definitiva ao nosso anseio de estabelecer uma clara política tecnológica, objetiva, sadia e que defendesse a engenharia brasileira, para permitir que ela, definitivamente, se transformasse no frondoso carvalho, para o que tem condições.¹²⁵

As críticas às políticas do governo Castello partiam de um empresário que apoiara o golpe de 1964, assim como outros membros da comissão, como Maurício Joppert. A queixa em relação às políticas do período 1964-1967 pelo CE se juntava à de outros empresários, que criticavam, por exemplo, as medidas recessivas do governo.

O objetivo de resolver o problema dentro do aparelho de Estado fica evidente em outra passagem de Rotstein:

Não acreditamos que o Governo brasileiro não compreenda o nosso desgosto, quando vemos a proteção que recebem as empresas estrangeiras: isenções de imposto de renda, isenções da importação de equipamentos que, quando é o caso das empresas brasileiras, representam um problema enorme, desde a mais simples peça de laboratório. Isenções, enfim, de toda natureza, inclusive fornecimento de viagens, enquanto das empresas nacionais se exigem cauções, imposto de renda, enorme administração para satisfazer a esses aspectos fiscais tão tumultuados neste País, como todos sabem.¹²⁶

Ficava exposto que um objetivo da campanha era a reorientação das políticas estatais, com reversão do uso dos serviços de empresas estrangeiras em projetos e obras no Brasil. Assim, Maurício Joppert explicou em artigo no jornal *O Globo* que era necessário “esclarecer que ela não tem o mais leve caráter político, muito menos de oposição, porque é com o Governo que nós desejamos resolver nossos problemas, pedindo-lhe legislação nesse sentido”.¹²⁷

Rotstein argumentava que não queria necessariamente uma posição mais favorável às empresas nacionais, mas ao menos restabelecer a igualdade entre firmas estrangeiras e brasileiras, perdida com as políticas pós-1964. Ele citava a própria lei de remessa de lucros ao exterior adotada após o golpe, que determinava que “será dispensado tratamento jurídico idêntico ao concedido ao capital nacional em igualdade de condições”, deliberando “não poder [esse] sofrer discriminações”.¹²⁸ Afirmava ele que estava havendo, sim, discriminação, mas contra as empresas nacionais. Por seu posicionamento, ele afirmou ter sido chamado de “nacionalista temperamental” por Roberto Campos, o que ele negava ser, defendendo apenas a igualdade de condições entre ambos os capitais e “[t]alvez uma certa dose, uma certa dose ponderada de atritos com as empresas estrangeiras”.¹²⁹ Assim, o viés dito nacionalista de Rotstein aparece em outras passagens:

A solução seria a aprovação de um projeto do deputado Sérgio Magalhães apresentado à Câmara Federal, no qual há uma tabela segundo a qual, conforme a proporção do capital estrangeiro na firma, ela leva uma desvantagem percentual nas concorrências.¹³⁰

Interessante notar que Rotstein menciona um projeto de lei de um dos deputados mais críticos à subordinação estrangeira da economia brasileira, considerado da esquerda do PTB.

Rotstein ia além da defesa de terreno interno para o capital nacional, vislumbrando a possibilidade de expansão das empresas brasileiras, devido à experiência técnica acumulada. O líder do movimento previa amplas perspectivas futuras para os empresários brasileiros:

A fase, que ora enfrentamos, é a um só tempo gloriosa e melancólica: melancólica pela incompreensão do Governo em relação ao desenvolvimento de empresas nacionais de engineering e a formação e o prestígio dos técnicos, já partes de entidades públicas, para a execução de tarefas impostas pelo desenvolvimento nacional. Gloriosa, pela oportunidade que ofereceu, de a classe se unir em defesa do futuro da engenharia brasileira, lutando sem imprensa, sem diálogo com as autoridades, e sob permanente ameaça de ver sua luta justa enquadrada como “esquerdista” ou explorada pelos esquerdistas, sempre ávidos de causas justas para encampá-las.

Nossa campanha tem somente um conteúdo e uma ideologia constitutiva: a de buscar, num sadio nacionalismo, a fonte regeneradora de nossa evolução autônoma, para permitir possa o Brasil em breve espaço

¹²² ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 18.

¹²³ ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 4.

¹²⁴ ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 32.

¹²⁵ ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 9-10.

¹²⁶ ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 31.

¹²⁷ SILVA, Maurício Joppert da. “A campanha dos engenheiros” *apud* ROTSTEIN, Jaime. op. cit. p. 143.

¹²⁸ ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 100.

¹²⁹ ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 102.

¹³⁰ ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 25.

de tempo, exportar[?] a técnica, que hoje importa levemente, retardando um processo de crescimento que devia empolgar as autoridades governamentais. [grifo nosso]¹³¹

Na passagem, além de destacar a importância dessa mobilização para a união dos engenheiros e ficar explícito seu tom antiesquerdista, Rotstein prevê a possibilidade de internacionalização das empresas brasileiras, em tom profeticamente certo. Ele entendia que, com as obras já realizadas no país e com o seu domínio pelas firmas nacionais, elas podiam desenvolver em breve atividades no exterior. Um resultado direto da campanha, a reserva de mercado doméstico para empresas nacionais, acabou tendo efeito sobre o fortalecimento e a internacionalização das firmas nacionais de engenharia. Rotstein afirmou em outras passagens do livro que o país podia exportar tecnologia e que uma possível região importadora seria a África. Para isso, ele procurou o ministro Edmundo Barbosa da Silva, ex-chefe do Departamento Econômico do Itamaraty, com a intenção de formular uma política de exportação da técnica brasileira.¹³²

A campanha estabeleceu ainda diretrizes para uma política nacional de tecnologia, o que incluiria a criação do Conselho Nacional de Tecnologia (CNT), proposta apresentada ao governo Costa e Silva e que acabou não vingando. Dentre as orientações que deveriam presidir essas políticas, constavam:

Utilizar plenamente a capacidade nacional disponível nos setores públicos e privados.

Reforçar essa capacidade pela importação de técnicos estrangeiros quando realmente for necessário, a título de complementação.

Prestigiar o empresário técnico nacional, restringindo o chamado a empresas estrangeiras àqueles casos em que não haja solução interna possível.

Estimular as empresas nacionais para que possam atingir estágios que possibilitem a exportação de nossa técnica para os países realmente carentes dela, conforme cada caso específico.¹³³

Essas formulações constavam no livro-relatório da comissão e vê-se nelas a inclinação para medidas como a reserva de mercado, com a imposição de barreiras à presença de empresas estrangeiras no país em áreas que tivessem companhias nacionais com experiência similar.

Em relação às construtoras, havia ainda exigências quanto ao financiamento de obras. A comissão preconizava: “Dar à indústria de construção civil nos setores vitais para o desenvolvimento o apoio dos Bancos oficiais e garantias de pagamento, visando baixar os custos das obras públicas, a par de garantir a estabilidade desta importante indústria”.¹³⁴ As medidas defensivas das empreiteiras correspondiam à própria composição da comissão, que contava com empresários da construção pesada, como Sérgio Marques Souza, da Sobrenco.

Na perspectiva de defender os capitais nativos, a campanha chegava a estabelecer, em termos depois adotados em lei, o que deveria ser considerada uma empresa brasileira:

b) Para esse efeito, serão consideradas firmas nacionais aquelas legalmente habilitadas a funcionar no País, com sede e fóro no território nacional, sem subordinação a empresas estrangeiras, e cujo capital seja, na sua maioria, pertencente a brasileiros aqui domiciliados.¹³⁵

Definida a companhia nacional, o movimento explicitava o objetivo de defender esses capitais e a criação de uma reserva de mercado para as empresas do país em contratos com órgãos estatais. Foram citados como inspiração medidas tomadas pelos governos alemão, inglês, israelense e o *Buy American Act*, lei norte-americana dos anos 50 que favorecia as empresas do país nos contratos do governo dos Estados Unidos. Essa lei consta em anexo no livro da campanha, sendo seu texto obtido com o embaixador Lincoln Gordon.

Havia também preocupação dentre os artífices da campanha com sua difusão junto à sociedade. Através de uma eficiente estratégia de propagação das ideias e denúncias contidas na mobilização, os engenheiros-empresários da CPDEB conseguiram organizar uma frente em defesa dos seus princípios, que superou em muito os limites do CE e acabou desmoralizando as políticas criticadas. O clube realizou em sua sede conferências e atividades relacionadas à campanha, em eventos abertos. A *Revista do Clube de Engenharia* virou espécie de periódico oficial do movimento, trazendo em todas as suas edições bimestrais notícias sobre o andamento da comissão. Outras publicações também tiveram contribuições do movimento, como a revista *Energia e Transporte*, que publicou artigo de Jaime Rotstein sobre o tema.¹³⁶

Na sociedade civil, a intenção era trazer outros aparelhos privados de hegemonia para a causa. A Associação Brasileira de Engenharia e Montagens Industriais (Abemi), já no seu primeiro ano de atividades, engajou-se na campanha.¹³⁷ Associações profissionais como a Sociedade Mineira de Engenharia (SME), a Associação de Engenheiros da Central do Brasil (AECB) e a Federação Brasileira de Associações de Engenheiros (Febrae) apoiaram o movimento. No entanto, o grande objetivo desde o princípio era juntar o poderoso Instituto de Engenharia de São Paulo à mobilização. Quando o presidente do IE-SP, Hélio Martins de Oliveira, soube da campanha pela imprensa, convidou seus participantes para esclarecê-lo sobre o tema no escritório de sua firma de engenharia consultiva em São Paulo. Segundo relato do CE, o movimento foi decisivo nas eleições para a chapa do IE em 1966, quando a oposição liderada por Henry Maksoud, favorável à mobilização, venceu. Maksoud, presidente da firma de projetos Hidroservice, estabeleceu contato constante com os membros da comissão. Enviou carta ao presidente do clube afirmando que vira matéria n’O *Correio da Manhã* “face à contratação indiscriminada de técnicos e firmas estrangeiras para as obras do Govêmo atual”.¹³⁸ A comissão foi novamente ao encontro do IE em 1966 e Maksoud fez uma declaração pública, chamada “convocação à engenharia nacional”, apoiando o movimento:

O progresso econômico se deve ao desenvolvimento tecnológico, mas há de ser uma tecnologia ajustada às nossas características e que deve, portanto, ser forjada e multiplicada em nosso próprio país, ainda que

¹³¹ ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...*, op. cit. p. XII.

¹³² ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...*, op. cit. p. 56.

¹³³ ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...*, op. cit. p. 110.

¹³⁴ ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...*, op. cit. p. 110.

¹³⁵ CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*, op. cit. p. 68.

¹³⁶ ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...*, op. cit. p. 1-102.

¹³⁷ CHAVES, Marilena. *Indústria da Construção no Brasil*, op. cit. p. 78-137.

¹³⁸ CHAVES, Marilena. *Luta pela Engenharia Brasileira*, op. cit. p. 95.

alimentada de contribuição de técnica estrangeira, porque não podemos deixar de participar de avanços tecnológicos internacionais, nem temos a veleidade de nos julgarmos auto-suficientes em tudo.¹³⁹

O ingresso do IE na causa deu força ao movimento, que tomava um caráter nacional com o apoio de entidades de Minas e de outros estados, além da Abemi e Febrac.

O CE não se reteve apenas no corte profissional dos engenheiros ou na fração específica da classe dominante dos empresários do setor. Almejando alcançar outros segmentos sociais e construir um projeto hegemônico de amplo apoio, realizou uma empreitada em várias frentes. Jaime Rotstein fez palestras em universidades públicas do Rio (UEG, UFRJ e UFF) alertando estudantes e professores para o que ele chamava de ofensa à soberania e engenharia nacional. Outro alvo da ação eram os militares, em especial os que ocupavam posições estratégicas no aparelho de Estado. Rotstein tinha contatos na Escola Superior de Guerra, na qual já tinha assistido a cursos, e fez conferência promovida pela Adesq no CE. Publicou artigo sobre a campanha na *Revista de Aeronáutica* e, no seu livro, ele agradece o apoio da ESG e Adesq.¹⁴⁰ Outro mecanismo de ação da campanha era o envio cotidiano de cartas a ministros e ao presidente da República, expondo inconformismo com medidas do governo e pedindo modificações nas políticas.

A imprensa era usada também como canal para divulgação do movimento e pressão sobre o aparelho estatal. Havia a orientação de publicar a campanha “como matéria paga, em dois jornais de grande circulação”.¹⁴¹ A pedido de Rotstein, *O Globo* publicou reportagem sobre o tema e, um dia depois, editorial do jornal apoiava a posição do clube. Joppert foi convidado a escrever três artigos no periódico para divulgar as etapas e bandeiras da campanha. *O Correio da Manhã* também era usado pela CPDEB, mas nem todos os veículos de imprensa simpatizaram com o movimento. Em 23 de novembro de 1966, o *Jornal do Brasil* publicou editorial “Escritórios Técnicos”, no qual defendia a contratação de firmas estrangeiras, ironizava as motivações da campanha e afirmava que ela era influenciada diretamente por interesses particulares dos seus expoentes e voltada à reserva de mercado. O jornal levantava ainda a sua estranheza pelo fato de as críticas serem tão direcionadas aos projetos e consultoria, não sendo atacados da mesma forma os contratos de montagem industrial com companhias estrangeiras. Um membro da comissão respondeu com carta ao JB, na qual criticava o editorial e a falta de divulgação da campanha no jornal, além de justificar a ênfase na área de projetos, alegando ser ela a mais lesada pelos contratos com firmas estrangeiras.¹⁴²

O CE divulgou sua campanha também com o lançamento de dois livros, um de Rotstein e outro da comissão. Os livros foram enviados gratuitamente a gerais e outras figuras públicas, e a cerimônia de seu lançamento, em 1967, contou com a presença de ministros do novo governo, deputados e senadores. As críticas a Lafayette Prado, Roberto Campos e Juarez Távora tiveram resposta, e um dos que se defendeu foi o diretor do DNER:

A introdução do GEIPOT no cenário de planejamento nacional dos transportes constituiu uma dura tarefa, da qual uma parte apreciável das responsabilidades recaiu sobre a minha pessoa. Ao início, uma grande incompreensão das finalidades e objetivos do órgão despertou-lhe forte oposição. Para alguns, o entendimento equivocado levava a crer que o Brasil estaria entregando a soberania do seu planejamento ao controle estrangeiro. Dai as campanhas do gênero “A Engenharia é nossa”. Para outros, a implantação da obrigatoriedade de projetos era estimulante, mas convinha-lhe preservar cativo seu mercado, sem aumentar o número de concorrentes.

Campanhas de oposição promovidas pelo Clube de Engenharia do Rio de Janeiro e pelo Instituto de Engenharia de São Paulo adicionaram uma sobrecarga às minhas atribuições. Em fevereiro de 1968, publiquei o livro “Muito Até pelo Contrário” pela APEC Editora, esclarecendo a realidade da tarefa sob minha responsabilidade e contestando as críticas ao GEIPOT.¹⁴³

O livro de Lafayette Prado questionava a campanha promovida pela CPDEB e justificava suas ações no DNER e no Geipot. Com prefácio de Roberto Campos, a publicação criticava a política de transportes do governo Costa e Silva, que rompia com a gestão anterior e se aproximava das diretrizes demandadas pelo Clube de Engenharia.

Além da ação de divulgação, as movimentações dos membros da CPDEB estabeleceram uma exitosa estratégia de articulação política. Em um dos contratos firmados com empresas estrangeiras, o DNER pagou US\$ 400 mil à norte-americana Baker-Wiberly para fazer o estudo de pré-viabilidade da estrada Brasília-Peru, o que levou os membros da comissão a contactar o então diretor de Engenharia e Comunicações do Ministério da Guerra, general Afonso Augusto de Albuquerque Lima, para que ele fornecesse à comissão um exemplar do estudo para análise. A CPDEB recebeu prontamente os dois volumes do estudo da firma norte-americana, com a seguinte mensagem do general:

Na certeza de que o elevado objetivo dessa douta Comissão Permanente de Defesa da Engenharia Brasileira, com a qual estamos decididamente de acordo, pelo fato de que defende uma tese justa e de interesse nacional, será bem compreendida pelos poderes públicos e pela Engenharia Brasileira, em geral, peço-lhe que nos remeta, de volta, o referido trabalho e as conclusões que chegarem, após a devida apreciação técnica.¹⁴⁴

Albuquerque Lima, apontado por Alfred Stepan como membro da ala dos militares nacionalistas autoritários da ditadura,¹⁴⁵ dizia apoiar a comissão com conteúdo crítico às políticas do governo Castello. A partir de então, Albuquerque Lima se tornou o contato principal da CPDEB entre os militares e dentro do governo, sendo que o general era formado em engenharia e tinha experiência na construção de estradas e obras públicas com os batalhões de construção do Exército.

¹³⁹ INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia no Brasil*. op. cit. p. 135.

¹⁴⁰ ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 3.

¹⁴¹ CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 100.

¹⁴² CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 27-99-106-119-120-125-126.

¹⁴³ PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção*. op. cit. p. 257.

¹⁴⁴ CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 48.

A comissão incumbiu Maurício Joppert, Régis Bittencourt e Edmundo Saturnino Braga de analisar o material. A conclusão foi que ele não era exaustivo e tinha diversos defeitos, sofrendo “sérios reparos” dos três engenheiros do clube. O relatório foi encaminhado a Albuquerque Lima, que prometeu discuti-lo com o ministro Arthur da Costa e Silva.¹⁴⁶

Lafayette Prado relata em seu livro de memórias que, desde a escolha de Costa e Silva como sucessor de Castello, a ruptura na política de transportes já era prevista. Prado foi convidado pela Comissão de Transição para expor as atividades de sua administração, em especial o Geipot, aos futuros ministros e presidente. Na parte reservada às discussões, Costa e Silva tomou a palavra e, sem realizar perguntas, encerrou a sessão. O futuro diretor-geral do DNER e subordinado de Lafayette, Eliseu Resende, faltou à reunião e, pouco após a posse, o ministro Andreazza afirmou: “Doravante o transporte brasileiro será planejado no Brasil”.¹⁴⁷ A crítica era direta ao fato de as empresas de projeto contratadas na gestão Castello serem estrangeiras. Enfim, a campanha do clube teve força junto à equipe do novo governo e influenciou as políticas da nova gestão.

Antes da posse de Costa e Silva, os engenheiros do CE Francisco Rodrigues Saturnino de Brito Filho (presidente do clube), Maurício Joppert da Silva, Octavio Catanhede e Jaime Rotstein tiveram audiência com o futuro presidente e ministros Albuquerque Lima e Mário Andreazza, sendo Rotstein escolhido para fazer a exposição, divulgando então as ideias e os fatos da campanha dos engenheiros-empresários.¹⁴⁸

Alguns dias depois, na cerimônia de lançamento do livro *A Luta pela Engenharia Brasileira*, na sede do CE, estavam presentes Albuquerque Lima e Andreazza, que ouviram o presidente da CPDEB, Wilson Ribeiro Gonçalves, defender a campanha, citando, dentre outras, a seguinte diretriz:

Promover a ampliação da capacidade das firmas e empresas brasileiras, criando-lhes oportunidades, proporcionando-lhes incentivos e permitindo o seu desenvolvimento pela aquisição preferencial, no âmbito da iniciativa privada, de equipamentos e técnica estrangeira supletiva.¹⁴⁹

Gonçalves afirmava também que a mobilização dos engenheiros se devia não a um “nacionalismo rendoso”, mas à própria “afirmação da capacidade nacional”. Em seguida, ele justificava o lançamento do livro e a cerimônia:

O livro que ora está sendo lançado é parte dessa luta.

Assim deve ser tomado.

Assim deve ser lido.

Por uma feliz coincidência, foi acabado de compor quando no País se iniciava outro Governo.

Os pronunciamentos dos novos dirigentes encheram-nos de esperança.

O apoio que nos foi dado pelo Exmo. Sr. Min. do Interior gal. Afonso de Albuquerque Lima, antes mesmo da posse do atual Governo de muito nos valeu, e levou-nos, por um dever de justiça, a solicitar a S. Excia., que fosse orador convidado desta solenidade.

O comparecimento a esta solenidade de S. Excia., o Sr. Ministro dos Transportes Cel. M. D. Andreazza vem corroborar de público o apoio que temos recebido em várias reuniões que tivemos a honra de manter com Sua Excia. [grifo nosso]¹⁵⁰

Na introdução do livro, também vinha explícito o objetivo de alteração das políticas públicas pelo novo governo:

Esta divulgação é tanto mais oportuna quanto o nôvo Govêrno Federal demonstra estar consciente do problema e atento às necessidades nacionais, conforme incisos pronunciamentos de seu escalão superior. Dessa forma, surge a real perspectiva de que o processo de sufocamento da engenharia brasileira tenha parado e de que sejam tomadas medidas concretas de defesa e estímulo dêsse setor essencial ao crescimento econômico do País.¹⁵¹

A publicação era lançada propositadamente junto à posse do novo governo e o objetivo era levar a nova administração a abandonar as políticas do período 1964-1967, assumindo feições mais próximas das ideias defendidas pela campanha.

Após o presidente da CPDEB, foi a vez de Albuquerque Lima se pronunciar, sendo as duas exposições registradas e lançadas junto com o livro. Lima lembrou que era oficial de engenharia e afirmava não haver separação entre engenheiros civis e militares, como não deveria haver divisão entre militares e civis em geral. Relatou sua formação na Academia Militar e exaltou a história do clube, citando figuras ilustres de sua trajetória. Disse que sempre apoiou a causa da comissão e que “[s]e, naquele instante, julgávamos procedentes as razões de nossa causa, por que não atendê-las agora, quando exercemos funções de Governo, num pôsto de suma importância, como é o de min. do Interior?” Reiterou que a ajuda estrangeira deveria ser complementar e que a reivindicação dos engenheiros era justa. Defendeu a indústria nacional, o fortalecimento da empresa brasileira e citou de forma elogiosa passagem do livro de Rotstein, lembrando medida do novo ministro da Aeronáutica para que o estudo de viabilidade técnica de um aeroporto fosse feito por firma nacional. Concluiu sua palestra defendendo a união de engenheiros civis e militares para o desenvolvimento do país.¹⁵²

A campanha do CE teve êxito em sua perspectiva de modificar as políticas estatais após 1967, conseguindo que defensores de suas ideias ocupassem postos-chave no governo. Albuquerque Lima, o general mais próximo dos engenheiros-empresários da comissão, era um dos mais poderosos ministros da gestão Costa e Silva, e sua defesa dos capitais nacionais era bem-vista até por segmentos da esquerda. O jornal clandestino *Resistência* afirmou: “O general Albuquerque Lima é um patriota

¹⁴⁶ CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 13-30; 48-50.

¹⁴⁷ PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção*. op. cit. p. 372-373.

¹⁴⁸ CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 13-30.

¹⁴⁹ CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. folheto anexo.

¹⁵⁰ CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. folheto anexo.

¹⁵¹ CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 9.

¹⁵² CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. folheto anexo.

e um homem honrado”.¹⁵³ Responsável por projetos como a zona franca de Manaus e iniciativas no Nordeste, renunciou ao cargo após decisão da equipe econômica de reorganizar o fundo dos estados, centralizando verbas na União, o que, segundo ele, prejudicaria as federações mais pobres. Entrou em conflito aberto com o ministro da Fazenda, Delfim Netto, a quem acusava de gerar um clima político que “propicia e coonestava uma verdadeira escalada dos grupos econômicos poderosos, em detrimento mesmo das empresas nacionais sobre as áreas de influência e decisão na formação da política econômico-financeira do país”.¹⁵⁴ Em outra ocasião, teria confidenciado ao prefeito de Salvador, Antonio Carlos Magalhães, o que pensava dos ministros da Fazenda e dos Transportes: “O Delfim e o Andreazza devem ser enforcados e pendurados de cabeça para baixo, como ladrões”.¹⁵⁵ Tentou a sucessão em 1969 com o apoio da Marinha e dos oficiais mais jovens, porém a sua “linha peruana” foi rejeitada pela “comunidade financeira paulista e internacional”¹⁵⁶ e ele se disse aliado da presidência por seu confronto com “o comando econômico do governo”.¹⁵⁷

Ainda em 1967, foi criado um grupo de trabalho governamental para estudar a política tecnológica e apoiar a engenharia nacional, o que foi aplaudido pelo CE. Dois anos depois, com o Congresso fechado pelo AI-5, decreto impôs a reserva de mercado no setor de obras públicas, o que correspondia diretamente às demandas da comissão. O governo Costa e Silva instituiu ainda a “Operação Retorno”, para trazer técnicos e engenheiros que foram trabalhar no exterior devido às dificuldades e à falta de oportunidades no país.¹⁵⁸

A campanha do CE foi o principal movimento explicitamente reivindicativo realizado por empresários da engenharia na ditadura, tanto por seu porte como pela eficácia de suas ações. Os engenheiros-empresários conseguiram na campanha: reunir diversos aparelhos da sociedade civil em torno de suas propostas; atrair outros segmentos sociais para suas propostas; organizar suas ideias de maneira articulada, tanto na forma de doutrinas e diretrizes, como nos moldes de políticas e medidas definidas; fazer larga campanha de difusão de suas ideias, com cartas, eventos, notas na imprensa, periódicos e livros; e, enfim, estabelecer uma pauta política que permitiu a implementação dessas propostas pelo governo que seguiu o de Castello Branco.

Dentre os engenheiros do clube envolvidos na campanha, eram empresários Francisco Rodrigues Saturnino de Brito Filho, Jaime Rotstein, Hélio de Almeida, Octavio Catanhede. Estes atuavam em firmas de projetos e consultoria em engenharia, como Hélio Martins de Oliveira e Henry Maksoud, do IE. Havia ainda empreiteiros, como Luiz Santos Reis, Sérgio Marques Valle Souza e Sidney Hesketh. Fica claro que não se tratava de um simples movimento corporativista, em defesa da “engenharia brasileira”, mas de um movimento que guarda forte conteúdo empresarial e de classe, com presença de capitais privados nacionais atuantes no setor de engenharia. No caso, o lema do movimento, em defesa de uma catego-

ria profissional, servia para encobrir interesses de uma fração de classe que defendia mercado cativo e políticas favoráveis para suas firmas. Com a organização e articulação alcançadas pela campanha, esses empresários se credenciaram para uma posição decisiva no bloco de poder rearmado em 1967, possibilitando-os influir diretamente sobre as políticas estatais a partir de então.

Movimentos contra as atividades construtoras do Exército e do Estado

Longe da organicidade da campanha em “defesa da engenharia nacional”, a reclamação — agora particular das empresas de construção pesada — contra as atividades construtoras de órgãos públicos foi e é uma das mais recorrentes queixas de empreiteiros e suas entidades. Vimos no primeiro capítulo que a estruturação do aparelho de Estado brasileiro ao longo do século XX levou à criação de instituições públicas responsáveis pela realização direta de obras. O período JK foi marco na consolidação da função contratadora do aparelho estatal, demandando ao capital privado a função específica de construir, porém esse padrão teve exceções mesmo após a década de 1960. O maior exemplo disso está nos batalhões de engenharia e construção do Exército, que historicamente realizaram obras de infraestrutura e as realizam até hoje.

As atividades das forças armadas no setor construtivo se enquadraram no que os militares chamam de ação cívica, que é aquela realizada por militares em áreas de atuação do setor privado, como serviços sociais e econômicos, sendo que o maior exemplo disso são os batalhões de engenharia do exército.¹⁵⁹ O órgão militar inicial no ramo parece ter sido o Primeiro Grupamento de Engenharia e Construção, criado em João Pessoa em 1955, que iniciou suas atividades após um convênio com o Ministério da Viação e que, depois de 1964, ficou responsável pela realização de estradas no Nordeste, por conta do acordo da Usaid com a Sudene. Em julho de 1965, o Exército criou em Porto Velho o 5º Batalhão de Engenharia e Construção (5º BEC), que teve grande importância nos projetos rodoviários da ditadura na Amazônia, principal área de concentração das atividades construtivas dos militares no período. Os batalhões de engenharia do Exército eram subordinados ao Departamento de Produção e Obras, instituição central que os coordenava.¹⁶⁰

O fortalecimento dos batalhões de construção foi outro fator de desentendimento entre a gestão Castello e as empreiteiras, para além da paralisação das obras do período Jango e da contratação de firmas estrangeiras para obras. Após 1967, os programas nacionais de obras públicas foram retomados e a presença de construtoras estrangeiras no país reduzida, porém não as atividades dos batalhões militares em obras. Durante a ditadura, esses batalhões foram responsáveis por ferrovias, açudes, pontes, viadutos, núcleos residenciais e, principalmente, rodovias. Dentre as estradas feitas pelo Exército, a maioria estava na região Norte, com todo o trajeto da Cuiabá-Porto Velho e da Cuiabá-Santarém, além de trechos da Transamazônica e Perimetral Norte, totalizando mais de 5 mil quilômetros, o que faria do Exército uma das maiores empreiteiras do país, caso constasse nas listas das empresas do setor.¹⁶¹

¹⁵⁹ Para isso, ver RIBEIRO, Ricardo Alagio. *Engenharia Militar no Brasil*. op. cit.

¹⁶⁰ RIBEIRO, Ricardo Alagio. *A Aliança para o Progresso e as Relações Brasil-Estados Unidos*. Tese (Doutorado em Ciência Política). Campinas: Unicamp, 2006. p. 346-348.

¹⁶¹ *Revista O Enxurrado*. Edições nºs 34, 55 e 90.

¹⁵³ GASPARI, Elío. *A Ditadura Escancarada*. op. cit. p. 109.

¹⁵⁴ GASPARI, Elío. *A Ditadura Escancarada*. op. cit. p. 109.

¹⁵⁵ GASPARI, Elío. *A Ditadura Envergada*. op. cit. p. 309.

¹⁵⁶ STEPAN, Alfred. *Os Militares na Política*. op. cit. p. 166-183.

¹⁵⁷ GASPARI, Elío. *A Ditadura Envergada*. op. cit. p. 309; *A Ditadura Escancarada*. op. cit. p. 105-124.

¹⁵⁸ HONORATO (org.). *O Clube... op. cit. p. 104*; MARTINS, Carlos Estevam. A evolução da política externa brasileira na década 1964-1974. *Estudos Cebrap*, Rio de Janeiro, n.12, p. 53-98, abr/jun 1975.

Em homenagem ao Departamento de Produção e Obras do Exército, a revista *O Empreiteiro* lançou em novembro de 1970 a edição especial intitulada “O Exército brasileiro – este empreiteiro desconhecido”. O editorial e as matérias defendiam a participação da força nesses empreendimentos e fazia menção a seus críticos:

A participação da engenharia militar nesse setor, *mal interpretada às vezes, não tem por objetivo concorrer com a iniciativa privada*. Longe disto, seu principal objetivo é usar a enorme força de trabalho à sua disposição, contribuindo para o desenvolvimento nacional, seja através da implantação de obras de grande envergadura, seja na formação de mão-de-obra qualificada, representada pelo enorme contingente de jovens que anualmente passa pelas fileiras militares.¹⁶² [grifo nosso]

O periódico justificava a participação dos batalhões em obras públicas, contra os interesses das empreiteiras, o que era timidamente citado na reportagem. Era afirmado em outras passagens: “Os benefícios da atuação do Exército na área da construção pesada são incontestáveis. O principal, sem dúvida, é a integração de regiões inteiras ao resto do país”. A edição ressaltava também possíveis aspectos positivos para os grupos humanos das regiões afetadas pelas obras: “Os benefícios no campo da assistência social são evidentes”.¹⁶³

Na matéria, ficava claro o que estava por trás dessa defesa das atividades militares no setor. Eram exibidos os equipamentos usados pelo Exército e as suas marcas, sendo que a edição era patrocinada pelas fabricantes desses bens de produção. O texto da propaganda da empresa de veículos pesados norte-americana Huber-Wabco chama a atenção:

Cândido Mariano da Silva Rondon, engenheiro militar: este soldado ilustre achava que apenas tinha cumprido o seu dever.

Cândido Mariano da Silva Rondon desbravou sertões, pacificou nações indígenas, delimitou fronteiras, abriu caminhos para a civilização. Recebeu o título de “Marechal da Paz”.

Rondon era engenheiro militar de um dos batalhões que o Exército tem para executar missões como a sua. Formados por homens que constroem estradas de rodagem e de ferro, varando serras e montanhas, transpondo rios, cavando túneis, erigindo pontes. [...] São homens dos Batalhões de Engenharia do Exército que exercem a grandiosa empreitada da construção do Brasil gigantes. [sic]

São esses homens que engrandecem a lenda do patriotismo, civilização e bravura do Exército brasileiro. [...] Homenagem da Huber-Warco do Brasil S.A. ao Exército brasileiro.¹⁶⁴

Vê-se como as multinacionais do setor usavam temas e heróis cultuados pelas forças armadas brasileiras para sua propaganda. Uma das beneficiadas pela atuação dos batalhões do Exército na

construção eram as fabricantes de equipamentos, que incentivavam as atividades construtoras dos batalhões militares.

Outras propagandas dessa edição da revista chamam a atenção, como a de uma página da produtora belgo-norte-americana de veículos pesados Wabco:

Made in Brazil

No comercial, ela explicava que sua fábrica em São Paulo produzia os equipamentos, não mais importados. Com isso, apelava ao sentimento “nacionalista” do Exército brasileiro.

A norte-americana GM citava rodovias feitas pelo Exército e dizia: “Os bandeirantes voltaram”. Já a Sotreg, revendedora das máquinas da norte-americana Caterpillar, em sua propaganda: “Estão descobrindo um novo Brasil dentro deste país [...] Quem está fazendo isso é o Exército Brasileiro”.¹⁶⁵ Essas firmas estrangeiras de equipamentos estavam reunidas em entidades próprias da sociedade civil, como o Simesp.

Os batalhões do Exército atuaram na Amazônia durante o “milagre”, período mais repressivo da ditadura e de grande demanda para a construção pesada, o que fez com que as reclamações das empreiteiras não fossem tão intensas ou não viessem tanto à tona. Trata-se de um contexto distinto da época da abertura, quando a contratação de obras públicas era menor e o ambiente mais propício para protestos públicos. Assim, o Sinicon veio a público em 1986 criticar abertamente a Infraero por ter contratado o Exército para obra em aeroporto. A nota do sindicato afirmava ter causado “preocupação a informação segundo a qual a empresa pública, vinculada ao Ministério da Aeronáutica, pode adjudicar ao 9º Batalhão de Engenharia do Exército a execução de obras pelo sistema de administração direta”. Dizia que a decisão “contraria as diretrizes políticas de incentivo à iniciativa privada, ora contidas no processo de desestatização conduzido pela Nova República”.¹⁶⁶ O Sinicon apelava para a transição política, relacionando-a à diminuição da participação estatal na economia. A reclamação dos empresários em relação às atividades construtoras do Exército se mantém até os dias atuais, sendo alegado nos círculos governamentais que o artifício é usado para combater o cartel de preços das empresas de obras públicas.¹⁶⁷

Além do Exército, havia empresas estatais que atuavam em obras públicas, como a Companhia Brasileira de Dragagem (CBD), alvo de ataque dos capitais privados, assim como a Empresa de Obras Públicas do estado do Rio de Janeiro (Emop), que tinha a função de “projetar e executar, diretamente ou através de terceiros por ela contratados com exclusividade, a construção de edifícios”,¹⁶⁸ conforme denunciou Henrique Guedes, da Apeop. Segundo ele, isso era uma incursão do governo em área privada,

¹⁶⁵ Revista *O Empreiteiro*. Edição de novembro de 1970, nº 34.

¹⁶⁶ *Informe Sinicon*. Edição de maio de 1986, nº 5, ano III.

¹⁶⁷ Ver *O Globo* de 13/02/2011, p. 32. “Obras do PAC rendem R\$ 1,6 bilhão ao Exército: Construtoras criticam ‘concorrência desleal’ de militares”. Nessa matéria, a Cbic protesta contra o uso do exército em obras, afirmando que esse seria classificado do como a 15ª empreiteira do país, contando seu faturamento.

¹⁶⁸ GUEDES, Henrique (APEOP). *A Outra Face do Empreiteiro*, op. cit., p. 35.

¹⁶² Revista *O Empreiteiro*. Edição de novembro de 1970, nº 34.

¹⁶³ Revista *O Empreiteiro*. Edição de novembro de 1970, nº 34.

¹⁶⁴ Revista *O Empreiteiro*. Edição de novembro de 1970, nº 34.

como faziam também Usiminas e CSN no setor de estruturas. As maiores reclamações do setor, no entanto, recaíram sobre a Ecex (Empresa de Engenharia e Construção de Obras Especiais S.A.), estatal criada para erguer a ponte Rio–Niterói e administrá-la depois de pronta. A empresa foi mantida pelo governo Geisel, que usou seu quadro técnico e capital fixo em obras como o cais do parque de minério e carvão do porto do Rio, a ligação do viaduto do Gasômetro e de quatro rampas à ponte, além de obras de arte na rodovia BR-262, no pantanal mato-grossense. Carlos Alberto Lancelotti, delegado do Sinicesp na Fiesp, reclamou que essas contratações não tiveram licitação e eram desnecessárias, “já que a indústria reúne condições para atender a demanda e é um setor de empresas essencialmente nacional”¹⁶⁹, e Henrique Guedes escreveu artigo no *Estado de São Paulo* contra a estatal, incitando a Fiesp a fazer o mesmo.¹⁷⁰ A revista OE apoiava a causa dos empreiteiros e, em editorial de setembro de 1975, afirmou que, apesar do apoio à exportação de serviços, outras medidas da gestão Geisel iam no sentido contrário:

O mesmo Governo, entretanto, age de forma diametralmente oposta no mercado interno, quando mantém em atividade a Ecex — empresa estatal formada com a finalidade específica de construir e explorar a ponte Rio–Niterói. Ainda recentemente, a Ecex foi contratada sem concorrência para construir a primeira etapa do porto de Sepetiba, no Rio de Janeiro, movendo uma competição desleal com as construtoras existentes.

A atitude mais correta teria sido desmobilizar a Ecex, alienar o seu imenso acervo de equipamentos, reaproveitando seu pessoal técnico em outros órgãos responsáveis por obras públicas. Preferiu-se a pior das alternativas, mantendo essa empresa estatal em operação, num mercado em plena crise, atingido pela fase de indecisão característica dos períodos de transição da administração pública. Desconhecemos os motivos que provocam essa decisão.¹⁷¹

O trecho ressalta que o contexto é diferente do período Médici, sendo que a crítica se juntou à campanha empresarial pela desestatização. As áreas de atuação da Ecex, no entanto, não chegavam a comprometer as atividades do grande capital vigente na construção pesada.

A sinalização de beneficiamento ao grande capital foi explícita na redefinição da estatal. Com as reclamações dos empresários, decidiu-se que a Ecex não participaria mais de obras no país, sendo apenas responsável pelo pedágio da ponte e por obras no exterior, atuando em consórcio com as firmas privadas nacionais.¹⁷² Assim, a Ecex era retirada de função que desagradava sobretudo o pequeno capital, sendo reorientada para uma posição de suporte às grandes empreiteiras no exterior. Essa lógica foi reafirmada em 1994, com a privatização da Ecex e a cobrança do pedágio na ponte, arrematados pela empreiteira Andrade Gutierrez, que depois incorporou a Ponte S.A. à CCR.¹⁷³

As reclamações dos empresários e suas associações contra as ações de órgãos estatais no setor eram constantes durante a ditadura, bem como antes e depois. Em períodos de maior demanda de

obras, como nas gestões de JK e Médici, essas queixas não encontraram muito eco devido ao alto uso da capacidade instalada das empreiteiras. Já em períodos de maior capacidade ociosa, como na segunda metade dos anos 70 e nos anos 80, qualquer incursão de órgão público no setor era motivo de ásperras críticas das entidades de construtoras. Com a intensificação das críticas dos empreiteiros, foram criadas restrições às atividades dos batalhões militares e outras agências estatais em obras. A querela não deve ser vista como simples conflito entre o capital privado e o aparelho de Estado, escondendo disputas entre capitais, nos meandros das sociedades civil e política, o que ficou claro com o apoio das multinacionais de bens de produção às atividades militares em obras durante o “milagre”.

Campanhas dos empreiteiros no contexto da estagnação e transição política

O longo período de transição política para o regime constitucional e representativo foi iniciado em 1974. Sinalizações em relação à abertura e medidas atenuando a censura da imprensa levaram a uma maior expressão de insatisfação de grupos sociais em jornais, revistas e outros meios. Esse início da distensão coincidiu com uma crise econômica internacional e dificuldades para frações dos grupos dominantes nacionais diante dos entraves externos. As políticas adotadas pelo governo Geisel, em especial na segunda metade do mandato, geraram insatisfação de segmentos da burguesia brasileira, e o pacto político que levava ao golpe de 1964 e as amplas possibilidades de ganho privado no “milagre” começavam a se deteriorar, posicionando parte da classe dominante a favor da aceleração do processo de transição.

Nesse novo contexto, alguns empresários da construção pesada vieram de forma mais intensa e recorrente a público fazer reclamações e demandas. Já em março de 1974, o editorial da revista *O Empreiteiro* demandava a adequação dos valores dos pagamentos das construtoras à inflação sentida no mercado de materiais:

Empreiteiros aguardam reajustes.

Empolgados pela política de contenção inflacionária, as administrações estaduais e municipais do setor de obras públicas não tem [sic] levado em conta o contínuo aumento de preços de certas matérias-primas de construção, lançando numa situação insolúvel principalmente os empreiteiros médios e pequenos, que não recebem reajustes realistas em seus contratos de serviços.

A situação tem se acentuado e exige ação imediata dos órgãos públicos. Conter o custo das obras com sacrifício das empresas construtoras, que constituem um dos setores mais ativos da economia nacional, não é uma solução adequada. Porque além da situação caótica causada às empresas, há de se considerar os reflexos, que atingem também o elevado contingente de mão-de-obra empregado nelas.¹⁷⁴

A crítica era de que os governos estaduais e municipais estariam atrasando reajustes para economizar recursos, acusação que logo seria estendida à União. O editorial se referia a pequenas e médias empresas, mas essa situação incomodava também as grandes.

¹⁶⁹ Reportagem “Estatização também preocupa”. Revista *O Empreiteiro*. Edição de maio de 1975, nº 88.

¹⁷⁰ *O Estado de S. Paulo*, edição de 13 de julho de 1975 apud GUEDES, Henrique. *A Outra... op. cit.* p. 34-36.

¹⁷¹ Revista *O Empreiteiro*. Edição de setembro de 1975, nº 92.

¹⁷² Revista *O Empreiteiro*. Edição de agosto de 1976, nº 103.

¹⁷³ PRADO, Lafayette Salviano. “A ponte Rio–Niterói”. In: *Transportes e Corrupção. op. cit.* p. 71-77.

No ano seguinte, tiveram início as reclamações sobre os atrasos nos pagamentos das autarquias contratantes, o que se tornou a principal queixa dos empreiteiros. As pequenas e médias empresas eram as mais insistentes, afirmando que as maiores conseguiam, com suas ligações políticas, receber o devido de forma mais ágil. A essa questão se juntaram os crescentes cortes em verbas de investimentos, insatisfação do setor que o editorial da revista *O Empreiteiro* trouxe à tona:

É uma velha estória que se repete: o empreiteiro assina o contrato, prevê um determinado faturamento mensal, compra equipamentos, recruta pessoal — e quando ele já assinou todos os papagaios, é avisado de que o contrato será remanejado com um corte de 30%, 50% ou mais nas medições mensais ou, simplesmente, que a obra vai parar.¹⁷⁵

A virada dos anos 70 aos 80 foi marcada por diversas reclamações sobre atrasos de pagamentos, marginalização das pequenas e médias empresas e cortes nos investimentos. Empresários que antes não se expunham vinham a público fazer ataques a ministros, secretários e diretores de órgãos demandantes. Associações faziam balanços de dívidas de estatais e difundiam um alarmismo de estradas em péssimo estado, com risco de acidentes, e falta de investimento em energia elétrica, com risco de racionamento e apagões, além do aumento no desemprego e na criminalidade.¹⁷⁶

Agravando o quadro, havia um fator sazonal no mercado de obras públicas que era administrado pelas empresas. O “prazo político das obras” fazia com que anos eleitorais, como 1982 — quando houve eleições diretas para governador —, fossem ricos em obras, em oposição aos anos pós-eleitorais — como 1983 —, que tinham empreendimentos mais escassos, afetando as empreiteiras. Essa dinâmica se tornou especialmente visível quando as eleições diretas para os cargos do Executivo voltaram a acontecer, em 1982, 1985 e 1989, mas isso também ocorria na ditadura em menor escala. O prefeito de São Paulo em 1971, o engenheiro e empreiteiro José Carlos Figueiredo Ferraz, afirmou que “os prazos de término de uma obra jamais podem ser estabelecidos pelos administradores, politicamente, mas pela própria obra”.¹⁷⁷ Em 1973, o presidente do Instituto de Engenharia, Jan Arpad, criticava as “injunções políticas nos prazos de construção de obras públicas”, o que levava à desatenção com segurança, acabamento, qualidade e aumento de preço final.¹⁷⁸

A redução dos investimentos e os atrasos em obras provocaram uma grita geral das associações de empreiteiras e conflitos na justiça entre esses empresários e agências contratantes. Um empreiteiro anônimo escreveu carta à revista *O Empreiteiro* elogiando Donald Stewart Jr. por ter processado a Açominas e o Metrô-Rio e propondo a paralisação de obras sem pagamentos:

É preciso dizer bastal. Chega de financiar o Governo. Chega de promover a ambição política de administradores desconostos, que às custas dos sacrifícios dos empreiteiros, montadores e fornecedores, tudo fazem para serem laureados com a fátua fama de “tocadores de obra”.

A esses homens nada importa.

Eles acham que os fins justificam os meios. É que a história os redimirá como grandes administradores que julgam ser.¹⁷⁹

O discurso que posiciona o empreiteiro como vítima do governo é recorrente e aparece nessa carta, expressando um período de acirramento de ânimos e de rearranjo no bloco de poder.

Enquanto os empreiteiros iam afinando seu discurso de que o desenvolvimento do país não poderia ocorrer sem investimentos públicos em setores estratégicos, o que depois desembocaria na tese do “gargalo da infraestrutura” e em suposto teto para os índices de crescimento do país determinado pela insuficiência de aparatos de logística, transportes etc., os empresários da habitação também reorganizavam seus conceitos. Em um momento no qual o BNH começava a sofrer críticas e reorientação em suas políticas, com empresários que defendiam o seu fim como medida inserida no bojo da desestatização, outros defendiam o oposto. Em 1978, o diretor do Secovi, Romei Chap Chap, defendeu em reunião na Federação de Comércio do estado de São Paulo (Fecomércio-SP) a criação do Ministério da Habitação, alegando que o mercado imobiliário tinha diferentes instâncias, autarquias e ministérios distribuídos na esfera governamental.¹⁸⁰ Os empresários do ramo, reunidos em aparelhos como a Chic e a Abecip, difundiam para a sociedade a tese do “déficit habitacional”, defendendo que, com a insuficiência de investimentos no setor habitacional, era necessário construir um dado número de residências para atender toda a população, em especial os estratos mais desfavorecidos. Como eram pessoas sem renda para comprar a casa própria, seria necessária a participação do poder público, dando condições de financiamento e subsídio para aquisição da moradia. A tese desses aparelhos privados de hegemonia vinha acompanhada de estudos mensurando o que seria o número exato de residências a serem construídas para atender a demanda latente.¹⁸¹

Essa modernização do discurso dos empresários do setor não necessariamente convergiu com as propostas de outros empresários. Os empreiteiros não se engajaram de maneira tão firme quanto alguns industriais e representantes do setor financeiro na tese da desestatização, desburocratização e diminuição da atuação do Estado na economia. Pelo contrário, algumas vozes do setor foram abertamente críticas a essas ideias, defendendo a manutenção ou apenas ajustes na atuação das estatais. Na edição de setembro de 1983 da revista *O Empreiteiro*, “Estatais: ataque e defesa”, o editorial defendia que as empresas públicas voltassem às suas origens, concentrando-se em atividades produtivas e finalidades definidas na época de sua criação. Elas, no entanto, eram defendidas e destacava-se seu papel para o desenvolvimento do país. Joseph Young aceitava a tese de que havia “graves distorções” na atuação dessas empresas, mas repugnava os “ventos privatistas” que vinham soprando no país. Um empreiteiro anônimo entrevistado pela revista era mais explícito na defesa dessas empresas, afirmando que seia “um crime contra o País, a privatização de uma empresa do porte da CVRD. [...] Sem contar na Petrobras

¹⁷⁵ Revista *O Empreiteiro*. Edição de agosto de 1980, nº 151.

¹⁷⁶ Um representativo disso é o *Informe Sinicom*. Edição de 7 de maio de 1984, nº 11, ano I.

¹⁷⁷ Revista *O Empreiteiro*. Edição de abril de 1971, nº 39.

¹⁷⁸ Revista *O Empreiteiro*. Edição de junho de 1973, nº 65.

¹⁷⁹ Revista *O Empreiteiro*. Edição de abril de 1982, nº 173.

¹⁸⁰ Revista *O Empreiteiro*. Edição de junho de 1978, nº 125.

¹⁸¹ Um exemplo pode ser visto em reportagem com dados da Abecip sobre o déficit habitacional brasileiro. Em *O Globo*. Caderno de

que [...] é o símbolo de uma luta coletiva do País e um patrimônio nacional”.¹⁸² Na edição seguinte, em resposta às propostas de privatização da Petrobras, a revista elegeu a estatal como empresa do ano.¹⁸³ Nesse tema específico, os empresários da construção em geral se punham em posição antagônica a outras frações do capital, defensoras das privatizações.

Esse era também ponto de desacordo entre grandes e pequenas empreiteiras, já que as primeiras se tornaram defensoras das privatizações, pois enxergavam nelas oportunidades para aquisição de ativos estatais, dado que tomaram porte para tal com seu crescimento durante a ditadura. As pequenas, além de não terem tamanho suficiente, temiam que as antigas contratadoras caíssem sob o controle de empreiteiras, o que dificultaria sua prestação de serviços ou reduziria as margens de ganho nos contratos com a companhia privatizada.

Outra querela que opôs grandes empresas às pequenas e médias foi a campanha em defesa da “moralização das concorrências públicas”. Essa mobilização parece ter sido lançada por pequenos empresários, como Horácio Ortiz, que, em 1979, deu entrevista à revista *O Empreiteiro* questionando: “Quando vão moralizar as concorrências públicas?” Naquele momento, ele era deputado federal pelo MDB de São Paulo e, na entrevista, explicava que a questão envolvia o poder das grandes construtoras. As maiores do país, aproximadamente seis, segundo ele, “atingiram uma dimensão tal, em termos de capital, mobilização de pessoal e equipamentos, que exigem praticamente uma participação fixa do PIB”. Dizia ainda que o grande poder das macroempreiteiras era ruim para o governo, para as outras construtoras e, principalmente, para o público. Ele ilustrava isso com um exemplo, afirmando que

as grandes concorrências são preparadas e, na maioria dos casos, estas grandes obras não são urgentes, nem necessárias. O aeroporto de Caucaia é um exemplo típico de obra desnecessária, mas que foi preparada, planejada e quase executada pelo governo estadual passado.¹⁸⁴

Ortiz se referia ao aeroporto de Guarulhos, criticado por prever uma nova planta quando era possível expandir a de Viracopos. Ele afirmou que isso foi feito por conluio do governo de Paulo Egydio Martins com a empreiteira Camargo Corrêa, responsável principal pela obra.

A proposta de “moralização das concorrências” ganhou força e a Apeop, em meio ao processo de transição política, defendeu a proposta de “democracia também nas concorrências”,¹⁸⁵ defendendo que pequenas empresas participassem de licitações, geralmente direcionadas já no edital para grandes empreiteiras. A campanha nacional sobre o tema foi lançada pela Cbic na gestão de Andrade Ponte, que, com seus cargos públicos posteriores, a reverberou na Assembleia Nacional Constituinte e Câmara dos Deputados. A campanha desaguou na Lei de Licitações, de 1993, que determinava medidas como a contratação das empresas que propusessem o menor preço para a obra. A lei não foi objeto de consenso entre os empreiteiros e houve polêmicas mesmo entre os pequenos empresários, sendo ela acusada, dentre outras coisas, de gerar disputa predatória que diminuía perigosamente as margens de lucro,

¹⁸² Revista *O Empreiteiro*. Edição de setembro de 1983, nº 190.

¹⁸³ Revista *O Empreiteiro*. Edição de outubro de 1983, nº 191.

¹⁸⁴ Revista *O Empreiteiro*. Edição de julho de 1979, nº 138.

¹⁸⁵ Revista *O Empreiteiro*. Edição de junho de 1984, nº 199.

em função do princípio do menor preço. A campanha não teve o apoio aberto do Sinicon, sindicato que parece ter funcionado como *locus* de acerto de empresas nas licitações, e que tinha importante participação de grandes construtoras, as quais não só não eram adeptas, como eram alvos da campanha.

Enquanto a Cbic, controlada por uma combinação de empresários do mercado imobiliário e empreiteiros, majoritariamente os pequenos e médios, defendia a “moralização das licitações”, o Sinicon se engajava na defesa dos recursos vinculados. Essa campanha pedia a volta das receitas de autarquias e estatais diretamente oriundas de impostos e taxas específicas. A vinculação caiu no governo Figueiredo, seguindo a orientação de entidades como o FMI de unificar a arrecadação, para canalizar os recursos públicos ao pagamento da dívida estatal. Esse dispositivo desagradava os construtores, já que havia redundado na diminuição das verbas à disposição de órgãos como o DNER e os DERs. Apesar da participação de outros aparelhos da sociedade civil, era o sindicato que liderava a campanha:

O presidente do Sinicon, João Lagoeiro Barbará reivindicou que os recursos gerados pelas chamadas receitas vinculadas voltem a ser aplicados especificamente nos programas para os quais foram criados — o pedido faz parte do discurso com o qual a entidade saldou o presidente da Eletrobrás, Costa Cavalcanti. [...] É notório que a excessiva concentração de poder nas mãos das autoridades econômicas, responsáveis pela liberação de recursos, tem acarretado, sobretudo ao setor hidrelétrico, que se caracteriza pela rigidez de seus cronogramas físicos, sensível descompasso entre as necessidades de desembolso da Eletrobrás e a disponibilidade efetiva dos recursos para estes desembolsos.¹⁸⁶

Nesse caso, o Sinicon reclamava do fim do Fundo Federal de Eletrificação (FFE), dizendo-o responsável pela implementação da capacidade instalada elétrica nacional. Esse, o Fundo Rodoviário Nacional (FRN) e o Fundo das Telecomunicações haviam sido desmontados em favor do Fundo Nacional de Desenvolvimento (FND), que unificava seus antigos recursos, canalizando-os para outras finalidades, como a administração da dívida pública.

Em outra ocasião, o boletim interno do sindicato explicava as razões da campanha:

Não é por outro motivo que o Sinicon vem defendendo a volta da vinculação das receitas a programas de obras. O sistema, que foi responsável pela implantação da rede viária nacional a partir da década de 50, assegura a aplicação dos recursos e evita os conhecidos e irrecuperáveis prejuízos que atingem o setor de obras públicas quando os empreendimentos param inexplicavelmente.¹⁸⁷

Junto a essa explicação vinha o alarde do colapso do sistema viário e energético nacional, caso continuasse a política de centralização de recursos e redução dos gastos em obras.

O Sinicon usava vários meios para divulgar sua campanha, como notas e artigos em jornais, *telex* para o presidente da República e pronunciamentos em eventos do setor, como Eninid de 1984.¹⁸⁸ Com

¹⁸⁶ Informe Sinicon. Edição de 18 de junho de 1984, nº 17, ano I.

¹⁸⁷ Informe Sinicon. Edição de 31 de janeiro de 1985, nº 34, ano I.

essa pressão junto ao aparelho de Estado, o sindicato conseguiu decreto obtendo a principal revinculação reclamada, a do imposto de combustíveis ao Fundo Rodoviário Nacional. A vitória foi comemorada em 1986,¹⁸⁹ mas cairia na Constituinte, com a pressão de outros segmentos empresariais e sociais em defesa da unificação dos recursos.

Implícita na campanha dos empreiteiros pela vinculação dos recursos estava a crítica ao principal grupo doméstico defensor da centralização das verbas estatais em um único fundo. Os banqueiros e o setor financeiro viraram alvo de ataques dos construtores no final da ditadura, por sua defesa da prioridade para o pagamento dos débitos públicos e por conta dos altos juros e taxas cobrados às empresas industriais em geral, e da construção em particular. Impulsionado por medidas como a que liberava os juros em empréstimos, os empreiteiros reclamavam da transferência de seu lucro para o setor bancário. Diante das dificuldades passadas com os bancos, o presidente da Apeop, Henrique Guedes, defendia desde meados da década de 1970 a criação de um banco dos empreiteiros.¹⁹⁰ Alegando que as empresas bancárias tinham péssima reputação entre os empresários do setor e que todos já haviam passado maus momentos com elas, Guedes propunha a união das construtoras para formar um banco que emprestasse dinheiro às empresas do setor de forma menos extorsiva.¹⁹¹

A imagem dos bancos dentre as pequenas empreiteiras era ainda pior. Em 1981, o presidente da Apeop, Almeida Guedes, reclamou que os “juros sufocam empreiteiras”.¹⁹² Naquele mesmo ano, Norberto Odebrecht reclamou do “absurdo custo dos encargos financeiros” e, no ano seguinte, o dono da Ecisa também reclamava das “taxas escorchantes” dos bancos.¹⁹³ A assertiva mais impactante sobre o setor financeiro da economia, no entanto, veio de João Machado Fortes, presidente da Cbic, em 1983: “O mercado financeiro é um grande câncer a ser extirpado da economia nacional”.¹⁹⁴

Se os banqueiros eram alvos de ataques dos empreiteiros no ambiente doméstico, no plano externo também havia inimigo definido. Os empreiteiros identificavam o responsável último pela unificação dos recursos estatais e liberação das taxas de juros. Com a reorientação das políticas públicas e o acordo estabelecido no final de 1982, o FMI virou um dos alvos prediletos das críticas dos empreiteiros. No desabafo do empresário falido Donald Stewart Jr. em 1982, as suas ácidas palavras foram endereçadas para grandes empresários do setor e o governo, que atendia aos ditames estabelecidos por instituições internacionais:

É lastimável que empresários com 20 ou 30 anos de experiência de melhor nível cultural e intelectual, que constituem um patrimônio para qualquer país, ao invés de pensar em novos métodos, aprimoramento tecnológico, melhores condições de trabalho, investimentos produtivos, dedicar seu tempo e imaginação para minimizar as consequências do descumprimento de obrigações. Quanto desperdiço!

A atividade empresarial vai assim transformando sua essência de atividade criadora para um jogo de habilidades, mais próximo das “relações públicas” pois é assim que se consegue mais êxito. [...]

Tenhamos consciência de que os órgãos públicos também sabem agir cumprindo suas obrigações. Veja-se o caso da dívida externa. Enchem o peito para dizer que estamos rigorosamente em dia e mais: temos reservas para mostrar que tão cedo não atrasaremos. Que diferença para o comportamento no plano interno onde o ministro declara abusadamente que atrasos de 120 dias não são atrasos — numa inflação de quase 120% ao mês.¹⁹⁵

Na entrevista, o construtor carioca, além de atacar empresários do setor, contrasta o pagamento atrasado às empreiteiras com a prontidão dos pagamentos dos serviços da dívida pública, então concentrados em obrigações em moeda estrangeira e com instituições externas.

Naquele momento, eram cogitadas soluções diversas ao acordo realizado com as instituições multilaterais e alguns empresários criticavam o foco no setor rural e exportador, defendendo a moratória da dívida externa e a volta dos investimentos públicos na economia. O grande capital construtor, no entanto, não via com bons olhos essas medidas. Adaptando-se às novas políticas, ele seguia as orientações dos benefícios governamentais, direcionando investimentos em setores como a agricultura e mineração de exportação e o exterior, de modo a manter suas atividades. Milton Vargas, da empresa de projetos Themag, explicitava ser contra a moratória, afirmando que isso seria fatal às empresas de engenharia brasileira que atuavam fora do país, devido às retaliações dos governos dos países credores.¹⁹⁶

Apesar da moderação dos empresários com porte para se internacionalizar e se diversificar, a visão majoritária do setor era de crítica ao acordo com o FMI. Em 1984, documento final do Encontro Nacional da Indústria da Construção, da Cbic, afirmava:

[D]esejamos um governo com autoridade firme e indesejável zelo pelos interesses coletivos, opondo-se a [sic] toda orientação que nos escravize a organismos internacionais. Execramos a corrupção, qualquer que seja o nível em que se instale. Rejeitamos a tecnocracia insensível e esterelizante [sic]. Abominamos a miséria que avilta o homem em sua dignidade.¹⁹⁷

Aparecia ali, dentre as críticas vagas à “tecnocracia” e à “miséria”, um ataque aos termos do convênio com o FMI. O documento era de 1984, em meio à transição política e à campanha pela votação direta para presidente da República, sendo um dos objetivos desses empresários incluir suas reivindicações nas pautas das campanhas dos candidatos a presidente.

Apesar da grita da Cbic, a entidade de construtores que mais se posicionou contra o convênio com as instituições multilaterais era a que nacionalmente representava os empreiteiros. Nos editoriais do seu boletim semanal, o Sinicon trazia duras críticas ao que via como submissão do governo brasileiro às determinações dos organismos estrangeiros:

¹⁸⁹ *Informe Sinicon*. Edição de janeiro de 1986, nº 1, ano III.

¹⁹⁰ GUEDES, Henrique (APEOP). *A Outra Face do Empreiteiro*. op. cit. p. 151-166.

¹⁹¹ *Revista O Empreiteiro*. Edição de abril de 1980, nº 147.

¹⁹² *Revista O Empreiteiro*. Edição de abril de 1981, nº 160.

¹⁹³ *Revista O Empreiteiro*. Edições de julho de 1981 e de janeiro de 1982, nºs 163 e 170.

¹⁹⁴ *Revista O Empreiteiro*. Edição de maio de 1983, nº 186.

¹⁹⁵ *Revista O Empreiteiro*. Edição de janeiro de 1982, nº 170.

¹⁹⁶ *Revista O Empreiteiro*. Edição de julho de 1983, nº 188.

¹⁹⁷ *Revista O Empreiteiro*. Edição de maio de 1983, nº 186.

Os freqüentes ajustes de nossa economia aos padrões impostos pelo FMI – Fundo Monetário Internacional pouco a pouco vão debilitando todos os segmentos da sociedade brasileira. Na ânsia de adequar metas orçamentárias já insuficientes, aos parâmetros estabelecidos por este organismo internacional, as autoridades financeiras nacionais vão adiando a definição de questões das quais todos os setores da sociedade dependem para enfrentar o difícil ano de 1984. [...] Hoje, infelizmente, convivemos com a irracionalidade de diretrizes que a todos prejudicam.¹⁹⁸

A estratégia do sindicato era afirmar que essa não era uma questão só dos empreiteiros e que toda sociedade brasileira seria afetada pelo acordo e pagaria por ele. O mesmo tipo de argumento ficou claro em outro editorial da circular do Sinicon:

Agora mesmo, a grande maioria dos segmentos que compõem a sociedade brasileira enfrenta sérios problemas. São os ditames da política recessiva imposta pelo FMI – Fundo Monetário Internacional a restringir os investimentos nas atividades produtivas. Os resultados aí estão: empresas com dificuldades, demissões, desemprego, insatisfação social e criminalidade.¹⁹⁹

Problemas de ordem social, como o desemprego e a criminalidade, eram diretamente relacionados à política inspirada pelo FMI. Eles faziam ainda uma crítica à pauta das discussões nacionais, afirmando que a questão não era apenas discutir se as eleições seriam diretas ou indiretas, mas se seria adequado ou não continuar aquela política.

Apesar do conteúdo voltado ao convencimento nas declarações dos empreiteiros, a medição de forças entre frações do capital em torno do acordo com o FMI nem sempre lhes foi favorável dali por diante. O tema foi tratado com idas e vindas no governo Sarney e a disputa no interior do aparelho de Estado ganhou então ares de ampla crise de hegemonia.

As diversas reivindicações realizadas pelas empresas de construção pesada no ocaso da ditadura têm alguns pontos de proximidade. Apesar de abarcar temáticas como oposição entre grandes e pequenos, crítica dos prazos políticos das obras, reclamação sobre atrasos nos pagamentos e redução das verbas para investimentos, além da crítica aos banqueiros e ao acordo com o FMI, algumas linhas de força tocam essas questões. Trata-se de um contexto que agregou transição política e crise econômica, conjuntura que levaria a um rearranjo das forças políticas no interior do aparelho de Estado. A reorganização do bloco de poder em passagens dos anos 70 para os anos 80 cindiu os empreiteiros, antes unidos em torno de Andreazza e das obras do “milagre”. A reafirmação da hegemonia internacional norte-americana, com imposição de altas taxas de juros e a ameaça de retaliação para países que não cumprissem as obrigações financeiras, levou a uma reacomodação das forças do empresariado dentro do grupo dirigente, marginalizando pequenos e médios empreiteiros e industriais. Os grandes empresários da construção se colocaram em posição razoavelmente privilegiada que lhes coube dentro do

¹⁹⁸ Informe Sinicon. Edição de 26 de março de 1984, nº 6, ano I.

¹⁹⁹ Informe Sinicon. Edição de 7 de maio de 1984, nº 11, ano I.

novo pacto político, adequando-se às novas configurações econômicas do país. Isso os levou a investir na ramificação, internacionalização e, posteriormente, no programa de privatizações.

Conexões empresariais, militares e políticas dos empreiteiros de obras públicas

Os empresários brasileiros da construção pesada nem sempre atuaram de maneira homogênea junto à sociedade civil e política. Muito comum, além da movimentação orquestrada através de sindicatos e associações, ou por meio de alianças temporárias, era a ação com outras frações da classe dominante. Mais do que atividades isoladas, o que vemos em muitos casos é o ingresso dos empreiteiros em cortes específicos dos grupos dominantes, dos quais saíam projetos políticos, grupos de ação, mobilizações e representantes dos interesses em questão. A heterogeneidade, a concorrência e os desentendimentos no mercado da construção pesada às vezes levavam os empreiteiros para distintas formas de organização e aliança política, junto a outras frações burguesas, grupos regionais e líderes políticos que não tinham como base apenas as empresas do setor.

Durante a ditadura, essas conexões dos empreiteiros com outros grupos sociais foram importantes para a implementação de certos projetos políticos. Os construtores estabeleceram vínculos com outras frações do empresariado, no que sobressaíram as alianças com outros representantes do setor industrial e alianças de cunho regional. Suas atuações junto à sociedade política tiveram foco especial também junto ao parlamento e os partidos, havendo empresários do setor que se engajaram em carreiras nesse âmbito. Por fim, ganharam relevo a partir de 1964 as vinculações entre os empreiteiros e os oficiais das forças armadas.

Sobre as relações entre os empresários e os membros do aparelho de estado no Brasil, Fernando Henrique Cardoso formulou o conceito de anéis burocráticos:

O sistema político brasileiro pode ser pensado em termos de anéis que cortam horizontalmente as duas estruturas burocráticas fundamentais, a pública e a privada. Assim, parte da burocracia das empresas públicas podem ser captadas pelo sistema de interesses das empresas multinacionais. O mesmo pode ocorrer com outros setores do Estado (ministérios, grupos executivos, etc.). Inversamente, partes do setor controlado pela empresa privada (inclusive seus órgãos de classe, como sindicatos, federações etc.) podem aliar-se, formando um anel de pressão, com segmentos da burocracia estatal.²⁰⁰

Apesar de apontar para a importância da proximidade de figuras das empresas privadas e da sociedade política ao longo da ditadura, a análise do sociólogo, além de sobrevalorizar o peso e a importância das empresas estrangeiras, delinea uma perspectiva de exterioridade e separação entre Estado e sociedade, o que não corresponde à nossa orientação teórica.²⁰¹

²⁰⁰ CARDOSO, Fernando Henrique. “Estado e sociedade”. *Cadernos Cebrap*. São Paulo: Cebrap, 1972. *apud* MARTINS, Carlos Estevam. “Brasil-Estados Unidos: dos anos 60 aos 70”. *Cadernos Cebrap*, nº 9, p. 20.

²⁰¹ Carlos Estevam Martins trabalhou o conceito em MARTINS, Carlos Estevam. “Brasil-Estados Unidos: dos anos 60 aos 70”. *op. cit.* p. 1-48.

E René Dreifuss o reelaborou, preferindo a noção de anéis. “O caráter econômico-empresarial em DREIFUSS, René Armand. 1964: a conquista do Estado. *op. cit.* p. 110.

Veremos adiante as formas de aproximação de empreiteiros com outros empresários, partidos políticos e parlamentares, além de militares. A partir de tais conexões, será possível perceber como esses empresários se inscreviam na elaboração de projetos mais amplos que aqueles referentes à sua atividade produtiva.

Conexões empresariais dos empreiteiros

Os empresários da construção pesada tinham, em geral, extensas relações com outras frações da burguesia brasileira, o que era mais significativo no caso dos donos das grandes construtoras. Muitos deles estabeleceram essas conexões através de aparelhos privados de hegemonia, como as federações industriais, havendo outros meios, como as universidades e o período da formação profissional. Uma forma bastante comum de entrosamento entre empresários, em especial nas origens do mercado nacional de obras públicas, eram as relações estabelecidas entre empreiteiros e outros empresários em âmbito regional.

Dois exemplos emblemáticos eram as vinculações com a classe dominante estadual estabelecidas pelos dirigentes da Odebrecht e da Camargo Corrêa. Norberto Odebrecht e sua família tinham profunda relação com a burguesia baiana e inclusive estabeleceram projetos conjuntos com os empresários da região. Era conhecida sua proximidade com as famílias Mariani Bittencourt (Banco da Bahia), Calmon de Sá (Banco Econômico) e de Antônio Carlos Magalhães (TV Bahia e jornal *Correio da Bahia*). A Odebrecht se juntou aos Mariani e ao Econômico em sua empreitada no setor de petroquímica e foi beneficiada quando Ângelo Calmon de Sá chegou ao Ministério de Indústria e Comércio, em 1977.²⁰² Essa ligação regional envolvia políticos e militares locais, como Juracy Magalhães, um dos responsáveis pela aproximação da empreiteira com a Petrobras, empresa historicamente associada à NO.²⁰³

Os vínculos de Sebastião Camargo e Wilson Quintella com a burguesia paulista também eram extensos. Integrando a Fiesp, a Camargo Corrêa mantinha relações com Antonio e José Ermírio de Moraes (grupo Votorantim), Amador Aguiar (Bradesco), grupo Capuava (Soares Sampaio, Walter Moreira Salles e outros), família Penteado, dentre outros. Além disso, governadores do estado e políticos estaduais também mantinham ligações com a empresa, como Adhemar de Barros, Lucas Nogueira Garcez, Jânio Quadros, Delfim Netto, Paulo Egydio Martins e outros. Dirigentes da empresa não tinham o mesmo trânsito com figuras importantes na ditadura, como Mário Andreazza e Ernesto Geisel.²⁰⁴

Com a transição política nos anos 80, formas de organização política dos empresários vieram à tona abarcando empreiteiros. O Instituto Liberal, criado em 1983 no Rio, além de atrair empresários paulistas e multinacionais, teve Donald Stewart Jr., da Ecisa, e Henry Maksoud, da Hidroservice. Na União Brasileira de Empresários, a UB, o empreiteiro Sérgio Quintella, da Montreal, exercia papel fundamental. A União Democrática Ruralista (UDR) também atraiu empresários da construção, que se interessaram

pelas ideias de Ronaldo Caiado, como Sandra Cavalcanti (Carvalho Hosken), Henry Maksoud (Hidroservice) e Olacyr de Moraes (Constran). Maksoud tentou indicar Caiado como o Homem de Visão de 1987, mas suas declarações e conflitos com Antônio Ermírio de Moraes fizeram o líder ruralista ter a pecha de “xíita de direita”, sendo relativamente marginalizado no empresariado.²⁰⁵

Alguns empreiteiros estabeleceram relações com companhias multinacionais, sendo um canal a vinculação entre construtoras e fornecedoras de equipamentos, o que se evidenciava na revista *O Empreiteiro*. Um exemplo era a Camargo Corrêa, que tinha forte contato com quadros da Caterpillar, levando seus funcionários a centros de produção e sedes da fabricante nos Estados Unidos.²⁰⁶ Essa conexão era comum também com fornecedores de equipamentos de hidrelétricas no caso das barragemas, sendo que empresas como Mendes Júnior, Camargo Corrêa, Servix, Odebrecht, Cetenco e CBPO tinham contatos e convênios com empresas de bens de produção estrangeiras, como era o caso da francesa Alstom, a suíça Brown Boveri (em parceria com a CC), as norte-americanas Westinghouse e General Electric (que tem acordo com a NO), além das alemãs Voith, Siemens, Telefunken e outras.²⁰⁷

Em outros ramos, a ligação de empresários brasileiros com firmas estrangeiras se dava pela participação de capital estrangeiro na firma, ou convênios que subordinavam a companhia a formulações, diretrizes e estratégias de companhias multinacionais. O deputado federal Salvador Lossaco (PTB-SP) denunciava a ligação de empresários e políticos da UDN com agências e empresas estrangeiras, o que incluía Herbert Levy, Glycon de Paiva, Ernesto Pereira Lopes, Eugênio Gudín e Júlio Mesquita.²⁰⁸ Entre as empreiteiras, a participação estrangeira no seu capital era mais rara e os convênios se restringiam à aquisição de materiais, tecnologia e técnicas pelas firmas nacionais. Essa predominância do controle das empresas do setor por entes nacionais dava ensejo, inclusive, a um certo tom nacionalista desses empresários, ao defenderem suas atividades e a reserva do mercado de obras públicas.

Outro canal de articulação de empresários nacionais com o capital internacional eram as agências criadas para essa finalidade. Empreiteiros participavam delas, como Haroldo Cecil Poland (Metropolitana) e Sebastião Camargo (CC), no Conselho Interamericano de Comércio e Produção (Cicyp). A Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (CMBEU), nos anos 50, foi uma importante agência para a aproximação de membros da burguesia brasileira com empresários norte-americanos, sendo liderada por Glycon de Paiva, que deu essa característica também ao Instituto de Pesquisas e Estudos Sociais (Ipes), que tinha predominância do capital associado e contava com construtores.²⁰⁹ Outras entidades internacionais já referidas que congregavam empreiteiros nacionais e empresários estrangeiros eram a IRF e a Conferência Internacional de Grandes Barragens.

O estabelecimento dessas relações pelos empresários da construção pesada permitia que eles, ao mesmo tempo, pudessem tirar proveitos individuais e coletivos. Mediante as conexões instituídas com outros empresários, eles podiam acessar contatos para obter a vitória em determinada concorrência ou a entrada na ordem do dia de algum projeto, fosse elaborado diretamente pela empreiteira, fosse forjado

²⁰⁵ DREIFUSS, René Armand. *O Jogo da Direita na Nova República*. op. cit. p. 109-180.
²⁰⁶ QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. op. cit. p. 265-283.

²⁰⁷ Mais informações em ROSA, L. P.; SIGAUD, L.; MIELNIK, O. (org.). *Imparcitos...* op. cit., p. 17-38.
²⁰⁸ BENEVIDES, Maria Victoria. *O PTB e o Trabalhismo*: partido e sindicato em São Paulo (1945-1964). São Paulo: Brasiliense; Cedec, 1989, p. 139.

²⁰² Ver BRANDÃO, Rafael Vaz da Motta. *O Negócio do Século: o acordo de cooperação nuclear Brasil-Alemanha*. Dissertação (Mestrado em História). Niterói: UFF, 2008. p. 72-107.

²⁰³ ODEBRECHT, E. A. *Odebrecht...* op. cit. *passim*; Francisco de Oliveira se refere ao “grupo de Camaçari” em *Os Direitos do Antivalor: a economia política da hegemonia imperfeita*. Petrópolis: Vozes, 1998, p. 79-120.

²⁰⁴ QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. op. cit. *passim*.

por outrem. Além disso, com esses vínculos, tais empresários podiam fazer parte de organizações e frentes com determinados projetos políticos, que, em maior ou menor escala, incluíam seus interesses e valores.

Conexões partidárias e parlamentares dos empreiteiros

Sob a ditadura, os partidos foram esvaziados de poder e o Legislativo perdeu força em favor do Executivo, que, além de retirar funções do parlamento com a promulgação de decretos e decretos-lei, chegou a fechar o Congresso Nacional em algumas ocasiões. Em especial nos anos mais duros da ditadura, de 1969 a 1973, os partidos, a Câmara e o Senado tiveram importância menor para a administração pública da União, esmagados pela concentração de poderes no Executivo. O que Octavio Ianni chamou de hipertrofia do poder Executivo²¹⁰ começou lentamente a se modificar após a derrota eleitoral da Arena em 1974 e com as mudanças político-institucionais pós-1979, que puseram fim ao bipartidarismo. Trata-se de um momento de reavivamento do poder dos partidos e do Congresso, o que incluía a formação de comissões parlamentares de inquérito que investigavam episódios da ditadura.

Com essa reestruturação do sistema de poder na metade final do regime, os empresários — e as empreiteiras inclusive — reforçaram relações com partidos e parlamentares. A atuação das construtoras, antes mais restrita às agências do Executivo e à Arena, passou a ocorrer também junto ao PMDB e novos partidos, além dos mandatos parlamentares, comissões e bancadas. Esse tipo de ação se desenvolveu na Nova República, concentrando-se na formulação de emendas parlamentares e a determinação das verbas do orçamento. Posteriormente, consolidou-se o poder coletivo do grupo com a implementação da “bancada da infraestrutura”, composta por parlamentares que focavam suas atividades na fiscalização de obras e estudo de projetos do setor, sendo suas campanhas e atividades em geral financiadas pelas empreiteiras.²¹¹

Antes da adoção do bipartidarismo, a oposição entre as forças políticas polarizadas nos blocos PSD-PTB e UDN gerava vínculos e conflitos entre os empresários da construção. Já mencionamos o caso dos empreiteiros da Apeop e do CE, ligados ao varguismo no Rio e punidos na administração udenista de Carlos Lacerda na Guanabara, após 1961. Em outras federações, oposições semelhantes ocorriam e as empreiteiras eram muitas vezes identificadas a certos grupos políticos, havendo a marginalização das mesmas em um quadro de alternância de poder. O testemunho de Wilson Quintella para o caso do Mato Grosso parece ser emblemático. Ali, os dirigentes da Camargo Corrêa estavam próximos aos quadros da UDN local, que contava com Fernando Corrêa da Costa e Wilson Barbosa Martins. A empreiteira realizava a urbanização de Campo Grande, e o grupo político aliado da empresa perdeu as eleições municipais nos anos 50 para o grupo rival, ligado a Filinto Muller:

Com a inesperada derrota de Wilson Barbosa Martins em sua primeira candidatura a prefeito, nossos problemas começaram. O contrato para pavimentação de Campo Grande havia sido feito para vigorar sob quaisquer circunstâncias. Todavia, como ocorre em toda prestação de serviços desse tipo, há

sempre uma parcela de relacionamento pessoal envolvida, de diálogo e confiança mútuos, já que as coisas nem sempre se desenrolam como uma equação matemática. Imprevistos acontecem em uma obra, qualquer que seja.²¹²

Quintella relata dificuldades na obra e que a empreiteira teria sido obrigada a empregar “apaniguados políticos do PSD”, quase quebrando o contrato. No entanto, logo o prefeito da cidade foi assassinado por “um político rival”, o que acabou facilitando as coisas para a construtora, que não teve tantos problemas com o vice.²¹³

O fato de a CC em Mato Grosso estar ligada à UDN não significa que a empreiteira estivesse restrita a esse partido, já que em São Paulo a mesma empreiteira tinha conexões no PRP de Adhemar de Barros e também com os grupos políticos de Nogueira Garcez, Carvalho Pinto e Lânio Quadros. Essa variedade de atuações é significativa do fato de que os empreiteiros em geral não escolhem um partido, ainda mais em um ambiente pluripartidário, situação na qual esses empresários agem junto a vários partidos ao mesmo tempo.

Durante a ditadura, a maioria dos empreiteiros esteve mais próxima da Arena, porém com a abertura política, estabeleceram-se contatos no PMDB e nos novos partidos, em especial o PTB e o PDT. Com o fortalecimento do PMDB nos anos 70 e sua chegada aos cargos do Executivo nos anos 80, políticos do partido foram convidados por empreiteiros para palestras, apresentações de obras e passaram a receber doações para suas campanhas eleitorais. O PMDB sinalizava com obras de cunho social, o que representava um nicho de mercado para as empresas do setor, principalmente as pequenas e médias, que podiam fazer escolas, hospitais, saneamento e habitação popular. O primeiro governo do PMDB em São Paulo (Franco Montoro) contou com vários empresários-engenheiros e empreiteiros que compunham aparelhos privados da sociedade civil, como Horácio Ortiz e Ciro Laurenza.²¹⁴

A atuação do Sinicon no Legislativo foi emblemática do caráter pluripartidário da ação das empresas e associações do setor. Em suas reuniões com parlamentares no início dos anos 80, havia deputados e senadores do PSD, PMDB, PDT e PTB. Naquele momento, apenas o PT não frequentava os encontros do sindicato da construção pesada. O próprio PDT e o governo Brizola, hostilizado pelos militares e artífices da transição política, tinham aproximação com alguns empreiteiros. Assim, Sinicon e Aeerj tentavam se vincular a figuras como o prefeito carioca Marcelo Alencar, o secretário estadual de Obras, Luís Alfredo Salomão, o titular do DER-RJ, Ubirajara Muniz, e seu vice, Luiz Paulo Corrêa da Rocha.²¹⁵

Alguns empreiteiros não se restringiram à influência sobre o trabalho legislativo e preferiram construir uma carreira no setor. Horácio Ortiz, dono da Conspao, presidente da Apeop e representante das pequenas empreiteiras, fez carreira política pelo MDB (depois, PMDB), sendo eleito deputado federal nos anos 70 e 80, até ser escalado para a Secretaria de Transportes do governo de São Paulo, na gestão Montoro. Pela Arena o deputado federal Emil Abid Razuk era indicado como outro empreiteiro-

²¹² QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. op. cit. p. 100.

²¹³ QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. op. cit. p. 87-129.

²¹⁴ Revista *O Empreiteiro*. Edição de abril de 1983, nº 185.

²¹⁵ *Informe Sinicon*. Edição nº 16, ano I.

²¹⁰ IANNI, Octavio. *Estado e Planejamento Econômico no Brasil*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1986. p. 229-287.

²¹¹ Um exemplo está em *O Globo*. Edição de 6 de abril de 2009, p. 3.

-parlamentar nos anos 70.²¹⁶ Antes deles, na década de 1960, José Colagrossi Filho era dirigente da Cawo (grupo CC) e diretor do Sinicon, além de deputado federal pelo MDB do Rio, eleito em 1966 e cassado após o AI-5, em 1969. Com a abertura política, foi para o PDT, onde estava o ex-empresário Marcelo Nunes de Alencar, e deu continuidade à sua atuação parlamentar, além de ter sido secretário de Transportes da gestão Brizola.²¹⁷ O ex-ministro Eliseu Resende, ligado à Odebrecht e outras empreiteiras, foi senador nos anos 90 e 2000, e Sérgio Quintella (Montreal) foi do PFL do Rio, tendo atividade parlamentar em Brasília em defesa do empresariado.²¹⁸

O Sinicon e outras associações realizaram intensa atividade legislativa no período de abertura. Particularmente o sindicato atuou pela volta das receitas vinculadas e congelamento de direitos trabalhistas, defendendo orçamentos menos austeros e mais investimentos em infraestrutura, além de preparar-se para defender o “rodoviarismo” na Constituinte.²¹⁹

Na Nova República, as ações do empresariado do setor de obras públicas se concentraram no orçamento, como testemunha Lafayette Prado:

Para contar com recursos suficientes para cobrir o seu faturamento previsto, é frequente a atuação do empresário no sentido de, com a ajuda de parlamentares e o serviço de lobistas, assegurar a introdução de emendas ao Orçamento da União, alocando para as obras de seu interesse os recursos desejados.²²⁰

Os empreiteiros e suas associações apresentavam projetos de obras para deputados e senadores, que os incluíam em emendas parlamentares ao orçamento federal. A obtenção de apoio do Executivo em votações no Congresso depende em boa medida da liberação de verbas para essas emendas, que, caso incluídas no orçamento e liberadas, rendem ao parlamentar recursos para campanha ou outras formas de agrado. Sobre esse poder das empreiteiras no orçamento, o editorial do *Estado de S. Paulo* de 23 de março de 1993 afirmou: “De acordo com a mentalidade dominante no Congresso, sacrifique-se a Saúde, mas nunca essas empresas todo-poderosas [refere-se às empreiteiras], as quais o ministro Adil Jatene disse tinham força para dirigir a elaboração do Orçamento da União”.²²¹

Na transição do regime político, os empresários da construção pesada reforçaram sua atuação junto aos partidos políticos e o parlamento. Seu *modus operandi* nesse âmbito se baseava no estabelecimento de conexões em vários partidos e na tentativa de influenciar os orçamentos da União, estados e municípios. Porém, na ditadura, o trabalho junto ao Executivo era mais importante para que fossem assinados contratos e encampados projetos pelo poder público e, nesse sentido, sobressaíam as conexões com os oficiais das forças armadas.

Conexões militares dos empreiteiros

A aproximação entre militares e empresários, e os da construção em particular, antecede o golpe de 1964, apesar de ter atingido níveis inéditos sob a ditadura. Vários eram os canais para isso, tendo a Escola Superior de Guerra (ESG) uma função importante. Projetada para ser um centro de aproximação entre “cívís” e “militares” – divisão da sociedade formulada a partir das forças armadas e sua doutrina –, a escola era um ambiente de entrosamento de altos oficiais das forças militares, sobretudo o Exército, com políticos e empresários de destaque, em especial os ligados ao grande capital e aparelhos privados de hegemonia, sendo intensa, por exemplo, a interlocução entre a ESG e o Clube de Engenharia. Apesar do predomínio do anticomunismo e da defesa do livre-comércio como princípios, além da defesa do binômio segurança e desenvolvimento, havia certa variedade na orientação teórica e programática dentro da ESG. Assim, mesmo com a presença do capital associado e a defesa das teses de interdependência, grupos do CE mais propensos à defesa da indústria nacional, em detrimento da estrangeira e multinacional, também frequentavam a escola.²²²

O complexo Ipês-Ibad foi outra estrutura organizacional que auxiliou a interação entre altos oficiais militares e empresários, principalmente os representantes do capital internacional e associado. Se o Ipês servia de ponte para aproximação entre esses grupos sociais, central nessa ligação era o coronel Golbery do Couto e Silva,²²³ que, ao mesmo tempo, tinha amplo respaldo de importante fração do oficialato do Exército e sedimentou uma profunda ligação com importantes representantes da burguesia brasileira. Eram conhecidas suas relações com os empresários Augusto Trajano de Azevedo Antunes (Icomi, Hanna Mining e Bethlehem Steel), Israel Klabin (grupo Klabin), Jorge Oscar de Mello Flôres (banco Lar Brasileiro e sindicato dos bancos do Rio de Janeiro), Cândido Guinle de Paula Machado (editora Agir e grupo Guinle) e Antonio Gallotti (grupo Light). Entre os empreiteiros, Golbery era próximo de Haroldo Poland, presidente da Metropolitana e do Sinicon nos anos 60.²²⁴

Outros empresários eram relacionados com os oficiais do grupo avesso aos “internacionalistas” da ESG. Assim, Eduardo Marcondes Ferraz era próximo de militares da chamada “linha dura”, como Jayme Portella e Arthur da Costa e Silva, oficial que ele acolheu em sua casa na noite do golpe. O dono da construtora carioca Sisal, Jadir Gomes de Souza, também tinha relações com Costa e Silva e com Antonio Gallotti (Light). Costa e Silva cultivou uma relação próxima do médico e empresário carioca Leonel Tavares de Miranda e Albuquerque, dono da Casa de Saúde Dr. Eiras, e que se tornou ministro da Saúde após 1967. Também ligado ao chamado grupo dos nacionalistas autoritários, o empresário Armando Daudt d’Oliveira (Biotônico Fontoura) era próximo do general Sylvio Frota, além de ter se relacionado com Carlos Lacerda e Samuel Wainer em suas ações na imprensa.²²⁵

²¹⁶ Revista *O Empreiteiro*. Edição de junho de 1977, nº 113.

²¹⁷ <<http://www2.camara.gov.br/>> acesso em 17 de junho de 2011.

²¹⁸ DREIFUSS, René Armand. *O Jogo da Direita na Nova República*. op. cit. p. 47-107.

²¹⁹ *Informe Sinicon*, Edições de janeiro e abril de 1986, nºs 1 e 4, ano III.

²²⁰ PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção*. op. cit. p. 199.

²²¹ *Apud* PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção*. op. cit. p. 272.

²²² BORGES, Nilson. “A doutrina de segurança nacional e os governos militares”. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de Almeida (org.). *O Brasil Republicano*. Vol. 4. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, p. 15-42. E também GONÇALVES, Williams da Silva; MIYAMOTO, Shigenori. *Militares, diplomatas e política externa no Brasil pós-64*. Campinas: IFCH/Unicamp, 1991, 62 p. (Primeira Versão, 36).

²²³ ARAÚJO, Maria Celina d’; CASTRO, Celso (org.). *Ernesto Geisel*. op. cit. p. 148-150.

²²⁴ DREIFUSS, René A. 1964. op. cit. p. 446-447; GASPARI, Elio. *A Ditadura Envergonhada*. op. cit. p. 153-174; 267-275.

²²⁵ GASPARI, Elio. *A Ditadura Envergonhada*. op. cit. p. 45-81; 153-174; 267-275.

Muitas dessas conexões foram feitas antes do golpe e através da ESG, ou por outros canais, como as agências do aparelho de Estado. Desde antes de 1964, oficiais das três forças ocupavam posições estratégicas em várias autarquias públicas, como a Companhia Nacional de Álcalis, Sudene, Petrobras, CNP, RFFSA, CSN, FNM, BNDE, IBC e IAA.²²⁶ Nessas posições, eles estabeleceram contato e vivência com empresários que prestavam serviços para tais agências e, dentre esses, os empreiteiros tinham posição privilegiada, pelo fato de seu cliente quase exclusivo ser o aparelho de Estado.

Quadro 3.4 – Alguns militares com altas funções em empresas privadas durante a ditadura

Militar	Empresa ou organização na qual trabalhou
Marechal Ademar de Queiroz	Bakal (firma norte-americana de petroquímica)*
General Afonso Albuquerque Lima	Confecções Sparta e Sparta Nordeste
Almirante Álvaro Alberto	Rupturita (presidente; firma de explosivos, 1971)
General Artur Moura	Mendes Júnior S.A.
Filho do general Arthur da Costa e Silva	General Electric do Brasil*
General Carlos Luiz Guedes	Catermaq (presidente) em 1970*
General César Cals Filho	Mineradora Centurião S.A. e outras empresas
Coronel Domingos Ventura Pinto Jr.	Construtora Rabello
General Ernesto Geisel	Norquisa S.A. (presidente do conselho de adm.)
Capitão Euclides Quandt de Oliveira	Siemens do Brasil (diretoria)*
Almirante Fernando Carlos de Mattos	Vice-presidente da Setal Engenharia em 1970
General Golbery do Couto e Silva	Dow Chemical (presidente)*
General Golbery do Couto e Silva	Banco Cidade
Major Heitor Aquino Ferreira	Projeto Jari e Boverj (assessor)
Coronel Hygino Corsetti	Nippon Electric Corporation*
Gal. João Baptista Leopoldo Figueiredo	Caterpillar (conselho consultivo)*
General Juracy Magalhães	Ericsson do Brasil (presidente)*
General Luiz Faro	Sinicesp (diretoria)
Coronel Mário David Andreazza	Companhia de Seguros Atlântica Boavista
Marechal Osvaldo Cordeiro de Farias	Grupo empresarial João Santos
Coronel Raimundo Saraiva Martins	Colméia Financeira

* Firmas estrangeiras. Fontes: O Empreiteiro, nº 20, 34, 43 e 215; O Globo, 26/08/2010, p. 14; POCAS, B. G., A Construção... op. cit. p. 90-121; GASPARI, E. A Ditadura Derrubada, op. cit. p. 197-213; 279-305; 411-24; GASPARI, E. A Ditadura Encarnada, op. cit. p. 369-398; BANDEIRA, L. A. M. Carréis... op. cit. p. 155-182; FICO, C. O Grande Irmão, op. cit. p. 187-230; DREIFUSS, R. A. O Jogo... op. cit. p. 249-294; SINICESP, A Saga... op. cit. p. 18-27; PAULA, D. de, fim de Linha, op. cit. anexo; D'ARAUJO, M. C. et al., CASTRO, Celso (org.), Ernesto Geisel, op. cit. p. 474; CAVALHO, L. M. Cobrac... op. cit. p. 455; CPDOC. Dicionário... op. cit.

226 BENEVIDES, Maria Victoria. O Governo Juscelino Kubitschek, op. cit. p. 147-193.

no trato com o governo durante a ditadura: “Isso é simples. A gente colocava um coronel na empresa”.²²⁷ O objetivo da alocação desse funcionário de origem militar na empresa era obter facilidades com a administração e garantir a proximidade com agências e figuras da sociedade política, o que poderia render frutos para a empresa.

Realizamos um levantamento prévio e apenas demonstrativo de altos oficiais militares que exerceram funções em empresas privadas durante a ditadura (Quadro 3.4). Esse levantamento preliminar mostra como vários oficiais de altas patentes e importantes funções no aparelho de Estado na ditadura foram atuar em grandes empresas privadas, convidados por seus dirigentes. Vê-se como boa parte eram empresas multinacionais e como predominavam militares do Exército que haviam desempenhado funções em altos cargos da burocracia estatal, havendo inclusive presidentes da República e pessoas a ele próximas. Assim, Geisel, com larga experiência no setor de petróleo, foi trabalhar na petroquímica Norquisa em 1980, após deixar a presidência, e seu secretário particular, Heitor Aquino Ferreira, atuou no projeto Jari e na Bolsa do Rio. O chefe do SNI e ministro da Casa Civil, Golbery, foi presidente da Dow Chemical no intervalo entre essas funções públicas, e um parente do presidente Figueiredo trabalhou na Caterpillar. O filho do falecido presidente Costa e Silva abandonou a carreira militar para atuar em firmas privadas, através da GE. Chamam atenção também as empreiteiras e suas associações como empregadoras de oficiais durante o regime, o que conseguimos identificar na Rabello, na Mendes Júnior, na Setal e no Sinicesp.

Essa relação entre empresários e militares durante a ditadura não se reteve na participação dos oficiais nos negócios privados, mas também no ingresso das companhias e seus donos em projetos militares e no aparato de repressão. O maior exemplo foi a Operação Bandeirantes (Oban), criada a partir de uma comissão geral de Inquéritos Policiais-Militares (IPMs), proposta no governo Costa e Silva pelo ministro da Guerra, general Jayme Portella. A Oban foi criada para centralizar o sistema de segurança, subordinado ao presidente da República, em julho de 1969. Seu orçamento era bancado por contribuições privadas, e Luiz Macedo Quental, ligado a empreiteiras e à Light, pediu contribuições dos empresários paulistas. Na Fiesp, o ministro Delfim fez o mesmo pedido e conseguiu contribuições de empresas nacionais como Camargo Corrêa, Folha de São Paulo, grupo Ultra e firmas internacionais como Nestlé, General Electric, Mercedes-Benz, Siemens e outras.²²⁸ Consta que os empresários José Mindlin (Metal Leve) e Antônio Ermírio de Moraes (Votorantim) teriam sido sondados para contribuir e recusaram. A Oban era integrada por policiais e militares comandados inicialmente pelo delegado Sérgio Paranhos Fleury e praticava deliberadamente a tortura, além de ter ligações com traficantes de drogas e outros criminosos.²²⁹ Suas ações tiveram importância na desarticulação da esquerda armada, e os empresários que contribuíam para o aparato se tornaram alvos da guerrilha urbana.

227 Entrevista com o engenheiro Carlos Freire Machado, da Stup, realizada em 18 de maio de 2010.
228 BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. Carréis e Desnacionalização, op. cit. p. 197-207.

O MRT [Movimento Revolucionário Tiradentes] fora totalmente liquidado em menos de uma semana. Devanir, o líder do grupo, caiu vivo e foi assassinado na tortura. Depois do Bacuri, era o cara mais visado pela repressão em São Paulo. Morreu pendurado num gancho de açougue.

Em represália pela morte do chefe, os remanescentes do MRT, com apoio da ALN [Aliança Libertadora Nacional], metralharam o presidente da Ultrágás, o empresário dinamarquês Henning Boilsen [sic]. Era um dos principais financiadores da OBAN. Organizador da caixinha que dava gratificações por presunção de líder subversivo. Na morte de Carlos Marighela, por exemplo, foram mais de cem milhões velhos pros bolsos do delegado Fleury.

O industrial também cedia à repressão, facilidades da sua empresa: aviões, viaturas, sítios. Em compensação, tinha livre acesso aos porões da OBAN e de vez em quando ia assistir às torturas.

Um comando misto das duas organizações fechou o seu carro e o crivou de balas, nos pacatos paralelepípedos de Perdizes. Os seis membros do comando e outros remanescentes da MRT, por sua vez, caíram no decorrer daquela semana.²³⁰

O episódio do assassinato do presidente da Ultrágás e diretor da Fiesp, Henning Boilsen, foi retaliação dos grupos de esquerda armada ao financiamento da política de terror pelo empresariado. O alvo principal da ALN era o presidente nacional do grupo Ultra, Peri Igel, porém, devido ao seu forte esquema de segurança, esse foi abortado. Boilsen foi então escolhido, por ser não só contribuinte e organizador das arrecadações na Fiesp, mas figura interessada nas sessões de tortura. Boilsen se engajava na articulação com militares desde antes do golpe, ao participar do Ipes-SP e do Centro de Integração Empresa-Escola. Foi também um dos articuladores da mobilização para impedir que Dom Hélder Câmara recebesse o prêmio Nobel da paz.²³¹

Outros alvos da ALN eram o ministro Delfim, que os grupos de guerrilha cogitaram sequestrar, e o grupo Folha, cujo prédio queriam destruir. Sebastião Camargo, da Camargo Corrêa, também um deles, por conta de seu decisivo apoio às ações da Oban.²³² Essa depois se estruturou formalmente, tendo modelo reproduzido em todo o país com os DOI-Codi (Destacamento de Operações Especiais-Centro de Operações de Defesa Interna). O novo aparato de repressão foi dotado de orçamento público e comandado por oficiais militares.²³³

Outro episódio de auxílio das empresas de construção à violência da ditadura, menos conhecido, é o suporte dado por empresas à direita terrorista no período da transição política. Em investigações recentes, foi descoberto que militares envolvidos nas explosões de bombas em fins dos anos 70 e início dos 80 buscavam conhecimento sobre explosivos em construtoras e canteiros de obras. A agenda de telefones do sargento morto na ação terrorista frustrada do espetáculo de 1º de maio de 1981 no Riocentro trazia nomes de funcionários de firmas de construção, além de empresas de equipamentos elétricos. O Goesp era um grupo que congregava militares e policiais ligados aos atentados da direita e que formou especialistas em explosivos dentro da Secretaria de Segurança do estado do Rio, pre-

cursora do Esquadrão Antibombas da polícia fluminense. O conhecimento foi adquirido em visitas a construtoras e leitura de manuais da esquerda armada, com a busca de informações sobre explosivos caseiros e de pequeno porte. O Goesp virou o Serviço de Recursos Especiais, depois Departamento Geral de Investigações Especiais da Polícia Civil (DGIE). Um dos futuros integrantes do esquadrão antibombas, identificado como Amêndola, afirma:

Li manuais do Exército, mas o Exército, na época, só conhecia explosivos militares mesmo, não os caseiros. Então, fomos conhecer os explosivos da indústria civil. O Teobaldo foi comigo em empresa de construção. E estudamos nos manuais da ALN, que havia no gabinete do secretário.²³⁴

O movimento terrorista de direita, responsável por mortes como a da secretária da OAB-RJ, era comandado por oficiais contrários à abertura política. Apesar do conhecimento adquirido em empresas, as construtoras que forneceram informações sobre explosivos para os agentes não foram identificadas. Não sabemos também se os engenheiros, funcionários e dirigentes das empresas de construção sabiam estar auxiliando as ações de terrorismo ao fornecer informações sobre explosivos para os militares e policiais envolvidos no grupo.

Esses exemplos sobre as conexões entre empresários, empreiteiros e militares mostram como essa articulação ganhou força durante a ditadura, sendo expressão direta da aliança política que deu respaldo ao regime a de empresários de grandes empresas com oficiais das forças armadas. Além de contatos informais entre os dirigentes das firmas com generais e militares de alta patente, havia o convite para que esses integrassem a diretoria da firma, de modo a obter trânsito junto ao aparelho de Estado em um momento em que os altos cargos da sociedade política eram preenchidos por oficiais militares. Além disso, alguns empresários apoiaram medidas de repressão como a Oban e, ao que parece, ações da direita militar terrorista. Em uma ditadura formalmente comandada por militares, esse tipo de conexão era importante para o sucesso de determinadas empresas, além da própria implementação de projetos coletivos elaborados por esses empresários em seus aparelhos privados.

A trajetória dos principais intelectuais orgânicos e representantes do setor

Antes que Gramsci elaborasse o conceito de intelectual orgânico, Marx e Engels apresentaram reflexão que em parte adiantava certos elementos da categoria gramsciana, quando os dois autores alemães tratavam da questão da ideologia:

A divisão do trabalho, de que já tratamos acima como uma das forças principais da história até aqui, expressa-se também no seio da classe dominante como divisão do trabalho espiritual e material, de tal modo que, *no interior desta classe, uma parte aparece como os pensadores desta classe (seus ideólogos ativos, conceptivos, que fazem da formação de ilusões desta classe a respeito de si mesma seu modo principal*

²³⁰ SIRKIS, Alfredo. *Os Carbonários: memórias da guerrilha perdida*. 10ª ed. São Paulo: Global, 1988. p. 336.

²³¹ GASPARI, Elio. *A Ditadura Escancarada*. op. cit. p. 45-57.

²³² Filme "O Cidadão Boilsen".

²³³ BRASIL. *Nunca Mais: um relato para a história*. 7 ed. Brasília: Varco, 2005. p. 70.

*de subsistência), enquanto que os outros relacionam-se com estas ideias e ilusões de maneira mais passiva e receptiva, pois são, na realidade, os membros ativos dessa classe e têm pouco tempo para produzir ideias e ilusões acerca de si próprios.*²³⁵ [grifo nosso]

Já em meados do século XIX, os dois criadores do materialismo histórico apontavam para uma divisão no seio da classe dominante entre os formuladores ativos das ideias da classe e os membros mais passivos, que apoiavam e aderiam às suas formulações e projetos.

Foi a partir dessas elaborações que Gramsci desenvolveu sua conceituação de intelectual. Diferenciando intelectual orgânico do intelectual tradicional, Gramsci afirmou que “[t]odos os homens são intelectuais, mas nem todos os homens têm na sociedade a função de intelectuais”.²³⁶ O autor explica qual é a função que distingue o intelectual: “A relação entre os intelectuais e o mundo da produção não é imediata [...], é mediatizada, em diversos graus, por todo o tecido social, pelo conjunto das superestruturas, do qual os intelectuais são os funcionários”.²³⁷ Assim, o intelectual orgânico aparece como um organizador das ideias de uma determinada classe social ou fração, fazendo-o muitas vezes no âmbito da sociedade civil, a partir dos aparelhos privados de hegemonia. Os intelectuais não seriam um grupo à parte da sociedade, mas uma função existente nas classes e frações, sendo que, segundo Gramsci, cada grupo social cria uma ou mais camadas de intelectuais orgânicos, que lhe dão homogeneidade e consciência da própria função.²³⁸

Também os empresários e empreiteiros brasileiros formaram seus próprios intelectuais orgânicos, que representavam essa fração de classe e elaboravam valores e concepções de mundo próprias a esse grupo social. Nessa parte do capítulo, trataremos de tais intelectuais e também dos representantes da construção pesada na sociedade política. Apesar de não exercerem essa atividade intelectual, organizando as ideias da fração de classe, figuras como a do coronel Mário Andreazza conferiam homogeneidade, direção e representação aos empreiteiros de obras públicas, funcionando como polo de convergência em torno do qual se reuniam os empresários do setor. Com a ressalva de que esses representantes não podem ser considerados estritamente intelectuais orgânicos, trataremos deles por entender que a análise de sua trajetória ajuda a compreender como os empresários da construção se estruturaram enquanto grupo coletivo e organizado ao longo da ditadura em torno de certas lideranças.

Haroldo Poland, os empreiteiros e o golpe de 1964

Haroldo Cecil Poland não pode ser considerado um intelectual orgânico dos empresários da construção pesada, mas teve a função de líder de boa parcela dessa fração social ao assumir a primeira presidência do Sinicon e ser o principal empresário do setor envolvido com o golpe de 1964.

²³⁵ MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. *A Ideologia Alemã*. op. cit. p. 20.

²³⁶ GRAMSCI, Antonio. *Cadernos do Cárcere*. op. cit. vol. 2. p. 18.

²³⁷ GRAMSCI, Antonio. *Cadernos do Cárcere*. op. cit. vol. 2. p. 20.

²³⁸ GRAMSCI, Antonio. *Cadernos do Cárcere*. op. cit. vol. 2. p. 20.

Presidente da Companhia Metropolitana de Construções na década de 1960, Poland era também sócio do Banco Português do Brasil e acionista de outras companhias.²³⁹ Foi a partir da sua função no Sinicon e no Cicyp²⁴⁰ que ele se postulou, como líder dos empreiteiros, a participar do esforço empresarial-militar do Ipes (Instituto de Pesquisas e Estudos Sociais) para desestabilizar o governo Jango, elaborando projetos para um novo governo. Poland teve intensa atuação no Ipes, aliciando inclusive outros empreiteiros a financiá-lo, como Marco Paulo Rabello, que afirmou: “O Poland me convenceu a contribuir com o IPES”.²⁴¹ No instituto, Poland atuou no estudo sobre “Reforma do Legislativo e da Administração Pública” e arrecadou recursos para ajudar os Círculos Operários, movimento de trabalhadores oposto aos sindicatos combativos e orientado pelo padre Velloso, educador jesuíta e engenheiro civil que foi o primeiro reitor da PUC-Rio e um dos criadores da universidade.²⁴² Dentro do Ipes, Poland era muito ligado ao coronel Golbery do Couto e Silva, sendo considerado o ipesiano civil mais próximo do militar. Elio Gaspari, de posse do arquivo de Golbery, afirma que, quando este organizava o SNL, mantinha contato telefônico diário com oito pessoas, seis militares e dois civis, dentre os quais Haroldo Poland. Quando Golbery planejou governar a Guanabara, cogitou Poland para uma secretaria estadual.²⁴³ No dia do golpe de 1964, Poland foi armado para a casa de David Nasser, na Tijuca, e, segundo o jornalista Luiz Maklouf de Carvalho, Poland foi um “empresário de peso na grande conspiração civil-militar que derrubou Jango”.²⁴⁴ Muito ativo no primeiro governo da ditadura, Poland foi cogitado para a presidência do BNH, quando Sandra Cavalcanti deixou o cargo, mas foi preferido em favor de Mário Trindade.²⁴⁵

Na década de 1970, o controle e a liderança da Metropolitana passaram para Maurício Nunes Alencar e Frederico Gomes da Silva, e os negócios de Poland parecem ter sofrido decadência, como relata seu amigo, o jornalista David Nasser na matéria “O revolucionário esquecido”, publicada na revista *O Cruzeiro* em 1973. Nessa reportagem, Nasser afirma que as atividades empresariais de Poland não iam bem e reclamava socorro:

Raros homens se arriscaram tanto de maneira tão desprendida quanto Haroldo Cecil Polland. [...] Amigo de Castelo Branco, de Golbery do Couto e Silva, de Costa e Silva, de Cordeiro de Farias, de Magalhães Pinto – Haroldo detestava a evidência. Creio que nunca houve um patriota mais silenciosamente audacioso.²⁴⁶

A decadência de Poland parece indicar rearranjos na composição política do regime ditatorial depois do golpe. Apesar de seus insucessos empresariais, esses não representavam uma decadência dos empreiteiros, que logo acharam outros representantes de seus interesses no seio do aparelho de Estado.

²³⁹ CARVALHO, Luiz Maklouf. *Cobras Criadas*. op. cit. p. 383-454.

²⁴⁰ Como vimos, Poland presidiu o Sinicon entre 1960 e 192 e foi o representante brasileiro no Conselho Interamericano de Comércio e Produção (Cicyp) nos anos 60.

²⁴¹ CARVALHO, Luiz Maklouf. *Cobras Criadas*. op. cit. p. 417.

²⁴² DREIFUSS, René Armand. *A Internacional Capitalista*. op. cit. p. 245-264.

²⁴³ GASPARI, Elio. *A Ditadura Derrotada*. op. cit. p. 167-179.

²⁴⁴ CARVALHO, Luiz Maklouf. *Cobras Criadas*. op. cit. p. 417.

²⁴⁵ DREIFUSS, René Armand. 1964: a conquista do Estado. op. cit. p. 446-447.

Andreazza e Eliseu, representantes máximos dos empreiteiros na ditadura

As duas figuras que mais agregavam em torno de si e que traduziam pública e abertamente os interesses dos empresários da construção pesada durante a ditadura não podem ser considerados intelectuais orgânicos por não virem estritamente de uma organização da sociedade civil e por não serem organizadores da cultura dos empreiteiros. No entanto, entre 1964 e 1985, eles foram francamente representantes dos interesses dessa fração da burguesia nacional no aparelho de Estado, traduzindo a união e convergência dos construtores em torno de certos projetos.²⁴⁷ Os dois podem ser analisados juntos porque participavam do mesmo grupo político e tinham suas ações e movimentos combinados entre si, sendo aliados durante o período abarcado. Corresponderam ainda a um mesmo projeto, o modelo rodoviário, fartamente defendido pelo Sinicon, que parece ter sido uma espécie de segunda casa dos dois, que tinham ali sua base social. Agiam também conjuntamente na imprensa, a partir de suas ligações com David Nasser e com matérias pagas para difundir as obras realizadas pelas agências do Estado sob seu comando.²⁴⁸

Mário David Andreazza nasceu em Caxias do Sul e fez seus estudos secundários no Rio de Janeiro, formando-se na Escola Militar, além de ter atuado na Escola Superior de Guerra como aluno e professor. Sua formação militar e íntima ligação com os empresários da construção pesada faziam dele o elo de ligação dos empreiteiros com as forças armadas e a ditadura, sendo ele o principal porta-voz do setor junto ao aparelho de Estado e às três forças militares, apesar de haver outros oficiais também relacionados a construtores. Andreazza não completou a carreira militar, interrompendo-a quando era coronel do Exército, posto alcançado em 1965. Era ligado a Golbery do Couto e Silva, com quem trabalhou no Conselho de Segurança Nacional (CSN) e no Serviço Federal de Informação e Contra-Informação (SFICI), além de ter sido informante do SNI quando o órgão era dirigido por Golbery.²⁴⁹ Afastou-se do grupo da ESG durante o governo Castello e aproximou-se do ramo que Alfred Stepan chamou de “nacionalistas autoritários”, estruturado no Ministério da Guerra de Arthur da Costa e Silva, ambiente no qual trabalhou com Jayme Portella e Afonso Albuquerque Lima. Fez campanha para Costa e Silva desde 1965, conforme consta em carta enviada a David Nasser em 1974: “David, lembre-te do período que antecedeu a candidatura do Costa e Silva. Vencemos o Golbery e o Ernesto. Disto não esqueçamos”.²⁵⁰ Andreazza e Albuquerque Lima apoiaram a campanha do Clube de Engenharia em “defesa da engenharia brasileira”.²⁵¹

Andreazza foi o primeiro titular da pasta dos Transportes do país, ministério criado pelo Geipot de Lafayette Prado e derivado do Ministério de Viação e Obras Públicas. Foi ministro por sete anos (1967-1974), sendo ele um dos que se manteve no posto durante todos os anos dos governos Costa e Silva e Médici. Nesse período, aproximou-se dos empreiteiros e liderou grandes projetos viários nacionais,

²⁴⁷ É certo que havia outros representantes do setor no aparelho de Estado no período, com importância central em certas áreas de atuação das empreiteiras, como foram Antônio Dias Leite e Eliezer Batista. No entanto, para efeito de recorte, iremos nos deter aqui em Andreazza e Eliseu Resende.

²⁴⁸ CARVALHO, Luiz Maklouf. *Cobras Criadas*. op. cit. p. 455-486.

²⁴⁹ GASPARI, Elio. *A Ditadura Derrotada*. op. cit. p. 141-153.

²⁵⁰ CARVALHO, Luiz Maklouf. *Cobras Criadas*. op. cit. p. 464.

²⁵¹ ARAÚJO, Maria Celina d'. CASTRO, Celso (org.). *Ernesto Geisel*. op. cit. p. 154; *Revista O Empreiteiro*. Edição de junho de 1973, nº 65; CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. folheto anexo.

com ênfase na construção rodoviária, sendo sua gestão responsável por obras como a pavimentação da Belém-Brasília, a construção da Transamazônica, da Rio-Santos, da ponte Rio-Niterói, da Perimetral Norte e da Cuiabá-Santarém. Boa parte dos projetos se concentrava na região amazônica e objetivava “Integrar o território nacional”, combinando objetivos econômicos, estratégicos e militares, segundo seus discursos. Em suas falas, o ministro externava as ideias e as formulações dos defensores do setor rodoviário, acabando por se tornar expoente da ideologia do grupo, como se vê em seu testemunho de 1967 sobre viagem feita à região amazônica:

Eu não sou contra o rio Amazonas. Mas acontece que ele continua longo e triste. Do avião se observa o vazio demográfico e por aí se imagina a vida de um ribeirinho, distante de tudo e sujeito aos prejuízos das enchentes. Depois dessa visão da Amazônia, fiquei convencido de que a rodovia produz o desenvolvimento no lugar do traçado. Não realiza somente a ligação entre zonas, mas ocupa realmente o território. Belém-Brasília é o exemplo típico da humanização de uma vasta área e Porto Velho, no território da Rondônia, começa a sentir os efeitos da ligação terrestre com o Sul.²⁵²

Esse é um dos vários relatos do ministro, que acabou se especializando na realização de cursos em ambientes como a ESG e congressos de empreiteiros. Vê-se como o seu conteúdo expressa a ideologia de aparelhos privados como o Sinicon, que organizava o seminário “A rodovia como fator de desenvolvimento”, com participação do ministro.²⁵³ Seus pronunciamentos viravam livretos e foram editados, o que faz constar 19 livros de sua autoria na Biblioteca Nacional, a maior parte referente ao período em que foi ministro dos Transportes. O tom ufanista e autopromocional era visível nas palestras de Andreazza, como na sua frase impressa na propaganda da General Motors, em referência ao encontro da Transamazônica com a Cuiabá-Santarém: “... as estradas se cruzarão no âmago da floresta tropical formando a própria imagem do cruzeiro do sul de nossos céus”.²⁵⁴ O mesmo se vê em frase sua publicada na edição especial da revista *Visão* sobre a política de transportes: “Um governo que fizesse só estradas e não fizesse nada, teria feito tudo; um governo que fizesse tudo mas não fizesse estradas, não teria feito quase nada”.²⁵⁵

Sua gestão no ministério foi responsável por diversos projetos, que no âmbito rodoviário diziam respeito às vias na Amazônia, às rodovias multinacionais e aos projetos de integração nacional no Nordeste e Sudeste. Muitas dessas obras tinham sido projetadas pelo Geipot de Lafayette Prado, no governo Castello, contra o qual Andreazza se voltou criticamente. Com estudos realizados por firmas estrangeiras, muitas dessas rodovias foram financiadas pelo Bird, o que ajudou a criar uma relação do ministro com o banco internacional, dando-lhe trânsito e credibilidade naquela instituição multilateral.²⁵⁶

²⁵² *Revista O Empreiteiro*. Edição de junho de 1973, nº 65.

²⁵³ *Revista O Empreiteiro*. Edição de setembro de 1968, nº 8.

²⁵⁴ *Revista O Empreiteiro*. Edição de outubro de 1971, nº 45. Luiz Maklouf de Carvalho afirma que o jornalista David Nasser escrevia boa parcela de seus discursos. Em *Cobras Criadas*. op. cit. p. 383-454.

²⁵⁵ *Revista Visão*. Edição de 18 de julho de 1969.

²⁵⁶ CARVALHO, Luiz Maklouf. *Cobras Criadas*. op. cit. p. 372-373.

Além das rodovias, a gestão Andreazza nos Transportes foi marcada por investimentos em grandes projetos portuários, como o superporto de Rio Grande. O ministro se envolveu na “batalha dos fretes”, opondo-se ao predomínio dos países centrais no sistema internacional de fretes, apoiando o transporte em embarcações de bandeira brasileira, além de incentivar a produção naval nacional.²⁵⁷ Esse episódio, combinado ao fato de sua base social ser constituída por empresas de capital dominante nacional, fortaleceu uma imagem de defensor da empresa privada nacional, que ele utilizaria para promoção pessoal e política. Andreazza buscava chegar à presidência da República após Costa e Silva e, nessa empreitada, alega ter acumulado adversários, como oficiais da ESG, Eugênio Gudin, a Cia Docas de Santos, armadores internacionais e o consórcio afastado das obras da ponte Rio-Niterói.²⁵⁸

Acusado de atividades ilegais e de receber propinas de empresas,²⁵⁹ Andreazza foi continuamente homenageado pelos empresários do setor no final de seu mandato como ministro dos Transportes. Além de presidir congressos de empreiteiros, em especial os do Sinicon, foi escolhido o homem de construção do ano de 1972 pela revista *O Empreiteiro* e frequentava as recepções sociais de empreiteiros.²⁶⁰ Apesar dessa proximidade com os construtores, o ministro parece não ter tido entendimento ótimo com todos os empresários do setor, sendo que Wilson Quintella e Delfim Netto relatam um ríspido desentendimento com Sebastião Camargo por conta da obra da ponte Rio-Niterói.²⁶¹

Andreazza também não contava com a simpatia de Geisel, que chegou a cogitá-lo para o governo do Rio Grande do Sul, mas acabou não o nomeando para cargo algum em seu governo.²⁶² O relato de Geisel sobre o ministro no período Figueiredo indica grupos sociais que lhe davam suporte:

Andreazza era dinâmico e sempre queria mais dinheiro para fazer mais estradas. [...] Andreazza, muito inteligente e capaz, era um gastador. Só pensava em obra e mais obra, e não queria saber de onde vinha o dinheiro. [...] O Andreazza também tinha problemas com o Simonsen, sempre querendo mais dinheiro, mais dinheiro, e o Simonsen dizendo: “Não tem. Não pode ser”.²⁶³

No caso, a atuação de Andreazza pode ser vista como a de um representante dos empreiteiros e outros empresários que se empenhava dentro do aparelho de Estado para direcionar recursos públicos para os setores de atividades de sua base social.

Sua saída do ministério dos Transportes e a nomeação do general Dirceu Nogueira para o cargo geraram críticas dos empreiteiros, em um momento de escalada dos conflitos no âmbito da construção pesada e dos ataques dos sindicatos e associações às políticas públicas. No início de 1978, chegando ao fim do governo Geisel e ventilada a candidatura de Figueiredo para presidente, Andreazza se mobilizou para apoiá-la. Com essa movimentação, Andreazza foi indicado para o ministério do Interior e levou

²⁵⁷ Revista *O Empreiteiro*. Edição de junho de 1973, nº 65.

²⁵⁸ CARVALHO, Luiz Maklouf. *Cobras Criadas*. op. cit. p. 464.

²⁵⁹ GASPARI, Elío. *A Ditadura Envergada*. op. cit. p. 309.

²⁶⁰ Como se vê em Revista *O Empreiteiro*. Edição de julho de 1969, nº 17.

²⁶¹ QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. op. cit. p. 11-14; 323-336.

²⁶² GASPARI, Elío. *A Ditadura Derrotada*. op. cit. p. 197-213; 229-256.

²⁶³ D'ARAUJO, Maria Celina; CASTRO, Celso (org.). *Ernesto Geisel*. op. cit. p. 221; 431-432.

seu fiel aliado, Eliseu Resende, para os Transportes. Com a influência sobre dois ministérios centrais, seu poder foi ainda mais forte que no período Médici, e Andreazza acumulou 13 anos como ministro nos 21 anos de governo liderado por militares, sem contar os três anos como assessor no Ministério da Guerra. Como ministro do Interior, Andreazza voltava a ter sob sua administração autarquias contradoras dos serviços dos empreiteiros, como BNH, Sudene e DNOS. Andreazza recebeu de Figueiredo importantes projetos direcionados a marcar seu governo como de cunho “social”, como a construção de habitações populares, o Plano Nacional de Saneamento (Planasa) e o Programa de Erradicação da Sub-Habitação, o Promorar.²⁶⁴

O retorno de Andreazza ao ministério representava a volta dos empreiteiros de maneira mais direta ao centro do poder. A partir de 1979, o BNH e sua política de construção de moradias receberam elogios das entidades de empreiteiros e algumas empresas criaram subsidiárias de construção imobiliária, como a Mendes Júnior, próxima do ministro. Os programas do ministério contavam com financiamento do Banco Mundial, que havia reorientado seus empréstimos justamente para obras de cunho social, como os empreendimentos em saneamento e habitação popular. As ações do ministro se concentravam onde o PDS era mais forte e continuou no poder após as eleições de 1982, como as regiões Nordeste e Norte. A gestão do ministro contava com o apoio de governadores nordestinos e sua administração teve ferrenhos elogios de Antonio Carlos Magalhães.²⁶⁵

O lance mais ousado da trajetória de Andreazza veio em seguida. Com o processo de transição política, o ministro se lançou à sucessão presidencial, tendo o apoio do presidente Figueiredo e de fatia expressiva do PDS, em especial os líderes políticos nordestinos. O *Informe Sinicon* passou a circular justamente com o início de sua candidatura e veiculou em quase todas as edições notícias sobre a movimentação de Andreazza. A sua candidatura foi lançada em 24 de janeiro de 1984 com a publicação do livro *Democracia, Trabalho e Justiça Social*, no qual o ministro defendeu o crescimento anual de 7% da economia brasileira e levantou a bandeira da defesa da empresa privada nacional.²⁶⁶

O maior programa associado à candidatura de Andreazza era o Plano Nordeste, conjunto de projetos voltado para desenvolver aquela região do país e que já estava em curso no governo Figueiredo com um gasoduto da Petrobras, que dispunha de intensa propaganda oficial e visitas do presidente. O “Nordestão” incluía projetos como o Polo-Nordeste, Sertanejo, Pró-hidro, Pró-várzeas e outros, porém seu item principal era a transposição de águas do rio São Francisco para o semiárido nordestino, com a justificativa de que isso levaria à solução o problema da seca e da miséria no sertão. O Nordeste contava com o apoio do ministro Delfim e era orçado em US\$ 12 bilhões, a serem gastos em 15 anos, até 1999, criando 1,8 milhão de empregos. Com recursos do Bird, já parcialmente aprovados, seu financiamento incluía também instituições como a Brasilinvest, de Mário Garnero, empresa depois acusada de ilegala-

²⁶⁴ TRINDADE, Claudia Peçanha da. *Entre a Favela e o Conjunto Habitacional: programa de remoção e habitação provisória (1960-1970)*. Dissertação (Mestrado em História). Niterói: UFF, 2006, p. 16-53.

²⁶⁵ Revista *O Empreiteiro*. Edições nºs 134 e 153; RESENDE, Eliseu. *Pronunciamento na Câmara dos Deputados “Ponte Rio-Niterói 25 Anos”*. Brasília: Câmara dos Deputados, 1999, p. 1-8.

lidade. Os gastos do programa eram concentrados em obras públicas a cargo de empreiteiras, que apoiavam o programa e a candidatura de Andreazza.²⁶⁷

Em almoço na CNI — presidida por Albano Franco, que apoiava a candidatura Aureliano Chaves — Andreazza defendeu a renegociação da dívida externa brasileira, mantendo os compromissos internacionais e, consoante o discurso então dominante, manifestou-se a favor da redução da intervenção estatal na economia e da carga tributária. Apesar da força no PDS do Nordeste e do apoio de Figueiredo, a cúpula das forças armadas não estava engajada consensualmente em sua candidatura. O ex-presidente Geisel apoiava Aureliano Chaves, e Golbery conspirava pela sua derrota, apoiando Maluf. Na convenção nacional do PDS, Maluf venceu Andreazza por 493 votos a 350.²⁶⁸

A derrota de Andreazza causou abalos, mas não esvaziou o poder dos empreiteiros. Alguns líderes do PDS, descontentes com a vitória de Maluf, retiraram apoio à chapa do partido e criaram a frente liberal, em suporte a Tancredo. Antigos defensores de Aureliano Chaves e Andreazza, como ACM e Samey, ingressaram na chapa do PMDB. Diante da preocupação dos empreiteiros com o rumo do Nordeste, Tancredo elogiou o programa, afirmando estar comprometido com sua implementação.²⁶⁹

Andreazza deixou o governo em 15 de março de 1985 e dedicou-se em seus últimos anos de vida à carreira privada, trabalhando em empresas como a Companhia de Seguros Atlântica Boavista. Falecido em 1988, o ex-ministro foi homenageado anos depois no Congresso Nacional na celebração dos 25 anos da ponte Rio-Niterói por seu pupilo, Eliseu Resende, que convidou a viúva, o filho e o neto de Andreazza para a cerimônia.²⁷⁰

A trajetória de Eliseu Resende esteve umbilicalmente ligada à de Andreazza durante a ditadura. Natural de Minas, Resende se formou na Escola de Engenharia da UFMG, onde lecionou, tendo ainda mestrado e doutorado nos Estados Unidos. Trabalhou inicialmente no banco Crédito Real de Minas e na área de transportes no DER-MG, onde travou contato com as empreiteiras mineiras. Tendo fortes ligações com empresas do setor, atuou na equipe de Salviano Lafayette Prado entre 1964-1967, responsável pela reestruturação do sistema de transportes do país. Defensor do transporte rodoviário, Eliseu ficou com a chefia do grupo executivo voltado para a substituição das ferrovias e ramais antieconômicos (o Gesfra). Apesar de subordinado a Lafayette e responsável pela política do Geipot, Resende não foi à conferência do MVOP dada à nova equipe ministerial na transição para o governo Costa e Silva. Naquele momento, ele já havia se aproximado de Andreazza e já era o nome indicado para a direção-geral do DNER, afastando-se de Lafayette Prado e seu grupo político.²⁷¹

Na gestão do DNER, de 1967 a 1974, Resende foi um braço direito de Andreazza na implementação dos principais projetos rodoviários de então. De perfil mais técnico que o ministro, ele escrevia livros e realizava palestras, inclusive em eventos de empreiteiros e na conferência da *International Road Federation*, em Munique em 1973.²⁷²

Junto com Andreazza, Eliseu adquiriu a fama de receber propinas de empresários. Em 1974, quando o PMDB ganhou força no parlamento, o Tribunal de Contas da União (TCU), subordinado ao Legislativo, condenou as contas da administração de Resende no DNER, sendo Lafayette Prado também punido. Resende foi obrigado a pagar 10 salários mínimos, o que o levou a se defender com a redação de uma monografia com prefácio de Andreazza.²⁷³ Depois, foi acusado de desviar recursos públicos no esquema PC Farias, no governo Collor.²⁷⁴

Seguindo regra no setor, Resende foi atuar na área privada ao sair do governo. Abriu firma de consultoria própria (a CAB), que servia para criar canais e obter informações do aparelho estatal para empresários. Eliseu trabalhou também para a Ford do Brasil e a mineradora Samarco e, nos anos 1980, para as empresas do grupo Odebrecht.²⁷⁵ Alijado do poder junto com Andreazza entre 1974 e 1979, Eliseu voltou ao governo como ministro dos Transportes no período Figueiredo. Sua nomeação num momento em que as políticas de transporte estavam orientadas para as estradas de ferro, em detrimento das rodovias, foi vista como um recuo do governo, e as firmas ferroviárias se mostraram preocupadas. Logo no início de sua gestão, o ministro declarou que daria “prioridade para ferrovias”. Depois de ter criticado a ferrovia do Aço durante o governo Geisel,²⁷⁶ ele declarava que as políticas no setor continuariam privilegiando as ferrovias, hidrovias, transporte de massa e corredores de exportação, diante das dificuldades de suprimento de petróleo. No entanto, em entrevista à revista *O Empreiteiro* de junho de 1981, o ministro reclamava do alto custo da implementação das ferrovias e alertava que “o desenvolvimento do Centro-Oeste forçará a volta às rodovias”:

Para o bem ou para o mal, a vocação brasileira é para o rodoviarismo. Assim foi feito, assim será. [...] Eu acho que exploraremos um pouco mais as rodovias, onde o Brasil tem uma larga tradição e grandes empresas especializadas. Eu vejo um grande futuro para o setor rodoviário, não obstante tenhamos de estimular um pouco mais as ferrovias e hidrovias.²⁷⁷

Resende era uma voz em defesa das rodovias, correspondendo à especialização da maioria das empreiteiras nacionais. Ele expunha ali a visão de aparelhos privados de hegemonia como o Sinicon, defensor do modelo rodoviário e muito próximo do ministro. Por isso, o ministro recebeu posteriormente a Medalha do Mérito Rodoviário, concedida pelo Sinicesp.²⁷⁸

Resende participou do projeto político de Andreazza na transição política. Em 1982, ele concorreu pelo PDS ao governo de Minas, confrontando-se com Tancredo Neves, do PMDB. Resende teve uma candidatura farta em recursos, com doações de empresas de engenharia e ramos afins, e sua campanha fazia um confronto entre “o jovem” (Eliseu) com “o velho” (Tancredo). Diante da força econômica e política do grupo rival, o líder do PMDB tentou enfraquecer a união dos construtores em

²⁶⁷ *Informe Sinicon*. Edições nºs 1, 2, 3, 4, 5, 10, 19, 24 e 25, ano I. O projeto foi retomado no governo Lula.

²⁶⁸ *Informe Sinicon*. Edições nºs 3 e 5, ano I; Revista *O Empreiteiro*. Edição de agosto de 1984, nº 201.

²⁶⁹ Revista *O Empreiteiro*. Edição de setembro de 1984, nº 202.

²⁷⁰ RESENDE, Eliseu. *Pronunciamento...* op. cit. p. 1-8.

²⁷¹ PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção*. op. cit. p. 372-373.

²⁷² Ver *Highways and Brazil's Development*. Munich: International Road Federation, 1973. 127p.; *O Papel da Rodovia no Desenvolvimento da Amazônia*. 1969. 110p.

²⁷³ PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção*. op. cit. p. 387-405.

²⁷⁴ ODEBRECHT, Emílio. *A Odebrecht e a Privatização*. op. cit. p. 123-138.

²⁷⁵ CPDOC. *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro*.

²⁷⁶ Revista *O Empreiteiro*. Edição de março de 1975, nº 86.

²⁷⁷ Revista *O Empreiteiro*. Edição de junho de 1981, nº 162.

²⁷⁸ SINICFSP [I]uz Roberto de Sousa Queiroz. *A Saga da Construção Pesada...* op. cit. p. 82-93.

torno de Eliseu, convidando um empreiteiro para ser seu vice, Hélio Garcia (Engesolo). Mesmo assim, a campanha de Tancredo teve limitações de recursos, o que levou o candidato a buscar mais doadores. Dornelles, sobrinho de Tancredo, acionou Golbery do Couto e Silva, e esse, Paulo Maluf, que proveu recursos para a campanha de Tancredo, temeroso de que uma vitória de Eliseu fortalecesse a candidatura de Andreazza no PDS.²⁷⁹ Em janeiro de 1985, Tancredo derrotou Maluf no colégio eleitoral com ajuda dos dissidentes da frente liberal aliados de Andreazza. Já em 1982, apesar do temor de nova derrota de Tancredo, como ocorrera em 1962 para Magalhães Pinto, o líder do PMDB venceu, porém com uma diferença de apenas 200 mil votos, 3,6% do eleitorado mineiro. Eliseu chegou a ter 46,5% dos votos válidos, ou 2,42 milhões de votos.²⁸⁰

Resende teve carreira política posterior à ditadura, sempre relacionado às construtoras e à frente liberal (depois PFL e DEM), não mais ligado então à figura de Andreazza. Foi nomeado presidente de Furnas no governo Collor e, depois, da Eletrobrás e do conselho de administração da Eletrobrás, Eletrosul, Chesf e Nuclebrás, todas contratadoras de serviços das empreiteiras. Foi ministro da Fazenda no governo Itamar Franco, caindo devido a denúncias de beneficiamento da Odebrecht. Elegeu-se deputado federal em 1994, 1998 e 2002, e senador em 2006, em coligação com o governador Aécio Neves, com doações de firmas de engenharia. Morreu em 2011, dando lugar no Senado ao seu suplente, Clésio Andrade, empresário e presidente da Confederação Nacional dos Transportes (CNT).²⁸¹

A análise das trajetórias de Mário Andreazza e Eliseu Resende permite perceber os exemplos mais nítidos de representantes dos empreiteiros no interior do aparelho de Estado na ditadura. Responsáveis pelas principais obras do “milagre”, os dois ministros expressavam em suas políticas e ações os projetos dos empreiteiros, como o modelo rodoviário, endossado pelo Sinicon. Andreazza e Eliseu eram agentes em torno dos quais gravitavam os empresários do setor, em particular os do partido dos empreiteiros, o Sinicon. No final da ditadura – e como resultado direto das políticas implantadas no regime, que fortaleceram os empreiteiros –, vários empresários do setor se engajaram na candidatura de Andreazza à presidência e de Eliseu ao governo de Minas. Andreazza, espécie de “novo príncipe” desses empresários, era a figura na qual os empreiteiros depositavam suas esperanças de que as políticas públicas pudessem ser reorientadas para um cenário similar ao vivido durante o auge da ditadura. A situação econômica do país e a correlação de forças naquele momento não permitiram que tal projeto viesse a prosperar, em um contexto de fragmentação da classe dominante, ascensão política do setor bancário e financeiro e desentendimento dentro das forças armadas.

Um intelectual orgânico dos grandes empreiteiros, Celestino Rodrigues

Tomando a definição de Gramsci para o intelectual orgânico, talvez o melhor exemplo para o setor da construção pesada na ditadura seja Eduardo Celestino Rodrigues, presidente e acionista minoritário da empreiteira paulista Cetenco. Oriundo diretamente da fração de classe representada,

Celestino exercia a função de intelectual, já que organizava as ideias do ramo econômico do qual fazia parte, tendo também extensa carreira na sociedade civil e atuação na sociedade política. Celestino não era, no entanto, representativo de todo o setor da construção pesada, sendo mais exemplo de dirigente das grandes empreiteiras, o que se expressava na própria especialização de sua firma – construtora de usinas hidrelétricas, o mais restrito dos ramos da construção.

Celestino Rodrigues era um engenheiro paulista que se tornou em 1949 diretor da empreiteira Tenco, depois de ter trabalhado três anos no DER-SP. A firma, que mudou sua razão social para Cetenco S.A. em 1970, era controlada pela família Malzoni e tinha como acionista menor Celestino Rodrigues. Celestino foi presidente da empresa até 1979, quando abdicou da função em caráter irrevogável, contra decisões tomadas pelo grupo controlador da empreiteira. A Cetenco constava entre as cinco maiores construtoras do país e tinha em seu porta-fólio grandes obras em São Paulo e hidrelétricas, como a usina de Itaipu. A Cetenco atuou no exterior, com a usina de Guri e o metrô de Caracas, ambas na Venezuela, mas teve uma profunda decadência com a saída de Celestino da presidência.²⁸²

O dirigente da Cetenco teve extensa trajetória no âmbito da sociedade civil, exercendo funções centrais em vários aparelhos privados de hegemonia ao longo da ditadura. Dentre elas, pode-se destacar a presidência do Instituto de Engenharia de São Paulo entre 1969 e 1970, tendo ele sido escolhido pela entidade como “Eminente Engenheiro do Ano” em 1971. Quando presidiu o IE, Celestino atuou na comissão de estudos sobre a bacia do rio da Prata, que deu origem ao projeto da usina de Itaipu, e conferiu o título de sócio honorário do instituto a Sebastião Camargo, da Camargo Corrêa, de quem Celestino se aproximou após alguns desentendimentos. Antes, o engenheiro da USP presidiria a Apeop, entre 1961 e 1962, instituição na qual foi diretor em várias ocasiões. Além disso, foi diretor administrativo do Sinicon no período 1977-1980, quando o presidente da entidade era Jorge Luiz de la Rocque. Como representante do setor da construção, foi ainda vice-presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp).²⁸³

Com sua atuação empresarial e nos aparelhos da sociedade civil, Celestino se dirigia ao aparelho de Estado como um legítimo representante do setor. Enviava correspondências a ministros e ao presidente da República requerendo políticas para a área da construção. Remeteu um memorial ao ministro da Fazenda Antonio Delfim Netto defendendo medidas de apoio às exportações de serviços de engenharia, o que levou a decisões concretas do governo, como o financiamento para tal através da Carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil (Cacex-88). Durante o período Figueiredo, Celestino foi assessor do ministro de Minas e Energia, César Cals, e atuou através dos órgãos de Estado na querela entre o governo brasileiro e o venezuelano acerca da obra da hidrelétrica de Guri, a cargo da CC e da Cetenco. No período, foi secretário-executivo da Comissão Nacional de Energia e insistia na tese de que o potencial hidrelétrico do Sudeste estava se esgotando, sendo necessária a exploração da energia das águas na Amazônia. Essa era a argumentação comum das grandes empreiteiras, que ignorava o potencial das pequenas centrais hidrelétricas (PCHs).²⁸⁴

²⁷⁹ *O Globo*. Edição de 26/08/2010, p. 14. “Como criar um monstro”. Coluna de Jorge Bastos Moreno.

²⁸⁰ <<http://www.tre-mg.gov.br/>>, acesso em 15 de junho de 2011.

²⁸¹ *O Globo*, 3/01/2011, p. 13. Obituário; CPDOC. *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro*.

²⁸² Ver capítulo 1.

²⁸³ INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia no Brasil*. op. cit. p. 180-181; Revista *O Empreiteiro*. Edição de novembro de 1980, nº 155; SINICON. *Estatuto...* op. cit.; RODRIGUES, Eduardo Celestino. *Crise nos Transportes*. São Paulo: Editoras Unidas, 1975, p. 1-5.

²⁸⁴ *O Empreiteiro*. Edição nº 165.

Destoando da maioria dos empresários da construção pesada, Celestino figurava como um pensador do setor, defendendo ideias, diretrizes e propostas, além de projetos concretos de obras. Com carreira universitária realizada na USP, o dirigente da Cetenco foi professor nos níveis primário, ginásial, colegial, cursos pré-vestibulares e afins, além do ensino superior. Deu cursos na ESG e escreveu livros didáticos de ampla divulgação, como um com exercícios de Física, de 1936, que estava na 25ª edição em 1975. Assumiu a cadeira de Transportes da Escola Politécnica da USP em 1961, onde lecionou por nove anos, e, apesar da especialização, escrevia também sobre energia.²⁸⁵

Celestino escreveu em 1975 *Crise nos Transportes*, que, como todos os seus outros livros, foi lançado pela Editoras Unidas, de São Paulo. Na capa, o autor trazia fotos de obras da Cetenco no setor dos transportes. Autor de outros textos sobre pavimentação rodoviária, nesse livro ele aborda a questão dos transportes de maneira mais ampla, tratando da crise no suprimento de combustíveis a partir de 1973. Analisa as várias formas de transportes usadas no mundo e no Brasil, abordando a configuração do sistema de cargas e passageiros nacional. Condiçãoado por uma conjuntura específica, mas defrontando-se com a posição majoritária dos empreiteiros brasileiros, ele defende a opção do modelo ferroviário. Argumenta pela unificação da bitola nacional, a eletrificação ferroviária e o incremento do uso dos trilhos e dos rios como meios de transporte. No livro, apesar de embasar técnica e racionalmente suas escolhas, formula e defende alguns projetos concretos, como o aeroporto de Viracopos.²⁸⁶

Além dos textos sobre transportes, Celestino lançou diversas publicações sobre a questão energética. No folheto “Álcool, Lenha, Carvão e Óleos Vegetais”, de 1977, ele analisa as possibilidades proporcionadas por cada uma das fontes de energia, defendendo uma via própria para o Brasil. Já em *Crise Energética*, originalmente de 1975 e com edição ampliada em 1979, examina a matriz energética nacional e o problema do petróleo, indicando soluções para a resolução da dependência brasileira do combustível fóssil. Enfim, em *Solução Energética*, de 1983, sob a influência do segundo choque do petróleo, Celestino defende abertamente a hidroeletricidade e o álcool combustível como alternativas ao petróleo no Brasil, o que incluiria a construção de grandes hidrelétricas, mais adequadas ao país que as térmicas e nucleares, duramente atacadas no texto.²⁸⁷

Mais do que as publicações anteriormente citadas e que tratam de questões mais específicas sobre transportes e da energia, o principal livro de Eduardo Celestino Rodrigues como ideólogo dos empreiteiros, contendo um projeto hegemônico e nacional, foi *Problemas do Brasil Potência*, lançado em 1973 e republicado em 1974 em versão condensada sob o título de *Brasil 74*. Nesse livro, Celestino pensa o país como um todo, sem deixar de tratar de questões como o problema da energia e dos transportes. O livro teve a renda doada para o IE e, na edição de 1974, trazia na orelha depoimentos e elogios de figuras próximas ao presidente da Cetenco, como o ex-ministro da Fazenda Delfim Netto, o novo ministro Mário Henrique Simonsen, o ex-chefe da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, Glycon de Paiva, e o ex-governador de São Paulo Lucas Nogueira Garcez, todos ligados ao Ipes. No livro, ele

²⁸⁵ RODRIGUES, Eduardo Celestino. *Crise nos Transportes*. São Paulo: Editoras Unidas, 1975, p. 1-5.

²⁸⁶ RODRIGUES, Eduardo Celestino. *Crise nos Transportes*. *op. cit.*

²⁸⁷ RODRIGUES, Eduardo Celestino. *Álcool, Lenha, Carvão e Óleos Vegetais*. São Paulo: 1977; *Crise Energética*: acréscimo, mudando alguns conceitos, atualizando números, indicando soluções. São Paulo: Editoras Unidas, 1979; *Solução Energética*. 2ª ed. São Paulo: Editoras Reunidas, 1983.

se manifesta em prol de projetos específicos de obras, como a usina de Itaipu, demonstrando com números o que seriam as vantagens de sua construção. Sai em defesa do uso do xisto como combustível alternativo ao petróleo, alegando que havia boa quantidade no país e que se tratava de adaptá-lo às máquinas aqui usadas, sendo essa tese outora defendida pelo ministro Albuquerque Lima, contra as opiniões de Delfim.²⁸⁸ Supera os limites dos problemas energéticos e de transportes, apoiando uma reformulação dos centros de ensino do país, com vistas a incrementar a produtividade nacional. Mostra-se favorável à continuação do avanço sobre a Amazônia, com a exploração de seus recursos naturais em prol do desenvolvimento nacional, além de apelar para a implementação e o funcionamento dos portos e ferrovias em patamar de país potência. Defende, antes do lançamento do Pró-álcool, o uso do álcool de cana-de-açúcar como combustível e a superação dos déficits na balança comercial através de um amplo programa de exportação de soja e outros produtos primários. Por fim, critica o modelo de desenvolvimento de transporte adotado no país até então, julgando-o obsoleto após a elevação dos preços dos combustíveis em 1973, assim como cita meios alternativos ao petróleo e o fim do subsídio aos produtos que usavam essa matéria-prima como soluções.²⁸⁹

Como se pode ver, muitas das ideias e propostas defendidas por ele em publicações lançadas na transição entre governos da ditadura corresponderam às orientações das políticas públicas implementadas nas gestões Geisel e Figueiredo, destacando-se os incentivos às ferrovias, ao uso do álcool combustível, à exportação de soja. Deve-se ressaltar que Celestino teve funções no aparelho de Estado no período 1974-1985, já que foi assessor do MME, em governos que endereçavam cada vez mais suas políticas para o setor da construção em benefício do grande capital.

Eduardo Celestino Rodrigues pode ser considerado o melhor exemplo de intelectual orgânico das grandes empresas da construção pesada durante a ditadura porque conjugou em sua trajetória uma carreira empresarial de sucesso, erigindo uma das maiores empreiteiras do país; um desenvolvimento dentro das associações de engenheiros e construtores no âmbito da sociedade civil; funções e interlocução importante com agências e agentes do aparelho de Estado, bem como uma função intelectual de organizador das ideias dos empreiteiros, com formulações que, além de fomentar a adesão de outros empresários do setor, parecem ter influenciado de maneira decisiva as políticas públicas. Suas elaborações ideológicas e sua atuação correspondem ao predomínio do grande capital da construção pesada, visível nos governos Geisel e Figueiredo. Nesse mesmo momento, os empresários de menor porte também tentavam se organizar e tinham seus próprios representantes e intelectuais.

Horácio Ortiz, Andrade Ponte e os pequenos empreiteiros

Na metade final da ditadura, com a estagnação e retração do mercado de obras públicas, aumentaram os conflitos no setor de construção pesada em torno dos reduzidos contratos para obras. Com o beneficiamento das grandes empresas, o conflito assumiu a forma de disputa entre pequenas e médias contra as grandes empreiteiras. Esse processo se envolveu com a transição política, havendo

²⁸⁸ GASPARI, Elío. *A Ditadura Envergonhada*. *op. cit.* p. 105-124.

²⁸⁹ RODRIGUES, Eduardo Celestino. *Problemas do Brasil Potência*. São Paulo: Editoras Unidas, 1973; *Brasil 74*. São Paulo: Editoras Unidas, 1974.

uma identificação do grande capital do setor com o governo e o partido de situação, Arena-PDS, em anteposição às pequenas companhias, que se aliaram à oposição do MDB-PMDB. Vários empresários ganharam projeção por sua defesa das menores empresas, e alguns aparelhos privados passaram para uma linha de oposição. A Apeop ganhou força com esse posicionamento, e Horácio Ortiz e Luís Roberto Andrade Ponte viraram porta-vozes desse grupo de empreiteiros.

Horácio Ortiz montou a construtora paulista Conspaar, depois de ter trabalhado por dez anos no DER-SP. Era ligado à revista *O Empreiteiro* e, apesar de não ter presidido nenhuma associação de empreiteiros, participava da diretoria de várias organizações, chegando a perder a eleição para o Instituto de Engenharia por poucos votos em 1983.²⁹⁰ Ortiz desenvolveu extensa carreira política como vereador, deputado estadual e federal duas vezes, sempre pelo MDB, depois PMDB. Como legislador, atuava nas comissões de transportes e de minas e energia na Câmara Federal, denunciando o poder das grandes empresas e a premeditação dos resultados das concorrências. Foi uma das primeiras vozes a defender a “moralização das licitações”, em 1979, antes da campanha da Cbic. Escreveu livros nos quais trazia discursos e pronunciamentos realizados em seus mandatos, com críticas às grandes obras da ditadura. Um deles se deteve apenas na crítica da hidrelétrica de Tucuruí, no rio Tocantins, a cargo da Camargo Corrêa, empresa que era um dos principais alvos de seus ataques.²⁹¹ Em suas exposições e entrevistas, justificava a defesa das pequenas empresas:

[...] se existem 80 obras de arte o governo poderia dar trabalho para 80 pequenas e médias empreiteiras.

Mas o [que] acontece é que o governo entrega o contrato de mão beijada para cinco grandes empresas, e estas por sua vez sub-empreitam as menores com lucro absurdo de 50% sobre os serviços daquelas empresas.

[...] Isso na minha opinião é caso de polícia. Eu, como ex-emprego, como administrador público — pois fui diretor do DER — e como engenheiro, acho que está completamente errada essa política. Criamos monstros, essas grandes construtoras, que com qualquer débacle econômico vão estourar, enquanto que as pequenas e médias são muito mais numerosas, são facilmente sustentáveis, com maiores condições de equilíbrio econômico, principalmente se as obras forem equilibradamente divididas entre elas.²⁹²

Nesse momento, julho de 1979, Ortiz havia se afastado de sua empresa para exercer o cargo de deputado federal e apontava os circuitos internos de distribuição de excedente entre as empreiteiras, visto que umas venciam as licitações, mas nem sempre eram as únicas que realizavam as obras, em uma relação de subordinação muito comum no setor.

O combate às grandes empresas também ficou explícito quando Ortiz foi secretário de Transportes do estado de São Paulo a partir de 1983, no governo Montoro. Um de seus primeiros movimentos foi anunciar que o governo estadual não faria a Via Leste, obra rodoviária de grande porte do período

Paulo Egydio Martins, cuja realização havia ficado apenas com grandes construtoras.²⁹³ Essa oposição às grandes construtoras não foi muito produtiva para a continuidade da carreira política de Ortiz. Além de não ter assumido cargos públicos posteriormente, a rodovia por ele embargada acabou sendo construída, mesmo com sua oposição. As grandes firmas nacionais de engenharia, apesar de certo atraso, aproximaram-se do PMDB e integraram-se às administrações do partido.

Apesar da submersão de Ortiz, sua atuação política e ideológica teve continuidade com o empreiteiro Luís Roberto Andrade Ponte, dono da pequena construtora gaúcha Pelotense. Como presidente da Cbic em meados dos anos 1980, Ponte desencadeou a campanha em prol da “moralização das concorrências” e, com a forte mobilização no setor, elegeu-se deputado constituinte pelo PMDB, trazendo as ideias da campanha para os debates em torno da nova Constituição. Autor do livro “Capitalismo sem Miséria”, Ponte foi ministro-chefe da Casa Civil no governo Sarney e como deputado federal foi o autor do projeto da Lei das Licitações (Lei nº 8.666/93), aprovada em 1993 pelo Congresso Nacional e que trazia em seu texto as demandas existentes na campanha pela “moralização das concorrências” dos anos 80, apesar dos vetos do presidente Itamar Franco. Fazendo oposição à atuação das grandes empreiteiras, Andrade Ponte não conseguiu que elas fossem marginalizadas das licitações com a nova lei e ainda perdeu as eleições seguintes para a Câmara dos Deputados. Assim, voltou a presidir a Cbic, foi condecorado com a Medalha do Mérito Rodoviário pelo Sinicisp e trabalhou como secretário estadual no governo de Germano Rigotto no Rio Grande Sul.²⁹⁴

A breve abordagem dos aspectos gerais das trajetórias de dois representantes das pequenas empreiteiras traz um pouco a complexidade e contradição existente no setor da construção pesada. Os anos do “milagre” foram circunstância peculiar de atuação combinada e com forte coerência interna entre as empreiteiras, mas logo que dificuldades se abateram sobre esse mercado, as oposições afloraram e as disputas tomaram lugar, solidificando divisões regionais, de porte e políticas que passaram a pautar a dinâmica das relações no setor. Assim, foi conformado um grupo de pequenos e médios construtores com ideias e interesses próprios, adversário das grandes construtoras.

Lafayette Prado e os empresários-engenheiros “cosmopolitas”

A maioria dos empresários da construção não expressava restrições à parceria com o capital internacional, mas, nas disputas internas do setor, a maior ou menor aproximação com grupos estrangeiros era pretexto para críticas e acusações. No amplo espectro das empresas de construção pesada, havia variados tipos e intensidades de associação com firmas de fora do país, parceria especialmente comum entre as grandes empreiteiras.

Havia, no entanto, um grupo de empresários que era não só praticante dessa associação com grupos estrangeiros, mas também defensor dessa parceria para projetos e obras. Apesar de um tanto isolados em um meio dominado por companhias de capital majoritariamente nacional e com um discurso de viés nacionalista, esses empresários tinham certa projeção e força política pela aliança com o capital

²⁹⁰ Revista *O Empreiteiro*. Edição de abril de 1983, nº 185.

²⁹¹ ORTIZ, Horácio. *Tucuruí: contradições de uma obra faraônica*; discurso pronunciado pelo deputado Horácio Ortiz na sessão do dia 22 de novembro de 1979. Brasília: Câmara dos Deputados, 1980, p. 1-25.

²⁹² Revista *O Empreiteiro*. Edição de julho de 1979, nº 138.

²⁹³ Revista *O Empreiteiro*. Edição de junho de 1983, nº 187.

²⁹⁴ SINICISP. *A Sessão da Construção*. Decretado em São Paulo, em cit. p. 82-93.

Internacional e associado. Salviano Lafayette Prado, engenheiro carioca e dono de firma de projetos Transcon, era um exemplo desses empresários de corte mais “cosmopolista”, isto é, que faziam defesa da busca de apoio no exterior para concretização de projetos no país.

Formado em 1956, Lafayette Prado teve diversas funções no aparelho de Estado nos anos 60. Com apenas 29 anos, foi nomeado para a direção-geral do DNER. Foi indicado pelo presidente Jânio Quadros, em 1961, permanecendo na função em parte do governo Jango. Após o golpe, Lafayette foi convidado para coordenar o grupo executivo governamental que reorganizaria a política nacional de transportes, o Geipot. Depois, Prado foi sondado para ser ministro dos Transportes de Geisel e teria sido convidado para ser prefeito de Belo Horizonte pelo governador Aureliano Chaves, mas recusou ambas as indicações, mantendo-se afastado de cargos públicos nos anos 70.²⁹⁵ Além disso, Prado chegou a exercer funções no BID e no Bird, o que reforça o seu perfil “cosmopolita”.

Após chefiar o DNER, Prado foi convidado por Sebastião Camargo para assumir nos anos 60 a Cavo, construtora carioca subsidiária da Camargo Corrêa, onde trabalhou até assumir função no governo Castello. Em 1967, ao se afastar das funções públicas, não retornou à Cavo “por razões éticas”. Estas mesmas razões não o impediram de abrir sua própria empresa de engenharia, a Transcon, especializada em projetos e consultoria. A firma chegou a ser a sexta maior de projetos do país, tendo contratos no exterior e carteira de grandes empreendimentos, como o projeto e a supervisão das obras da ferrovia Central do Paraná. Essa obra trouxe problemas para a Transcon, já que houve desentendimentos entre o governo do Paraná e a RFFSA sobre quem deveria pagar pela obra. Segundo Lafayette, os atrasos nesses pagamentos levaram ao acúmulo de dívidas pela firma, que deixou de quitar suas obrigações previdenciárias e fiscais, tendo os bens arrestados. Lafayette travou briga na justiça para receber o que alegava lhe ser devido, mas só obteve parte do que requeria.²⁹⁶

Em outra polêmica, Lafayette foi punido por sua gestão no DNER. Em 1975, o TCU aplicou multa de cinco salários mínimos a Lafayette, que, em sua autobiografia, não expõe o motivo que levou à condenação, afirmando que foi vítima dos ministros do tribunal “com espírito de Torquemada” e alega que eles não diferenciaram ilegalidade e irregularidade. Ele entrou com recurso no TCU, apresentando a monografia “DNER – a Revolução e o Acerto de Contas”, com tiragem de 500 exemplares e divulgação pública. Afirma ter recebido apoio do irmão do falecido Juarez Távora, mas o tribunal recusou seu recurso.²⁹⁷

Lafayette também foi criticado pelas diretrizes políticas adotadas na administração do Geipot, com os convênios com instituições, como o Bird, BID e Usaid, acabando por ser um dos principais alvos de ataque da campanha “em defesa da engenharia nacional”, detonada pelos empresários-engenheiros do Clube de Engenharia.²⁹⁸

Enfim, Lafayette esteve envolvido em diversas disputas no campo dos empresários-engenheiros, participando de uma corrente minoritária no setor, e acabou derrotado em sua posição, como nas ideias que defendia, durante a ditadura. Para saber melhor suas formulações e o perfil do seu pensamento, é

necessário conhecer o conteúdo de seus escritos, constituído basicamente de quatro textos. O primeiro deles foi *Introdução ao Relatório de Atividades do DNER no Exercício de 1967*, no qual tecia denúncias e estabelecia orientações para a política nacional de transportes. Em 1968, respondeu à campanha do CE, escrevendo o livro *Muito Até Pelo Contrário*, prefaciado pelo ex-ministro Roberto Campos. Em 1975, como vimos, lançou como livro a monografia de defesa contra as denúncias do TCU, *DNER – a Revolução e o Acerto de Contas*. Enfim, em 1983, escreveu *Transportes e Corrupção*, prefaciado por Jânio Quadros e lançado apenas em 1997, em versão ampliada.

Seus textos e atuação política permitem defini-lo melhor. Rodoviarista, Prado entendia que esse meio de transporte era o mais adequado ao país; foi responsável pela extinção de ramais ferroviários, tendo defendido na época que essa política fosse ainda mais radical e profunda do que a realizada no governo Castello. Não era isso, no entanto, que o opunha a outros empresários da engenharia. Ligado à UDN e chamado de “entreguista” por seus opositores, defendia amplamente a aliança com o capital internacional, sendo suas concepções um passo além do preconizado pela dupla Eliseu-Andreazza. Enquanto eles defendiam o uso de equipamentos e financiamento estrangeiros, Lafayette não via problema também na participação de construtoras e projetistas estrangeiras no mercado doméstico, o que não correspondia aos interesses da maioria dos empreiteiros brasileiros. Lafayette pregava também a entrada do capital estrangeiro na construção naval e nas obras dos corredores de exportação.²⁹⁹

Nos anos 90, quando Lafayette finalmente publicou sua obra sobre transportes e corrupção, parece ter atualizado as ideias, adaptando-as aos preceitos neoliberais, o que lhe rendeu inclusive cargos em comissões de transporte do governo Fernando Henrique. Prado passou a defender a privatização dos transportes e que o usuário dos serviços pagasse pelo mesmo através de pedágios. Era a “realidade tarifária”, com a cobrança aos usuários do valor que correspondia ao custo da implementação de determinado transporte, sem subsídio. Mostrava-se ainda a favor da entrada do capital estrangeiro no financiamento e concessões de transportes para baratear os serviços. Por fim, elogiou o governo FHC e sua política, manifestando-se a favor da exportação de produtos primários, da abertura do mercado nacional para empresas estrangeiras e da extinção de vias de transporte ineficientes ou deficitárias.³⁰⁰

O pensamento de Lafayette Prado mostra o intelectual orgânico de um grupo minoritário no setor da construção pesada durante a ditadura, o dos empresários-engenheiros “cosmopolitas”, que defendiam ampla colaboração dos capitais internacionais para os projetos de engenharia no país. Próximo de Roberto Campos, da UDN e de agências multilaterais, Prado representava um projeto para o setor de obras públicas com participação do capital estrangeiro, além do exposto nas políticas de Andreazza e da ditadura no período pós-1967. Seu isolamento político e empresarial é representativo de como suas orientações programáticas não correspondiam ao pensamento majoritário na construção pesada entre 1964 e 1988, visto que esse ramo era dominado por empresas nacionais que defendiam firme restrição à entrada dos capitais estrangeiros no setor. As ideias e os valores pregados nos anos 60 por Lafayette foram depois atualizados, contribuindo para a formulação das diretrizes políticas neoliberais de transportes.

²⁹⁵ PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção*. op. cit. p. 19-28; a sondagem realizada pelo governo Geisel é confirmada por GASPARI, Elio. *A Ditadura Derrotada*. op. cit. p. 279-305.

²⁹⁶ PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção*. op. cit. p. 409-441.

²⁹⁷ PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção*. op. cit. p. 387-405.

²⁹⁸ ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 60-61.

²⁹⁹ PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção*. op. cit. p. 315-329.

Sandra Cavalcanti e o setor da construção habitacional

O setor da construção leve tinha a sua própria gama de intelectuais orgânicos e representantes, destacando-se os líderes dos Sinduscons do Rio e São Paulo, além dos diretores da Cbic. Um exemplo foi João Fortes, que ganhou projeção no ramo no início dos anos 80, por sua liderança na sociedade civil, via Cbic, e atuação junto ao aparelho de Estado, incluindo sua ligação com o presidente Figueiredo. Antes dele, outros empresários tiveram importância na implementação da política habitacional do regime. Construtores cariocas ligados ao Ipês, como Sandra Cavalcanti (Hosken) e Carlos Moacyr Gomes de Almeida Fernandes (Gafisa), foram responsáveis pela criação do Banco Nacional de Habitação, que teve implicações para o mercado imobiliário e a construção pesada. O grupo era liderado por Cavalcanti, espécie de intelectual orgânica do setor, tendo em vista suas elaborações sobre a política habitacional no Ipês, que deram subsídios às políticas aplicadas após 1964.

Sandra Cavalcanti era ligada à Carvalho Hosken Engenharia,³⁰¹ que erguia imóveis residenciais e comerciais no Rio, São Paulo e Brasília, além de prédios públicos. Sua orientação política udenista a afastava de órgãos como o Clube de Engenharia, no qual o PSD e o PTB eram fortes. Era mais ligada a militares e ao capital internacional, integrando o Ipês no início dos anos 60. Cavalcanti iniciou sua trajetória política como vereadora do Distrito Federal em 1954, após ter se formado em Letras na PUC-Rio e trabalhado como professora. Foi deputada estadual e sua carreira ganhou projeção quando virou secretária de Serviço Social do governo Lacerda na Guanabara (1961-1965). Comandou no estado uma política habitacional que deu elementos para a política nacional pós-64, com remoção de favelas da Zona Sul e transferência da população para precários conjuntos habitacionais em regiões longínquas do Centro e sem serviços básicos. A remoção de favelas teve acusações de incêndios criminosos e porcionou terrenos valiosos para o capital imobiliário, como a própria Carvalho Hosken, que em 1971 construiu prédios na área da antiga favela da Praia do Pinto,³⁰² removida quando Sandra Cavalcanti era secretária. A construção de conjuntos habitacionais era patrocinada por recursos norte-americanos do Fundo do Trigo, dentro do programa da Aliança para o Progresso. Sua gestão foi acusada também de ter feito genocídio de moradores de rua, encontrados mortos nos rios da Guarda e Guandu.³⁰³

Nas mobilizações populares do início dos anos 60, a questão habitacional era central, levando o Ipês a montar grupo de estudo sobre o problema, de modo a propor diretrizes políticas para um programa de construção de casas. Cavalcanti liderou a “unidade sobre reforma habitacional (estudo econômico e legal sobre casas populares)”, junto com outros empresários cariocas do setor habitacional. Poucos dias após o golpe, Sandra Cavalcanti enviou carta ao marechal Castello Branco, propondo uma política de concessões às massas com um programa de construção de moradias populares.³⁰⁴ Ainda em 1964, foi criado o BNH, e Cavalcanti foi indicada para a sua presidência, tendo se mantido na função durante

um ano, até o rompimento político entre Lacerda e o grupo golpista. O banco, no entanto, continuou liderado pelo grupo próximo a Cavalcanti no Ipês.³⁰⁵

Cavalcanti continuou atuando politicamente na ditadura; filiou-se à Arena e exerceu cargos de deputada federal, além de tentativa malograda para o Senado. Foi candidata a governadora e prefeita do Rio no período de redemocratização, quando retomou projeção política no PFL carioca, sendo ainda deputada constituinte e secretária da prefeitura do Rio na gestão César Maia (1993-1996).³⁰⁶

O breve exame da trajetória de Sandra Cavalcanti permite observar como os empresários do setor habitacional, além de terem os próprios aparelhos privados de hegemonia, criaram suas camadas de intelectuais orgânicos. Seu percurso é interessante pela relação com o golpe e por ela ter sido decisiva na implementação do BNH, que atuou junto não só à construção imobiliária urbana, como aos empreiteiros de obras públicas.

Delfim Netto e a burguesia industrial paulista

Ligada não apenas aos empreiteiros, a figura de Antonio Delfim Netto ganha relevância quando se analisa a ditadura civil-militar brasileira, tanto pela continuidade de sua presença no regime, como pelo poder nele centralizado nos 13 anos em que foi ministro de Estado. Delfim pode ser caracterizado como a típica figura do intelectual orgânico, já que ganhou notoriedade inicialmente como o jovem professor da USP que prestava serviços de consultoria para a Associação Comercial de São Paulo (ACSP), a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) e a Confederação Nacional da Indústria (CNI), na elaboração de dados, análises e proposição de políticas públicas. Como representante dos interesses dos empresários dessas organizações, Delfim foi guindado à posição de “ministro da Economia” e príncipe do “milagre”, sendo ponto de convergência de várias frações do empresariado. Por mais que suas políticas tenham levado a certo consenso nas classes dominantes, Delfim era expoente — principalmente quando ministro da Fazenda, entre 1967 e 1974 —, em particular da grande burguesia industrial paulista, o que incluía os empreiteiros de obras públicas.

Neto de pedreiro da Calábria, Delfim iniciou sua carreira como professor de Economia da USP, participando de um grupo renovador da universidade, que se aliou ao professor de Sociologia Fernando Henrique Cardoso para tentar a direção da instituição. Logo, ele se vinculou a organizações da burguesia paulista e, apesar de ter atuado em instituições de base empresarial mais ampla, como a CNI e o Ipês, era mais umbilicalmente relacionado às associações de classe de São Paulo, em especial a Fiesp, e também à ACSP. Nos anos anteriores ao golpe, Delfim elaborou estudos econômicos para o Ipês, juntando-se a agentes como Roberto Campos, Octavio de Gouveia Bulhões e Mário Henrique Simonsen, sem a mesma projeção que esses então.³⁰⁷ A atuação no Ipês e a proximidade com Golbery do Couto e Silva levaram-no a ser indicado para a secretaria de Fazenda do estado de São Paulo, no governo Laudo Natel, imposto após a cassação de Adhemar de Barros. Sua gestão no governo paulista teve diretrizes diversas das

³⁰¹ DREIFUSS, René Armand. 1964: a conquista do Estado. *op. cit.* p. 238.

³⁰² Informação obtida em Revista *O Empreiteiro*. Edição de outubro de 1972, nº 57.

³⁰³ Ver TRINDADE, Claudia Pecanha da. *Entre a Favela e o Conjunto Habitacional*. *op. cit.* p. 55-73.

³⁰⁴ FONTES, Virgínia. *Continuidades e Rupturas*. *op. cit.* p. 246-249.

³⁰⁵ DREIFUSS, R. A. 1964. *op. cit.* p. 231-252; RAMÍREZ, H. *Corporaciones em el Poder*. *op. cit.* p. 99-164.

³⁰⁶ DREIFUSS, René A. *O Jogo...* *op. cit.* p. 249-291; Revista *Veja*. Edição de 8 de setembro de 1982, nº 731.

³⁰⁷ DREIFUSS, René Armand. 1964: a conquista do Estado. *op. cit.* p. 73-77.

políticas da dupla Campos-Bulhões, fazendo com que a descontente burguesia paulista se reunisse em torno dele em oposição à política vigente. Com a escolha de Costa e Silva para a sucessão, Delfim foi indicado para a Fazenda, com a chancela de associações da classe dominante: “É fato que o David Nasser indicou meu nome para o presidente eleito [...] Sei também que o presidente pediu a opinião do presidente da Associação Comercial do Rio de Janeiro, Rui Gomes de Almeida.”³⁰⁸

Quando da nomeação para o ministério da Fazenda, Antonio Carlos Osório, da mesma ACRJ, creveu o artigo “A empresa no poder”, sendo que, já no discurso de posse, Delfim defendeu a reorientação da política econômica e a prioridade para o desenvolvimento. Logo, suas relações mais restritas à Fiesp criaram dificuldades, como se vê em seu testemunho: “Eu não conhecia ninguém, e aquela burguesia carioca não aceitava um ministro paulista.”³⁰⁹ Sua ligação com o empresariado de São Paulo dava o tom da política econômica, agora menos austera e mais voltada para o crescimento industrial. Na sua visão, um dos entraves eram os altos juros cobrados pelos bancos, e, após tentativas de persuasão moral pelo presidente do BC, ele fez ameaças e críticas públicas àqueles empresários:

[...] Os banqueiros parecem ter-se encastelado num mundo à parte, preferindo erguer monumentos de ferro e cimento, ingressando na especulação imobiliária para construir uma *Wall Street* [no original] subdesenvolvida na Avenida Paulista, para escárnio da indústria, comércio e agricultura, cujas necessidades eles ignoram.³¹⁰

A crítica ao setor bancário e financeiro evidencia ao mesmo tempo a fração da burguesia à qual o ministro era mais relacionado e também a orientação da política econômica naquele momento, de incentivo à expansão produtiva.

Dias após a publicação do artigo, o ministro recebeu os banqueiros e afirmou: “Se eu tivesse enviado flores, os senhores não estariam aqui dispostos ao diálogo.”³¹¹ Havia sido cogitada a compra de bancos privados pelo setor público e uma atuação mais agressiva das instituições financeiras estatais, para derrubar as taxas de juros praticadas no mercado. Na mesma reunião, o ministro afirmou aos convidados: “As taxas de juros que os senhores estão cobrando tornou-se o mais grave problema nacional; a estes níveis nenhum investimento se tornará rentável e o desenvolvimento econômico murchará.”³¹² Assim, as prioridades políticas colocadas por Delfim então correspondiam aos interesses do capital industrial.

Se houve situações de tensão com o setor bancário, em outras ocasiões Delfim atuou a favor do setor. Defendeu João Moreira Salles de perseguições do aparato da repressão do regime, e o BC também atuava no mercado socorrendo bancos privados “em dificuldades”, como o Banco Português do Brasil e o Banco Mineiro do Oeste, sendo esse “praticamente dado de presente ao Bradesco”. Assim, Delfim era cada vez mais o representante da grande burguesia, em especial a paulista e em particular

³⁰⁸ CARVALHO, Luiz Maklouf. *Cobras Criadas*. op. cit. p. 462.

³⁰⁹ GASPARI, Elio. *A Ditadura Derrotada*. op. cit. p. 271.

³¹⁰ *Revista Visão*. Edição de 9 de maio de 1969 apud VIANNA, M. L. T. W. *A Administração do “Milagre”*: o Conselho Monetário Nacional, 1964-1974. Petrópolis: Vozes, 1987. p. 169-170.

³¹¹ *Revista Visão*. Edição de 23 de maio de 1969 apud VIANNA, M. L. T. W. *A Administração do “Milagre”*: o Conselho Monetário Nacional, 1964-1974. Petrópolis: Vozes, 1987. p. 169-170.

³¹² *Revista Visão*. Edição de 23 de maio de 1969 apud VIANNA, M. L. T. W. *A Administração do “Milagre”*: o Conselho Monetário Nacional, 1964-1974. Petrópolis: Vozes, 1987. p. 169-170.

a industrial. Ele continuava frequentando a Fiesp, onde tomava contribuições dos empresários para a Operação Bandeirantes. Entre as empreiteiras, as de maior porte se aproximaram do ministro, para além de Sebastião Camargo (Camargo Corrêa) e Eduardo Celestino Rodrigues (Cetenco), empresários do setor ligados a Delfim. Assim, o dono da Andrade Gutierrez deu declarações de apoio ao ministro no início dos anos 80 e Delfim era elogioso à Mendes Júnior e à Constran,³¹³ tendo intermediado o projeto JarI, negócio que envolvia as quatro maiores empreiteiras do país (CC, AG, MJ e NO).³¹⁴

Não só o BC tinha suas orientações decididas por Delfim. Nas suas gestões na Fazenda (1967-1974) e no Planejamento (1979-1985), o ministro centralizou funções de política econômica em suas mãos. Teve amplo controle sobre o BC e os outros bancos públicos (BB, CEF), além de projeção sobre toda a área econômica através do Conselho Monetário Nacional. Destacou-se na derrubada dos ministros da Indústria e da Agricultura quando estava na Fazenda e foi responsável pela reserva de mercado de obras públicas para empreiteiras nacionais e pela centralização dos recursos no orçamento da União, o que levou à renúncia de Albuquerque Lima do ministério.³¹⁵ Seu poder sobre outras áreas do governo pode ser lido como a própria expressão da liderança da burguesia industrial paulista sobre outras frações da classe dominante brasileira no bloco no poder durante a maior parte da ditadura.

Apesar de Delfim não ser formalmente empresário, durante o exercício de funções no aparelho de Estado, ele parece ter se tornando “sócio” de empreendimentos privados. Atuando informal e ilegalmente, o ministro facilitava determinados trâmites para algumas empresas e cobrava comissões para remuneração de seu “serviço” em prol das firmas beneficiadas. Mesmo nesse quesito, o ministro favorecia particularmente empresas de São Paulo, como a Camargo Corrêa, para quem ele atuava obtendo financiamentos e equipamentos internacionais. Essas ações do ministro levaram Albuquerque Lima a chamá-lo de “ladro”³¹⁶ e, durante sua gestão na Fazenda, o empresário Azevedo Antunes (Icomi) assegurava a Golbery que o ministro trapaceava em negócios da carne, favorecendo determinados frigoríficos. Eugênio Gudin afirmava que ele manipulava o preço da cesta de alimentos, de modo a mascarar o cálculo do custo de vida e da inflação, e, segundo Golbery, “o Gordo é um ditador. Não tem escrúpulos em usar o poder. O Gordo faz misérias [...] para proteger ou para massacrar”.³¹⁷ Mesmo quando foi embaixador em Paris (1974-1979), Delfim esteve envolvido em denúncias de intermediação de negócios e cobrança de propinas.³¹⁸

Independentemente de acusações, Delfim foi celebrado pela grande burguesia enquanto ministro da Fazenda, pelos resultados macroeconômicos obtidos e pelo vigor gerado às empresas pela política estatal. O ministro foi 18 vezes capa da revista *Veja*, uma vez da *Newsweek* América Latina e

³¹³ *Revista O Empreiteiro*. Edição de maio de 1981, nº 161; ATTUCH, Leonardo. *Saddam, Amigo do Brasil*. op. cit. p. 111-114; CAMPOS, P. H. P. “A formação...”, op. cit. p. 10-11;

³¹⁴ GASPARI, Elio. *A Ditadura Derrotada*. op. cit. p. 274.

³¹⁵ VIANNA, Maria Lúcia Teixeira Werneck. *A Administração do “Milagre”*. op. cit. p. 149-180. Geisel relatou que Delfim era “muito centralizador” e “tomava conta da área econômica e financeira”, sendo que Médici acataria tudo que ele queria fazer. Ver D’ARAUJO, M. C.; CASTRO, C. (org.). *Ernesto Geisel*. op. cit. p. 220-222.

³¹⁶ GASPARI, Elio. *A Ditadura Derrotada*. op. cit. p. 273-274.

³¹⁷ GASPARI, Elio. *A Ditadura Derrotada*. op. cit. p. 274.

³¹⁸ GASPARI, Elio. *A Ditadura Derrotada*. op. cit. p. 274.

outra no *Institutional Investor*.³¹⁹ Seu sucesso representava o contentamento do empresariado industrial paulista e outras frações da burguesia com a estabilidade social imposta e crescimento econômico do “milagre”. Durante sua gestão como secretário do Planejamento entre 1979 e 1985, em um ambiente de crise política e econômica e com o fracionamento da classe dominante, o ministro não obteve o mesmo consenso no empresariado. Mesmo assim, ele teve, como antes, enorme poder sobre a política econômica, levando-o a ser conhecido como o “czar da economia”. O ministro tinha sob seu controle direto 81,31% dos Cr\$ 1,888 trilhão referentes à “administração e planejamento” e “reservas e contingenciamento” do orçamento, ou seja, ele controlava os limitados recursos públicos administrados por um aparelho de Estado em regime de austeridade fiscal.³²⁰

Na apresentação sumária da trajetória de Delfim Netto, pode-se verificar que ele era um representante direto da grande burguesia brasileira, em especial a industrial e a paulista, assumindo também funções de intelectual orgânico, que organizava os interesses e valores dessa fração de classe, em posição de liderança sobre outras frações. A burguesia industrial paulista tinha como importante elemento constitutivo o grupo dos empreiteiros de obras públicas, e Delfim em várias decisões beneficiou o setor, como na ampliação das verbas para investimentos em obras e na reserva do mercado nacional às empreiteiras brasileiras, para além dos favorecimentos individuais a empresas como a Camargo Corrêa. O poder de Delfim em suas gestões como ministro e a certa intocabilidade das áreas sob sua responsabilidade por outros agentes do aparelho de Estado, inclusive militares e o presidente da República, eram expressão do poder central que a burguesia brasileira tinha no regime ditatorial, com posição privilegiada para a fração industrial paulista.³²¹ Essa situação chegou ao ponto da identificação daquele empresariado com o próprio regime, como se vê na frase de Mário Henrique Simonsen: “Chegaram a dizer que o Governo pretende castigar o empresariado paulista. Ora, isto significaria uma forma de *masoquismo* quase absoluto. Imagine se vamos fazer uma retaliação contra São Paulo. Isto seria *cuspir para o alto* [grifo nosso]”³²²

Nesse capítulo, vimos como os empreiteiros de obras públicas atuavam coletiva e articuladamente junto ao Estado e à sociedade. Imbuído de uma determinada ideologia própria, os empresários da construção pesada usavam seus aparelhos privados de hegemonia, a imprensa e posições no aparelho de Estado para obter o consenso em torno de certas propostas e projetos, como no caso da mobilização em torno da “defesa da engenharia brasileira”. Com a atuação de seus representantes e intelectuais orgânicos, além de suas conexões militares, parlamentares e empresariais, os construtores desenvolveram intensa presença e atuação em agências estatais, forjando planos de obras, projetos de leis, pautando e formando as próprias políticas públicas, como veremos no próximo capítulo.

³¹⁹ GASPARI, Elío. *A Ditadura Derrotada*. op. cit. p. 257-275.

³²⁰ Revista *O Empreiteiro*. Edição de outubro de 1980, n° 153.

³²¹ Sobre esse aspecto da figura de Delfim na supostamente militar ditadura brasileira, o ex-ministro deu o seguinte testemunho recente: “Elaine Oliveira: Como era administrar a economia do país na ditadura militar? Delfim: *Nunca entrou no meu gabinete um oficial fardado. As ligações entre as forças armadas e os ministros da área econômica eram feitas através do presidente da República*”. *O Globo*. Edição de 2 de setembro de 2012, p. 27 (grifo nosso).

³²² *Folha de S. Paulo*. Edição de 12 de fevereiro de 1977, página 1 (grifo GASPARI, Elío. *A Ditadura Derrotada*, op. cit. p. 253).

Capítulo 4

O ESTADO DITATORIAL E AS POLÍTICAS PÚBLICAS PARA O SETOR DA CONSTRUÇÃO

Depois de vista a formação e o desenvolvimento das empresas e empresários nacionais da construção pesada, sua organização em aparelhos privados da sociedade civil e ação junto à sociedade e ao Estado, cabe agora analisar o aparelho de Estado ditatorial e as políticas públicas postas em prática no período. Tendo em vista a organização, os interesses e os projetos dos empreiteiros, tentaremos perceber o grau e a extensão da sua presença e de seus representantes na sociedade política, aferindo também em que medida os anseios desses empresários foram ou não contemplados pelas políticas estatais no regime. Munido dessas informações, será possível analisar a posição desses agentes no pacto político cristalizado entre 1964 e 1988. Ciente de que houve variações nos mais de vinte anos da ditadura, poderemos perceber como esse segmento da burguesia industrial, e suas frações específicas, esteve presente no bloco de poder em cada contexto. Estabelecido um panorama do posicionamento dos empreiteiros no aparelho de Estado, abordaremos as políticas públicas que tocam o setor, analisando também as políticas para os trabalhadores e os grandes projetos de engenharia do regime. Por fim, tratamos as denúncias de ilegalidade e irregularidade na ditadura envolvendo empreiteiras e Estado.

Os empreiteiros e a conquista do Estado — Os empresários da construção pesada e as agências estatais

É notória a participação de empresários no aparelho estatal no período pós-golpe de 1964. Em uma ditadura cujos quadros burocráticos mais importantes estavam repartidos entre origens militar e civil, a ampla maioria dos altos funcionários de caráter não militar era de membros da classe empresarial, ou de representantes de seus interesses. O penúltimo capítulo da obra de Dreifuss mostra como o empresariado brasileiro, organizado em entidades como o Ipes e o Ibad antes de 1964, ocupou posições-chave no aparelho estatal no primeiro governo ditatorial.¹ Guido Mantega e Maria Moraes destacam, de forma similar, a ampla presença de empresários do setor bancário e financeiro no primeiro escalão do aparato de Estado — principalmente na metade final da ditadura —, vindos de grupos como o Banco Econômico (Ângelo Calmon de Sá), Bradesco (Laudo Natel), Bozzano Simonsen (Mário Henrique Simonsen) e Itaú (Olavo Egydio Setúbal).² Renato Boschi e Sebastião Velasco e Cruz também estudaram a inserção de representantes da burguesia brasileira no aparelho estatal, indicando a importância desses agentes para compreensão e definição do Estado no período.³

¹ DREIFUSS, René Armand. 1964: a conquista do Estado. op. cit. cap. 9.

² MANTEGA, Guido; MORAES, Maria. *Acumulação Monopolista e Crises no Brasil*. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991 [1980], p. 96.

³ Ver CERQUEIRA, Eli Diniz; BOSCHI, Renato Paul. *Empresariado Nacional... op. cit.*; CRUZ, Sebastião Carlos Velasco e. *Empresariado e Estado na Transição Brasileira*: um estudo sobre a economia política do autoritarismo, 1974-1977. Campinas: EdUnicamp: São Paulo: Fapesp, 1995.