

PRODUCTO NACIONAL



BUENAS IDÉIAS

CDI
SESI
SINAI
TEL **CNI** Sistema **Indústria**

PRODUTO **N**ACIONAL



Eduardo Bueno

PRODUTO NACIONAL

Uma
História
da
Indústria
no
Brasil

Brasília
2008







CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA – CNI

Presidente

Armando de Queiroz Monteiro Neto

1º Vice-Presidente

Paulo Antonio Skaf

Vice-Presidentes

Robson Braga de Andrade
Eduardo Eugenio Gouvêa Vieira
Paulo Gilberto Fernandes Tigre
José de Freitas Mascarenhas
Rodrigo Costa da Rocha Loures
Alcantaro Correa
José Nasser
Jorge Parente Frota Júnior
Francisco de Assis Benevides Gadelha
Flavio José Cavalcanti de Azevedo
Antonio José de Moraes Souza

1º Secretário

Paulo Afonso Ferreira

2º Secretário

José Carlos Lyra de Andrade

1º Tesoureiro

Alexandre Herculano Coelho de Souza Furlan

2º Tesoureiro

Alfredo Fernandes

Diretores

Lucas Izoton Vieira
Fernando de Souza Flexa Ribeiro
Jorge Lins Freire
Jorge Machado Mendes
Jorge Wicks Côrte Real
Eduardo Prado de Oliveira
Eduardo Machado Silva
João Francisco Salomão
Antonio Rocha da Silva
José Conrado Azevedo Santos
Euzebio André Guareschi
Rivaldo Fernandes Neves
Francisco Renan Oronoz Proença
José Fernando Xavier Faraco
Olavo Machado Júnior
Carlos Antonio De Borges Garcia
Manuel Cesario Filho

Conselho Fiscal

Titulares
Sergio Rogerio de Castro
Julio Augusto Miranda Filho
João Oliveira de Albuquerque

Suplentes

Carlos Salustiano de Sousa Coelho
Telma Lucia de Azevedo Gurgel
Charles Alberto Elias

Superintendência Corporativa – SUCORP

Superintendente: Antonio Carlos Brito Maciel

Diretoria Executiva – DIREX

Diretor: José Augusto Coelho Fernandes

SERVIÇO SOCIAL DA INDÚSTRIA – SESI

Conselho Nacional

Presidente: Jair Meneguelli

SESI – Departamento Nacional

Diretor: Armando de Queiroz Monteiro Neto

Diretor-Superintendente: Antonio Carlos Brito Maciel

SERVIÇO NACIONAL DE APRENDIZAGEM INDUSTRIAL – SENAI

Conselho Nacional

Presidente: Armando de Queiroz Monteiro Neto

SENAI – Departamento Nacional

Diretor-Geral: José Manuel de Aguiar Martins

INSTITUTO EUVALDO LODI – IEL / NÚCLEO CENTRAL

Presidente do Conselho Superior

Armando de Queiroz Monteiro Neto

Diretor-Geral

Paulo Afonso Ferreira

Superintendente

Carlos Roberto Rocha Cavalcante

© 2008. CNI – Confederação Nacional da Indústria.

Todos os direitos reservados. Nenhuma parte deste livro poderá ser reproduzida, de qualquer forma ou por qualquer meio, sem autorização expressa da CNI.

Os relatos, idéias e opiniões contidas na publicação são de responsabilidade do autor, não refletindo necessariamente o posicionamento das Entidades do Sistema Indústria.

B928p

Bueno, Eduardo.

Produto nacional: uma história da indústria no Brasil / Eduardo Bueno. – Brasília: CNI, 2008.
240 p. : il.

ISBN 978-85-88566-74-3

1. Indústria – Brasil 2. História da Indústria – Brasil I. Título

CDU: 338.1(81)

Neste ano, comemoramos dois eventos muito importantes para a Indústria Brasileira.

O primeiro deles, os 200 anos da chegada da Família Real Portuguesa ao Brasil, foi bastante celebrado pela sociedade brasileira, e permitiu, entre outras coisas, resgatar a figura de D. João VI. Até há pouco tempo geralmente considerado um rei apenas fraco e indeciso, hoje os historiadores têm procurado destacar suas características de negociador astuto e habilidoso que, com seus recuos estratégicos, ajudou a promover, em Portugal, o primeiro ensaio da derrocada do poderoso exército de Napoleão.

Logo que chegou ao Brasil, ainda como príncipe regente, D. João assinou dois decretos fundamentais para inserir nosso país no contexto internacional, não mais como simples colônia, mas como nação em vias de tornar-se livre e independente. Ao abrir os portos às nações amigas, liberou-nos o comércio e, em seguida, ao revogar o alvará de sua mãe, D. Maria I, que proibia a instalação de manufaturas no país, permitiu, oficialmente, que se iniciasse o processo de industrialização do Brasil.

É bem verdade que esses atos foram muito mais simbólicos do que práticos, pois ainda levaria muitos anos para que os empresários brasileiros conseguissem se organizar para vencer os muitos obstáculos e entraves legais, estruturais e políticos que atrasaram e, em alguns casos, ainda atrasam o desenvolvimento de uma indústria forte e competitiva no país.

Para registrar de forma adequada toda essa trajetória, pensamos em produzir um livro.

E para escrevê-lo, convidamos o renomado escritor e jornalista Eduardo Bueno, bastante conhecido por seus livros sobre História do Brasil. Eduardo é tido por alguns como polêmico, ou mesmo irreverente, mas essas características só servem para acrescentar

sabor a seus relatos, pois ele é incansável na busca e seleção de fontes históricas para fundamentar seus escritos.

Denominado “Produto Nacional”, o livro faz ampla abordagem sobre a luta pela industrialização do Brasil e, paralelamente, sobre a formação do pensamento industrial de nosso país, dentro do qual se situa o segundo dos eventos que são motivo de comemoração neste ano, ou seja, a criação da Confederação Nacional da Indústria – CNI, a mais abrangente entidade de representação da classe industrial brasileira, cujos 70 anos também estamos celebrando, com o destaque merecido, em 2008.

Ao perpassar a nossa história faz um balanço de como se encontra o Sistema Indústria hoje, destacando a nossa visão sobre a indústria no futuro, suas oportunidades e desafios.

O livro não pretende, contudo, ser a única verdade. Por isso mesmo ele se considera “uma história da Indústria no Brasil”. Deve ser encarado, portanto, como uma provocação e um estímulo ao debate e busca permanente por novos fatos, relatos e abordagens que venham a enriquecer, ainda mais, a discussão sobre nossas origens e destino.

Mas, antes de tudo, ele é um livro para ser lido, pois será, sem sombra de dúvida, uma fonte constante de informações para que outros pesquisadores e autores possam se aprofundar sobre alguns dos temas mais relevantes de nossa história. Esperamos que todos o apreciem e entendam que só através da construção e consolidação de uma indústria forte, para a qual o Sistema Indústria, através de suas Entidades (CNI, SESI, SENAI e IEL) tem orgulho de ter participado, poderemos alcançar o desenvolvimento sustentável, contribuindo assim para que tenhamos uma sociedade evoluída e justa em nosso país.

Armando Monteiro Neto
Presidente da CNI

SISTEMA INDÚSTRIA

Apoio Institucional

Antonio Carlos Brito Maciel
José Manuel de Aguiar Martins
Carlos Roberto Rocha Cavalcante

José Augusto Coelho Fernandes
Rafael Esmeraldo Lucchesi Ramacciotti
Marco Antonio Reis Guarita

Silvio Silva Andriotti

Coordenação técnica

Wladimir Bezerra Luz

Revisão técnica

José Mário Paranhos do Rio Branco
Júlio Cezar de Andrade Miranda
Luiz Eduardo Azevedo Pedroza
Maria Beatriz de Castro Garotti
Ana Amélia Ribeiro Barbosa
Rodrigo Fabiano Leite Weber

Apoio técnico

Marcus Barros Pinto
Oto Morato Álvares
Ana Suely Pinho Lopes
Vitor Emanuel Ramos
Gabriela Leitão
Maria Clara Pires da Costa
Lúcia Maria de Souto

CNI

Confederação Nacional da Indústria
Setor Bancário Norte
Quadra 1 – Bloco C
Edifício Roberto Simonsen
70040-903 – Brasília – DF
Tel.: (61) 3317- 9001
Fax: (61) 3317- 9994
<http://www.cni.org.br>

Serviço de Atendimento ao Cliente – SAC
Tels.: (61) 3317-9989 / 3317-9992
sac@cni.org.br

PRODUTO NACIONAL

Concepção, texto final, edição e pesquisa

Eduardo Bueno

Textos e pesquisa

Paula Taitelbaum

Textos adicionais

Eliziário Goulart Rocha

Fotografia

Fernando Bueno

Assistente de fotografia

Dudu Contursi

Reproduções fotográficas

Dudu Contursi e Fernando Bueno

Pesquisa iconográfica

Eduardo Bueno

Pré-impressão

GRB – Tratamento de imagem

Projeto gráfico e direção de arte

Ana Adams – Adams design

Direção de arte e diagramação

Raquel Alberti – Adams design

Revisão

Jô Saldanha e Bianca Pasqualini

Produção em campo e contato com as empresas

Liliana Reid

Coordenação geral Buenas Idéias

Fernando Bueno

Realização

Buenas Idéias

Foto da sobrecapa – CEPAR: Acervo Jean
Manzon, foto Jean Manzon.

Foto p. 4 e 5 – Fábrica da Grendene em Sobral,
Ceará – Brasil. Foto Fernando Bueno.

Como Thomas Cochrane (1775-1860) não tivesse aplicado um golpe na bolsa de Londres, em 1814, é bem possível que a história da indústria brasileira não viesse a ser muito diferente do que é. A história do pensamento industrial no Brasil, porém, seu arcabouço institucional, a estrutura dos sindicatos patronais, a defesa dos projetos industrialistas, isso tudo com certeza teria outra trajetória e um perfil distinto. E talvez a maior organização classista do setor, a Confederação Nacional da Indústria, sequer existisse – pelo menos não nos moldes em que foi fundada a 12 de agosto de 1938, há exatos 70 anos.

Thomas, lorde Cochrane, era o filho mais velho do nono conde de Dundonald, que perdera suas propriedades na Escócia e se mudara para a França, onde viveu no alcoolismo e na miséria. Embora viesse a herdar o título do pai, Thomas fora repudiado por ele ao não aceitar um vantajoso acordo matrimonial. Ao invés disso, aos 37 anos, o futuro lorde fugiu com uma jovem de 16. Ao eclodirem as guerras napoleônicas, alistou-se na marinha inglesa e, ascendendo ao posto de capitão, adquiriu a reputação de ser o mais brilhante comandante naval da história – “de qualquer marinha em qualquer época”, segundo inúmeras fontes. Tãmanha era a sua audácia que o próprio Napoleão o apelidaria de o “Lobo do Mar”.

No auge da glória, Cochrane elegeu-se para o parlamento inglês. E foi então que se envolveu na rumorosa fraude da Bolsa de

Valores, em fevereiro de 1814. Perdeu o que tinha e foi condenado à prisão. Mas conseguiu escapar e refugiou-se no Chile – onde se tornaria herói nacional ao destruir a armada espanhola no Pacífico. Como não recebeu o que lhe julgava devido, zarpou para o Rio de Janeiro, em março de 1823. Lá, tornou-se amigo e foi contratado por D. Pedro I para tomar parte nas lutas pela independência. Virou o primeiro almirante do novo país.

Iniciaram-se assim as relações que sua família estabeleceria com o Brasil. Mas elas pouco tiveram a ver com o irascível lorde que, após enorme contribuição para a consolidação da independência, mais uma vez julgou-se mal pago e abandonou o país, levando consigo um navio “à guisa de indenização”. Mas tão marcante foi sua passagem pelo Rio que, 16 anos depois, seu neto e homônimo, Thomas, decidiu transferir-se para a capital imperial. Médico, foi um dos introdutores da homeopatia no Brasil e combateu a terrível epidemia de cólera de 1855. Dez anos antes, casara-se com Helena da Gama, viúva do escocês Robert Wallace, adotando e dando seu nome aos dois filhos da mulher. O mais velho, Ignácio Wallace da Gama Cochrane, viria a ser o avô e a maior influência na vida de Roberto Cochrane Simonsen.

A Roberto Cochrane Simonsen (1889-1948) caberia desempenhar um papel de tal forma decisivo na consolidação do pensamento industrial no Brasil que, sendo a trama da história

tecida de tantos fios, parece conveniente puxar por aquele que desce mais longe – motivo pelo qual esta introdução procurou restabelecer a conexão familiar que, embora por vias transversas, vincula o Lobo do Mar ao principal mentor da CNI.

Mas não se trata apenas de ressuscitar contraparentesco um tanto remoto, nem de mero exercício de genealogia. Afinal, lorde Cochrane notabilizou-se na luta contra Napoleão, e foi justamente por causa de Napoleão que a indústria – no sentido que hoje se dá à palavra – desembarcou no Brasil, junto com a Família Real portuguesa. Com efeito, mais do que a carta régia de abertura dos portos “às nações amigas”, assinada pelo então príncipe regente D. João, em janeiro de 1808, na Bahia, foi o alvará de abril do mesmo ano, firmado no Rio, que, ao revogar a decisão de 1785 mediante a qual toda a atividade industrial ficara proibida no Brasil, rompeu de vez os grilhões que atavam a colônia.

Publicado no momento em que o Brasil celebra os 200 anos da chegada de D. João, *Produto Nacional* foi concebido para resgatar, em pinceladas breves, os 70 anos de fundação da CNI. A fórmula escolhida foi a confecção de um amplo, embora necessariamente superficial, painel da indústria brasileira em 500 anos de Brasil. Sim, cinco séculos de Brasil e 500 – não apenas 200 – anos de indústria “nacional”, pois, como se verá, na tela e nos dramas da história, tudo conecta, desde o momento em que, impulsionados por sua extraordinária indústria naval, os portugueses lançaram-se aos mares do mundo, rumo à Índia, e, em meio à jornada, depararam com as praias de areias faiscantes do que viria a ser o Brasil. Praias, aliás, já habitadas

por um povo industrioso, que domesticara a mandioca, o algodão, o milho e o feijão.

Mas, mais do que conquista e colonização, o que a épica aventura ultramarina dos portugueses fez – ao mostrar que, ao invés de uma barreira intransponível, o oceano era a mais eficiente das rotas de comércio – foi deflagrar aquilo que, séculos depois, viríamos a chamar de “globalização”. Holandeses e ingleses vieram em seu encalço, forjando o mundo moderno. E se lorde Cochrane pôde virar o “Lobo do Mar” foi só porque o oceano já estava, em seu tempo e com sua ajuda, sob controle britânico. Mas é claro que a hegemonia inglesa não se deveu apenas ao domínio das rotas de navegação e comércio: foi fruto, também e principalmente, da Revolução Industrial, iniciada não por acaso na velha ilha do Norte.

A Inglaterra cedo impôs seu domínio sobre Portugal e, após a independência, o estendeu ao Brasil. Mas como a suposta pátria do liberalismo econômico era, também, o lar do protecionismo, os britânicos – que já haviam forçado D. João a assinar o chamado “tratado desigual” de 1810, estabelecendo uma taxa alfandegária de apenas 15% para os produtos ingleses, virtualmente inviabilizando o estabelecimento da indústria no Brasil – forçaram, em troca do reconhecimento da independência, a prorrogação do infame acordo por mais vinte anos.

Portanto, seria apenas em 1844, quando Alves Branco taxou os produtos importados em até 60%, que o Brasil gozaria de seu primeiro ciclo industrial. Devido às pressões inglesas e às mazelas internas do país, um dos únicos frutos práticos da tarifa foi o

advento da Era de Mauá – o primeiro industrial brasileiro digno do nome. Mas a nação de Mauá era também uma nação escravista, vinculada à grande lavoura cafeeira. E a “bancada ruralista” do Senado tratou de abortar seu projeto. Mas também caberia ao café decretar o fim da escravidão, estimular a vinda de imigrantes, precipitar o advento da República e gerar os capitais responsáveis pela eclosão do surto industrialista de São Paulo, entre 1890 e 1920, tão prenhe de nomes lendários, como Matarazzo, Klabin, Lafer, Pereira Ignácio e Ermírio de Moraes.

Foi numa reação à “República do café com leite” que Getúlio Vargas partiu do Sul, deflagrando o movimento que daria início à era da indústria de base no Brasil. E estimulando também, outra vez por vias transversas, o advento da liderança classista de Roberto Simonsen. Achando-se, a princípio, em campos opostos, Vargas e Simonsen logo estariam conectados. A ponte foi obra do mineiro Euvaldo Lodi. Mas não se restringiria a isso o papel fundamental desempenhado por Lodi na história da indústria brasileira. Ao adaptar seus interesses patronais às regras do sindicalismo varguista, ele seria, junto com o parceiro Simonsen, o principal artífice da Confederação Nacional da Indústria, bem como o primeiro e mais longo presidente da entidade que comandou com destreza e competência ao longo de 16 anos.

Gerada em meio às turbulências do Estado Novo, a CNI concretizou os anseios dos industrialistas de constituir uma entidade sólida o bastante para defender seus interesses. Ao fazê-lo, tornou realidade o sonho de figuras heróicas, quase quixotescas, como Inácio Álvares Pinto de Almeida (fundador da SAIN), Antônio

Felício dos Santos (idealizador da Sociedade Industrial) e Sezerdelo Correia e Jorge Street (criadores do CIB), personagens com os quais o leitor se familiarizará ao longo do livro.

A partir do surgimento da CNI, o antigo confronto entre agricultura e indústria, comércio e indústria, livre iniciativa e intervenção estatal; todas as mazelas e deslizes, suplantagens e conquistas – em suma, toda a história da indústria nacional – passaram a se concentrar em torno da entidade, que acompanhou o início, o meio e o fim da Era Vargas, vivendo os anos dourados de JK, os anos de chumbo do regime militar e ajudando a concretizar a redemocratização plena do país.

Tão plena que em 1º de janeiro de 2003, na aurora do novo milênio, Luiz Inácio Lula da Silva – ex-torneiro mecânico formado pelo SENAI – tomou posse na presidência do país sem turbulências ou rumores golpistas. Um momento que pareceu concretizar também uma vitória da indústria nacional – sólida o suficiente para formar um líder das dimensões de Lula; madura o bastante para vê-lo assumir o comando da nação.

Embora feito por encomenda da própria CNI, *Produto Nacional* foi escrito com total liberdade editorial. Nada mais natural: liberdade, indústria e livre iniciativa sempre caminharam juntas. Até porque, há exatos 200 anos, a indústria ajudou a libertar de vez o Brasil.

Eduardo Bueno

Porto Alegre, julho de 2008

I

OS GRILHÕES DA COLÔNIA

1500 A.C. ▪ 1792

14

II

INDÚSTRIA E INDEPENDÊNCIA

1808 ▪ 1888

36

III

A BELLE ÉPOQUE INDUSTRIAL

1889 ▪ 1929

90





IV

UM PAÍS EM LINHA DE MONTAGEM

1930 ■ 1954

132

V

O BRASIL PRODUZ BRASÍLIA

1955 ■ 2003

178

VI

O NOVO MILÊNIO: POR DENTRO DO SISTEMA

ALÉM DE 2001

214



I

OS GRILHÕES DA COLÔNIA

1500 a.C. ♦ 1792



O ACHAMENTO DO BRASIL

O primeiro ato foi... uma troca.

O encontro entre os homens que estavam na praia e os homens que estavam na proa foi indeciso e reticente, mas amistoso – como na maior parte das vezes em que povos desconhecidos entre si viram-se pela primeira vez. A bordo de um escaler, o capitão Nicolau Coelho – um veterano das viagens marítimas portuguesas, que já estivera na Índia – aproximou-se da costa e, após sinalizar com as mãos para que os cerca de vinte homens que andavam por ali baixassem seus arcos e setas, jogou-lhes “um barrete vermelho, uma carapuça de linho que levava na cabeça e um sombreiro preto”. Em retribuição, um dos guerreiros que estavam na areia deu-lhe “um sombreiro de penas de aves, compridas”, enquanto outro lhe alcançava “um ramal grande de continhas brancas miúdas”. Então, Coelho “se volveu às naus por ser tarde e não poder haver deles mais fala, por causa (*do ruído*) do mar”.

O Brasil tinha acabado de entrar oficialmente no curso da história da expansão europeia ao redor do globo.

A singela troca de presentes entre portugueses e tupiniquins não configurou, e nem pretendia ser, uma transação comercial. Ainda assim, naquele instante inaugural do

Brasil, ambos os povos apresentaram um ao outro produtos de sua indústria. Afinal, o “barrete vermelho”, mencionado na célebre carta de Pero Vaz de Caminha, nada mais era do que o típico gorro de lã, “de baixa qualidade e preço”, tradicionalmente usado pelos marujos portugueses até os dias de hoje. Fora introduzido em Portugal pelos navegadores genoveses no século 13. A “carapuça de linho”, que Nicolau Coelho tirou da própria cabeça, também era peça habitual da indumentária da época, embora menos refinada e cara do que o “sombreiro preto” – ou chapéu de copa cônica e abas largas – igualmente usado pelo capitão. Feitos de lã, linho e feltro, eram produtos típicos da indústria têxtil europeia; já prenunciavam o advento e o ímpeto do ramo fabril que logo iria se tornar o motor da economia daquele continente.

A palavra “indústria”, no entanto, não se refere apenas à produção de manufaturas. No momento em que o homem se serve do trabalho para transformar qualquer matéria-prima em algo para seu usufruto, está, grosso modo, exercendo uma atividade “industrial”. Ora, “o sombrero de penas de aves” referido por Caminha era, evidentemente, um cocar, e não é preciso ser conhecedor da extraordinária complexidade da arte plumária dos indígenas brasileiros para saber que, como o próprio ramal

de continhas brancas (ou seja, um colar de búzios), o objeto ofertado pelos tupiniquins era resultado de “aplicação, empenho, esforço e trabalho” – sinônimos, todos eles, da palavra latina *industriae*.

Em termos mais específicos, porém, o fato é que os portugueses só chegaram àquele porto seguro, encravado no litoral sul da Bahia, graças ao poder e à eficiência de seus navios – frutos de uma afluente indústria naval. Ali, depararam com os tupiniquins, uma das “parcialidades” da grande nação Tupi que, cerca de quinze séculos antes, havia conquistado boa parte da costa brasileira, impulsionada por uma notável inovação tecnológica: um revolucionário método de plantio de mandioca.

Assim, embora o impulso que impelisse os portugueses por mares nunca dantes navegados – rumo à Índia – fosse de inspiração basicamente comercial, e a ocupação da costa brasileira pelos tupis configurasse uma típica conquista expansionista, fora graças a avanços tecnológicos fundamentalmente industriais que aqueles dois povos acabaram por encontrar-se naquela praia de areias faiscantes, ao entardecer de 22 de abril de 1500.

Naquele momento, portanto, não era apenas a história oficial do Brasil que se iniciava. Estava nascendo também a história de sua indústria nacional.



A frota com a qual Cabral aportou no Brasil – em meio à sua jornada para a Índia – era composta por dez naus e três caravelas. Trazia cerca de 1.500 homens a bordo. Era a maior e mais poderosa armada já enviada para singrar o Atlântico. Empreendimento caríssimo – no qual foram investidos mais de 40 milhões de reais (*leia sobre o valor da moeda no século 16 na p. 27*) –, a aventura foi paga não só com os recursos do Tesouro régio português, mas também financiada por banqueiros florentinos. O relato da chegada ao Brasil baseia-se na carta de Pero Vaz de Caminha, enquanto que as informações sobre o barrete, a carapuça e o sombrero são oriundas das notas que o historiador Jaime Cortesão fez ao texto de Caminha (*veja a bibliografia*).



É PRECISO NAVEGAR



Bojudos como peixes e leves como pássaros, eles singravam os mares – seu suporte – soprados pelos ventos – seu motor.

Os navios portugueses da Era dos Descobrimentos configuraram uma extraordinária inovação tecnológica, a ponto de já terem sido definidos como “um dos mais complexos engenhos construídos até então pela indústria humana”. Sua eficiência permitiu aos portugueses lançarem as bases de um dos maiores impérios ultramarinos da História. Seus cascos foram a ponta-de-lança da ocupação europeia do Novo Mundo. Suas velas carregaram a cruz de Cristo mais longe do que ela jamais havia ido. Sua produção em série foi, por fim, responsável pelo surgimento de uma afluente indústria naval. Indústria que faria a glória e a danação de Portugal.

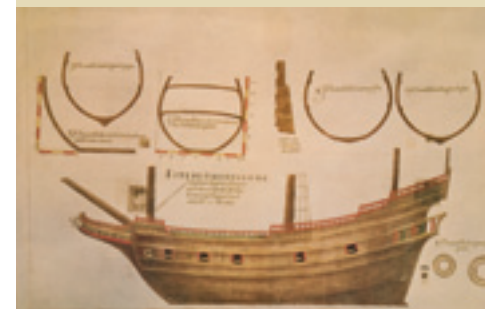
Isolado na orla ocidental da Cristandade, tido como um “jardim sobre o Atlântico debruçado”, o diminuto reino europeu cedo vislumbrou naquele enigmático oceano sua melhor saída. Em 1317, o rei D. Diniz contratou o almirante genovês Manuel Pessanha para dar início ao processo que resultaria na expansão naval lusitana. Um século depois, o infante D. Henrique, o Navegador, criava a chamada Escola de Sagres, lançando Portugal aos mares do mundo. A construção naval, então, torna-se simultaneamente a indústria pesada de seu tempo e a tecnologia de ponta do Renascimento.

Na sua diversidade multidisciplinar, funde conhecimentos ocidentais e orientais, mediterrâneos e atlânticos, árabes e cristãos. O processo culmina com a invenção da chamada “caravela dos

descobrimentos”. A mais antiga representação de uma caravela é de 1488, mas essa extraordinária embarcação – a primeira capaz de navegar *contra* o vento – foi concebida e construída pelos portugueses por volta de 1430-1440. Caravela é diminutivo de caravo – pequena embarcação usada no Mediterrâneo, cujo nome provém da palavra grega “karabos” (lagosta), pois de início elas navegavam somente nas cercanias da costa. Sob o ribombar dos martelos e o ranger das serras, as caravelas eram construídas na fervilhante Ribeira das Naus, na zona portuária de Lisboa.

Como o nome indica, naquele movimentado estaleiro passaram a ser produzidas também as naus. A nau foi a evolução natural da caravela, sendo dez metros mais longa do que ela. No século 16, havia 19 mestres de navios, 200 carpinteiros, 114 calafates e 18 carpinteiros de gáveas labutando na Ribeira das Naus. Configuravam uma bem paga elite profissional, responsável pela produção de 800 navios por ano. A construção naval gerou ainda indústrias subsidiárias, igualmente dinâmicas, entre as quais a de manufatura de cânhamo para os cordames, a de linho para as velas, a de breu, alcatrão, chumbo e pregos, além da tanoaria – já que cada nau levava cerca de 500 tonéis (provém daí o termo “tonelagem”, que ainda hoje define a capacidade de carga dos navios).

Os navios portugueses abriram para a Europa um Novo Mundo. E para ele trouxeram a cruz e a espada, a pólvora e a sífilis. Mas também o ferro, a cana, o café, os engenhos, as máquinas e o dinheiro. Em suma, a desordem e o progresso.



Foi basicamente a bordo de naus que os portugueses conquistaram a costa brasileira. Uma nau de 500 toneladas tinha cerca de 30 metros de comprimento por oito de largura e custava cerca de 25 mil cruzados, ou dez milhões de reais (*moedas do século 16*). A construção empregava vários meses e utilizava 2.200 paus de sobro, 1.800 paus de pinho manso, 350 dúzias de tabuado, 200 paus de pinho bravo para escoras, 900 quintais de pregadura, 300 quintais de breu, 100 quintais de estopa preta e 40 quintais de chumbo (o quintal equivalia a cerca de 60 quilos), mais 170 mil pregos e 20 barris de alcatrão, além de cal, estopa e cordas. Os textos desta página baseiam-se nos livros *O ponto onde estamos*, de Paulo Micelli, e *Viagem do Descobrimento*, de Eduardo Bueno.



Pelo menos quatro plantas domesticadas por tribos indígenas iriam se vincular à história da indústria no Brasil: o algodão, a seringueira, o tabaco e a erva-mate. Sabe-se atualmente que a espécie de algodão (*Gossypium hirsutum*) encontrada pelos europeus na América fora trazida da Ásia pelos grupos de coletores e caçadores que colonizaram o Novo Mundo. Já seringueira é o nome comum de diversas árvores do gênero *Hevea*, dentre as quais se destaca a *Hevea brasiliensis*, conhecida como “árvore da borracha” e nativa da Amazônia, onde se deu o ciclo econômico descrito na página 161. A erva-mate (*Ilex paraguensis*), planta sagrada dos guaranis, ainda é sorvida no Sul do país na forma de chimarrão. Também sagrado – a ponto de ser chamado “erva santa” – era o tabaco (*Nicotiana tabacum*), que saiu do Brasil para invadir o mundo. Uma boa fonte sobre o tema é *Seeds of change* (“Sementes da mudança”), de Herman Viola.

Indústria indígena

O PÃO DO BRASIL

Há mais que um simples prefixo e um mero hífen a separar história e pré-história no Novo Mundo. Persiste, entre ambos os períodos, um abismo de desconhecimento e incompreensão. Mas não resta dúvida de que o processo de conquista das Américas pelos europeus jamais teria sido o mesmo não tivessem eles se servido das técnicas e experiências acumuladas pelos indígenas ao longo de milênios de vivência no território que seus ancestrais descobriram e ocuparam mais de cem séculos antes da chegada do genovês Cristóvão Colombo a uma diminuta ilha no mar que ele batizou de Caribe.

Do vasto leque de alternativas e possibilidades alimentares, ecológicas e logísticas que os nativos legaram aos adventícios – fossem eles portugueses, espanhóis, ingleses, holandeses ou franceses –, a herança mais preciosa foi fruto do laborioso processo de domesticação de plantas que existiam apenas no Novo Mundo e que, a partir do século 16, cruzaram o oceano para modificar de vez os hábitos europeus. Dentre as espécies mais marcantes – batata, milho, cacau e tomate –, nenhuma era nativa do Brasil. Na verdade, das plantas genuinamente “brasileiras”, apenas uma iria conquistar o Velho Mundo, onde acendeu ódios e paixões: o insidioso tabaco.

Se não tiveram maior importância na Europa, vários dos vegetais cultivados pelos industriais tupis-guaranis se imiscuíram na vida cotidiana dos colonos no Brasil, entre eles o feijão, a abóbora, o mamão, o abacaxi e o caju. Outros, como o algodão, a erva-mate e o próprio tabaco iriam desempenhar papel de relevo na história da indústria nacional. Por fim, como adiante se verá, uma árvore acabaria por nos tornar a todos “brasileiros” – literalmente. Antes do pau-brasil, porém, veio o pão do Brasil.

Durante os três primeiros séculos de colonização portuguesa, a mandioca de fato foi o pão de cada dia do Brasil: a comida de sustento, o “basalto da alimentação”, a base da pirâmide alimentar não só dos nativos, mas também da casa-grande e da senzala. A “casa de Mani” – ou “Mani-oca”, como a batizaram os indígenas que a domesticaram – é considerada a mais brasileira das plantas e sustentou milhares de gerações. Primeiro, gerações de tupis, mas também de aruaques, jês e guaranis. Depois, gerações de colonos lusos; a seguir, gerações de africanos – tanto na própria África, para onde a planta foi levada, como nas agruras do Novo Mundo, para onde eles foram trazidos. A raiz se impôs como a rainha dos trópicos, e reinou por mais de 400 anos na culinária popular da zona em que nasceu, ostentando sua coroa irrenunciável até a virada do século 20.



Conforme a mitologia tupi, a mandioca (*Manihot utilíssima*, classificação dada em 1817 pelo botânico austríaco Johann Emanuel Pohl – que não hesitou em empregar superlativo em nome científico) surgiu do cadáver de Mani, neta de um líder tribal cuja filha engravidara virgem. Banida pelo pai, a jovem cunhã deu à luz uma menina muito branca, que morreu na mais tenra infância. Enterrada na própria oca, transformou-se em estranha raiz: succulenta, mas venenosa. A engenhosidade “industrial” dos tupis não se resumiu, portanto, a domesticar a mandioca, mas em desenvolver as técnicas que lhes permitiram “purgá-la” do mortífero ácido prússico.

Em meio a recursos vegetais tão ricos, por que teriam os tupis adotado uma planta

venenosa? Porque é resistente à seca: enquanto as outras esturricam, a mandioca floresce. Porque não precisa de terras férteis: pode ser criada “no pó, sem dó”. Porque, uma vez processada, conserva-se por meses a fio. Porque, além de durável e saborosa, vira mingau, pudim, pirão, tapioca, biju. Por fim, mas não por último, porque fornecia o cauim, bebida inebriante que regava os festins canibais dos tupis.

A mandioca parece ter embriagado também certos heróis brasileiros. Em inflamado discurso às Cortes de Lisboa, o revolucionário baiano Cipriano Barata (1762-1838) fez bravata: “O Brasil pode manter-se independente da Metrópole, e até da Europa: tem farinha para alimentar-se e algodão para vestir-se”.

Depois de quatro séculos alimentando populações em todo o Brasil, o consumo da farinha de mandioca vem se tornando cada vez mais ralo e, desde a década de 1970, esfarelou-se em ritmo alarmante. Embora a produção se mantenha estável (26 milhões de toneladas/ano), não houve modernização nos métodos, inovação nos derivados, nem melhoramentos ou padronização na qualidade do produto. Apesar de nunca terem ostentado a mesma complexidade dos engenhos de açúcar, as “casas de farinha” (*acima, na imagem de Rugendas*) viveram um boom fabril nos anos 1920. Mesmo então, a fabricação da farinha entre os “mestres” do Nordeste se mostrava mais próxima do século 16 do que do 20. Na aurora do novo milênio, “o mais brasileiro dos alimentos” perdeu espaço. E o pior é que o perdeu para comidas vazias, comidas rápidas. A leitura recomendada é *História da alimentação no Brasil*, de Câmara Cascudo.



COM QUANTOS PAUS SE FAZ UMA NAÇÃO

Uma das primeiras ações dos homens comandados por Cabral, poucos dias após desembarcarem no Brasil, foi... derrubar uma árvore. Não se sabe exatamente qual – supõe-se que um cedro –, mas sabe-se por quê: o lenho tombou para se transformar numa cruz. A primeira cruz, à sombra da qual foi rezada a primeira missa. Por causa dela, batizou-se o território recém-descoberto de Terra de Vera Cruz. Mas o rei D. Manoel não gostou da denominação: cruz “verdadeira”, julgava o pio soberano, era apenas uma, “Aquela em que foi martirizado Nosso Senhor Jesus Cristo”. Por isso, o monarca mudou o nome para Terra de Santa Cruz. Mas a determinação real também não pegou: para os marinheiros que a tinham visitado, aquela era a Terra dos Papagaios.

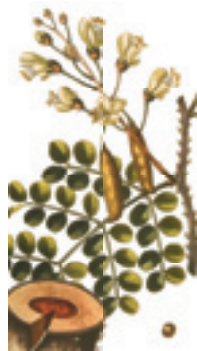
Papagaio, a ave parladora – relíquia viva e valiosa do tempo em que todos os animais falavam –, a nova terra de fato tinha em profusão. Como tinha bugios e búzios e “copiosas maneiras de frutas”. Não tinha, porém, pimenta, canela ou noz-moscada. Mais grave ainda, não tinha ouro “nem coisa de metal algum” – pelo menos no diagnóstico de Américo Vespúcio, padrinho do Novo Mundo e integrante da primeira missão exploratória enviada por D. Manoel direto ao Brasil, em março de 1501, no rastro da descoberta cabralina.



Por causa do relato de Vesúcio – “nessa terra não vimos coisa de metal algum, apenas uma infinidade de árvores de pau-brasil” –, a colônia acabou “privatizada”. Com a atenção e os recursos do Tesouro Régio voltados para a Índia, D. Manuel decidiu arrendar o Brasil por 12 anos. Quem arrematou o negócio foi um consórcio de cristãos-novos, liderado por Fernando de Noronha. Noronha enviou Vesúcio outra vez ao Brasil, em 1503-1504, dando início ao chamado “ciclo do pau-brasil”. O movimento inaugural da economia brasileira configurou uma atividade meramente extrativista, que nada teve de “industrial”. A indústria, no sentido mais estrito da palavra, mantinha-se a um oceano de distância de Pindorama. Ainda assim, tudo se iniciou ali.

O pau-brasil foi o primeiro produto de exportação, o primeiro monopólio estatal, o primeiro bem privatizado, o primeiro artigo contrabandeado e a primeira mercadoria a colocar o Brasil no mapa das transações intercontinentais. Sim, porque se na colônia sua exploração foi mero extrativismo, tão logo chegava à Europa, o “pau-de-tinta” mergulhava direto em um ciclo industrial. A indústria têxtil dos Países Baixos e do Norte da França buscava sequiosamente corantes – em especial corantes rubros. Após anos de uso restrito à alta nobreza e às autoridades eclesiásticas, a cor vermelha não apenas estava liberada: estava na moda. Reduzido a pó, o pau-brasil concedia aos tecidos um flamante tom púrpureo, vivo e intenso.

Não chega a ser surpresa, portanto, que uma



enxurrada de “entrelopos” – ou contrabandistas – franceses tenha se dirigido à Terra dos Papagaios, de costas tão largas e tão desprotegidas, em busca do lenho tintorial. Sua iniciativa teve o apoio do rei Francisco I, que se recusava a aceitar a validade jurídica do Tratado de Tordesilhas: “Gostaria de ver a cláusula do testamento de Adão que me afastou da partilha do mundo”, costumava dizer o monarca, com fina ironia.

Eram os indígenas que encontravam, cortavam, desbastavam e transportavam até os navios as pesadas toras de pau-brasil, em troca de miçangas, espelhos, anzóis e, sobretudo, machados. O machado de ferro os fascinara desde o momento em que o primeiro fora usado para abater a primeira árvore da primeira cruz na primeira missa. Foi ele, afinal, que fez os nativos passarem instantaneamente da Idade da Pedra para a Idade do Ferro. Mas o machado e o pau fizeram mais: transformaram Pindorama, a Terra das Palmeiras, em Terra do Brasil. E, a todos nós, em “brasileiros”.

Embora a etimologia da palavra “brasil” seja repleta de mistério e ressonâncias, o fato é que se as regras gramaticais tivessem sido aplicadas, seríamos “brasilienses”. Chamavam-se “brasileiros” apenas aqueles que se dedicavam ao trato do pau-brasil – assim como pimenteiros, baleeiros e negreiros eram os que lidavam com a pimenta, as baleias e os escravos. Os machados dos brasileiros abateram sete milhões de árvores tintoriais.

Atualmente, o pau-brasil encontra-se em vias de extinção.

O “ciclo do pau-brasil”, como o denominou Roberto Simonsen, foi um ciclo extrativista: uma matéria-prima em estado bruto, exportada para a Europa, onde era transformada em corante para tingir tecidos, que entravam no mercado com altíssimo “valor agregado”, para usar a expressão hoje tão cara a publicitários e tecnocratas. O mais grave é que nem mesmo era Portugal que lucrava com o “trato do brasil”: além do contrabando – obra não apenas de franceses, mas dos próprios colonos lusos –, o pau virava pó (e a seguir corante) nos Países Baixos, onde também eram produzidos os tecidos que ele tingia. O pau-brasil revelou-se, assim, o primeiro mau negócio do Brasil. Um quintal (60 quilos) de pau-brasil valia 2,5 cruzados (ou 8,75 gramas de ouro).



UM REINADO DOCE-AMARGO



A primeira indústria brasileira foi a do açúcar. E tão grande revelou-se o impacto do doce pó branco na história do Brasil que seria difícil exagerar o papel que ele desempenhou tanto na coluna do ativo como na do passivo. Foi o açúcar que proporcionou a base econômica capaz de justificar o esforço colonizador de Portugal, mas foi também ele que consagrou o latifúndio, instalou o regime escravocrata e, no seu exclusivismo, inibiu, quase vetou, o desenvolvimento de outras lavouras. O açúcar inventou uma paisagem caracterizada pela verdejante ondulação dos canaviais batidos pelos

ventos e dominada pelo decantado “quadrilátero rural”: a casa-grande, a senzala, a capela e o engenho. Mas também degradou o meio ambiente, empobreceu o solo, poluiu os rios e devastou a mata atlântica. O açúcar propiciou o desenvolvimento de um estilo de vida que marcou a existência de todas as camadas da população que integrou, mas reservou seus privilégios para poucos.

Ao contrário de outros produtos agrícolas que ora fizeram a fortuna ora a miséria do Brasil – como o algodão, o café e o cacau –, o açúcar foi o primeiro que deu lugar à uma organização

propriamente industrial. Não só porque os engenhos – muito propriamente chamados de “fábricas” – imprimiam um ritmo manufatureiro à produção como também porque, conforme observou o historiador Evaldo Cabral de Mello, “o açúcar criou, no âmbito do tempo cíclico da economia rural, o primeiro *tempo artificial* na vida brasileira, o que não fizeram os demais gêneros agrícolas”.

Nos grandes engenhos, a moagem podia ter lugar ininterruptamente dia e noite, empregando equipes que se revezavam de contínuo, só cessando a produção por ocasião do Natal e do Ano-Novo. O ritmo daquela atividade genuinamente fabril e a complexidade mecânica dos engenhos espantaram os cronistas e viajantes que estiveram no Nordeste do Brasil nos séculos 16 e 17. O relato mais impressionante do interior de uma “fábrica de açúcar” é do padre Antônio Vieira: “Quem vir na escuridade da noite aquelas fornalhas tremendas perpetuamente ardentes (...) o ruído das rodas, das cadeias, da gente toda de

cor da mesma noite, e gemendo tudo, sem trégua nem descanso; quem vir enfim toda a máquina e aparato confuso daquela Babilônia, não poderá duvidar, ainda que tenha visto Etnas e Vesúvios, que é uma semelhança do inferno”.

O doce açúcar era produzido à custa de muito amargor.

Tido como uma especiaria até o século 12, constando até de testamentos de reis e reservado apenas para o consumo dos mais ricos, o pó branco espalhou-se pela Europa com a mesma rapidez e dispersão com que a cana-de-açúcar disseminou-se pelo mundo. Nativa do sudeste da Ásia, a planta foi levada pelos cruzados para a Sicília, de onde chegou aos arquipélagos atlânticos. A ilha da Madeira foi o laboratório vivo no qual os portugueses ensaiaram o plano-piloto para a implantação do Brasil açucareiro. O projeto deu tão certo que, por mais de 200 anos, o açúcar foi o outro nome do Brasil, concretizando a única conexão eficiente entre lavoura e indústria na história do país.



O engenho de açúcar foi a primeira unidade fabril a se instalar no Brasil. Como o próprio nome indica, sua “engenhosidade” configurava um prodígio tecnológico para a época. Havia vários tipos de engenho, de diferentes forças-motrizas. Mas tanto os que usavam água quanto os que empregavam bois não podiam dispensar a mão-de-obra escrava. Os primeiros escravos foram indígenas – mas eles logo sucumbiram ao ritmo pesado do trabalho forçado. A lavoura clamou então pela escravatura africana – e os negros começaram a chegar já em 1540. Os engenhos dispunham em média de 50 escravos cada, mas os proprietários precisavam contratar também, a salário, os “oficiais de serviço”: o mestre-de-açúcar, o purgador, os calafates, os caldeireiros, tacheiros e caixeiros. No século 16, um engenho capaz de moer dez mil arrobas por ano, e com 950 hectares de lavoura, valia 48 mil cruzados (168 quilos de ouro), o dobro de uma nau.



O Engenho dos Erasmos pode ser considerado a primeira fábrica erguida no Brasil. Situado no sopé do morro da Caneleira, nas franjas da Serra do Mar, o engenho, movido à água, foi construído de pedra e cal, obtida do sambaqui sobre o qual ele foi assentado. Desde 1958, a área pertence à USP e, embora haja vários projetos de preservação, as ruínas possuem tal relevância histórica que mereciam atenção ainda maior. As fontes indispensáveis para o estudo do açúcar são os livros de Evaldo Cabral de Mello e de Gilberto Freyre, bem como *Segredos internos*, de Stuart Schwartz.



O ENGENHO DOS ERASMOS

Embora o senso comum considere, com boas razões, o Nordeste como a pátria brasileira do açúcar, o fato é que as primeiras plantações de cana e o primeiro engenho surgiram não no rico solo de massapé da Zona da Mata nordestina, mas no litoral do atual estado de São Paulo. E não por iniciativa exclusiva de Portugal: um século antes da invasão de Pernambuco (1630), os holandeses já estavam envolvidos no negócio. O dono do empreendimento, instalado em São Vicente, em 1534, era o fidalgo Martim Afonso de Sousa. Mas logo ele se associou com o mercador holandês Johan van Hielst que, por sua vez, fez sociedade com o opulento banqueiro Erasmus Schetz, radicado na Antuérpia. Assim, a primeira “fábrica de açúcar” do Brasil – que, como as demais, também servia como fortim –, chamou-se inicialmente Engenho do Governador, depois Engenho de São Jorge, até passar a ser conhecida como Engenho dos Erasmos.

A história do Engenho dos Erasmos foi muito similar a dos engenhos da ilha da Madeira: um empreendimento mercantil em terras portuguesas, financiado por capital holandês, visando o mercado dos Países Baixos. Em fins do século 16, porém, a melhor qualidade dos solos e a maior proximidade com a Europa mudaram o centro da atividade açucareira de São Paulo para o litoral do Nordeste. Mesmo após ser vendido pelos Schetz (talvez em 1593), o Engenho dos Erasmos se manteve na ativa pelo menos até 1881. Atualmente, é patrimônio histórico e pertence à Universidade de São Paulo (*leia à esquerda*).



O DOCE BRASIL HOLANDÊS

Como se a comprovar que, para os luso-brasileiros do século 17, açúcar e Brasil eram quase sinônimos, a senha para deflagrar a insurreição pernambucana de 1645 e expulsar o invasor holandês foi precisamente a palavra “açúcar”. Quinze anos antes, em 1630, os holandeses tinham invadido Pernambuco – onde existiam 130 engenhos, que produziam 1.000 toneladas de açúcar por ano. Ao fazê-lo, uniram o útil do lucro açucareiro (em 1621, já existiam 25 refinarias em Amsterdã; boa parte do açúcar brasileiro era refinado lá e distribuído para a Europa) ao doce de uma vingança contra um velho inimigo. O inimigo, no caso, era a Espanha – que, desde 1580, controlava Portugal e suas colônias

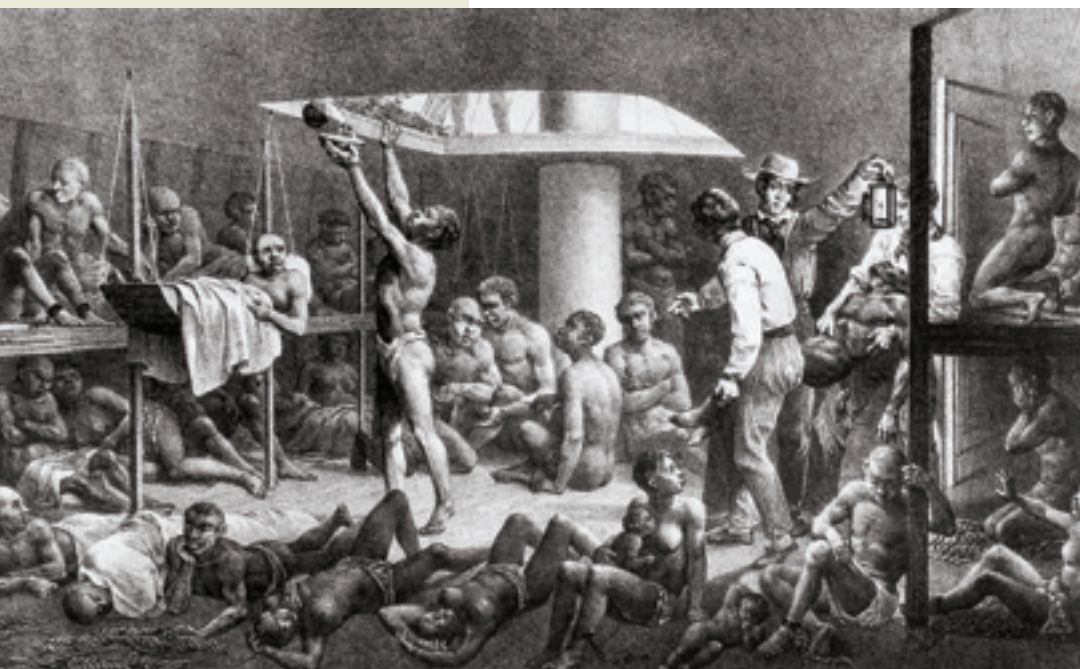
sob o eufemismo da chamada “União Ibérica”. Por 25 anos, os holandeses seriam senhores da região que produzia a maior parte do açúcar no mundo.

O movimento de Restauração visou recriar o monopólio luso não só com a retomada do Nordeste, mas com a reconquista de Angola, de onde vinham os escravos e que também fora invadida pelos holandeses. No entanto, nem tudo saiu como o previsto, pois o apoio dado pela Inglaterra ao movimento iria marcar o início dos privilégios ingleses em Portugal e no Brasil; depois, o início da produção açucareira no Caribe encerraria a hegemonia brasileira, fazendo despencar o preço do produto no mercado europeu. O açúcar se tornaria o segundo mau negócio do Brasil.



A época áurea do domínio holandês no Brasil foi o chamado período nassoviano: os sete anos (1637-1644) ao longo dos quais o comando das ações esteve nas mãos do conde João Maurício de Nassau. Nobre alemão de formação humanista, Nassau não só reorganizou a produção de açúcar no Nordeste como trouxe para o Novo Mundo vários cientistas e artistas cujo trabalho resultou na primeira documentação fiel da natureza e das riquezas do Brasil. Além de implementar os métodos de produção, Nassau combateu o desmatamento e a poluição dos rios pelo bagaço da cana, determinando também o plantio de mandioca para garantir a alimentação dos escravos e do povo. Na época de Nassau, a arroba (14,63 kg) de açúcar valia 1.376 réis, contra 480 reais em 1550. Em 1580, o plural de real passou a ser grafado réis. O real era o “dinheiro de contado”, do dia-a-dia, e o cruzado, a moeda das grandes transações. Um cruzado valia 400 reais (ou réis) e equivalia a 3,5 gramas de ouro.

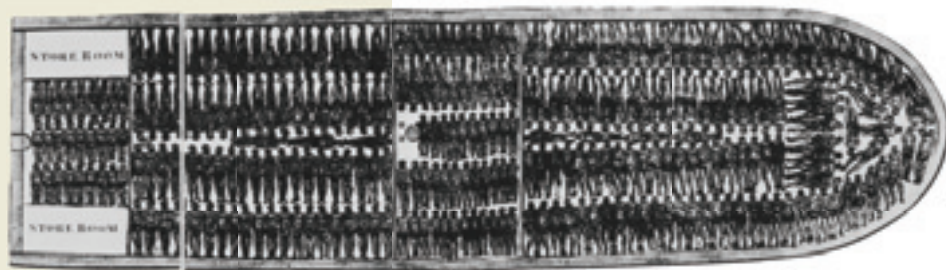




O TRATO DOS VIVENTES

Apesar de ter operado em escala “industrial”, o tráfico de escravos entre Brasil e África evidentemente não foi uma atividade industrial. Foi só uma transação comercial. Uma das mais longas, rentáveis e bem-sucedidas transações comerciais da história – não apenas do Brasil, mas da humanidade. O “infame tráfico” prolongou-se por mais de 300 anos, apesar de ilegal durante as duas últimas décadas. De 1540 a 1850, mais de quatro milhões de escravos foram trazidos para o Brasil, no maior fluxo escravista da história. Todas as atividades industriais pioneiras do país – da Fábrica de Ferro de Sorocaba ao estaleiro da Ponta de Areia, do barão de Mauá – contaram com mão-de-obra escrava.

Das indústrias não-fabris, nem se fala. A principal delas, o engenho de açúcar, não podia dispensar a “força-motriz humana”. Tão estreito era o vínculo entre indústria canieira e escravidão que se discutiu até se o braço escravo não seria, se não mais eficiente, mais lucrativo que a tração animal, já que bois e cavalos eram raros e caros. Discutiu-se também se seria melhor comprar ou “criar” escravos, permitindo que reproduzissem em cativeiro. Sabia-se que um escravo durava em média sete anos – e que se pagava em cinco. A “mercadoria” era perecível, mas o lucro estava garantido.



Mas não foi só em função da força de trabalho e da rentabilidade que o tráfico de escravos se manteve vivo por três séculos. Foi também devido à eficiência de um esquema que, de início, era triangular, mas que foi se tornando cada vez mais um vantajoso comércio bilateral. O arranjo era virtualmente perfeito: na África, os traficantes luso-brasileiros obtinham cativos em troca de cachaça de segunda e tabaco de terceira, além de farinha de mandioca. Os escravos então eram trazidos para o Brasil, onde plantavam a mandioca que os alimentava (e o algodão que os vestia), além do tabaco e da cana, transformada em açúcar e cachaça. O açúcar seguia para Portugal, e a cachaça e o tabaco viravam valiosa moeda de troca na África. Desse modo, Salvador e Recife acabaram por estabelecer vínculos mais estreitos com Luanda e Benguela (portos de Angola) do que, por exemplo, com São Luís ou Belém. O “trato dos viventes” foi se consolidando com a participação cada vez menor da Metrópole. Virou um negócio genuinamente afro-brasileiro.

A princípio, os escravos se destinavam à lavoura de cana – onde substituíram os indígenas, mortos de trabalho e de vergonha, já que nas sociedades tribais a labuta agrária era tradicionalmente reservada às mulheres. Mas tão logo foi descoberto o ouro das Gerais, para lá foram levados os africanos. Quando o minério deslocou para o centro-sul o pólo dinâmico da economia colonial, o Rio de Janeiro se consolidou como o maior porto escravista do Atlântico.



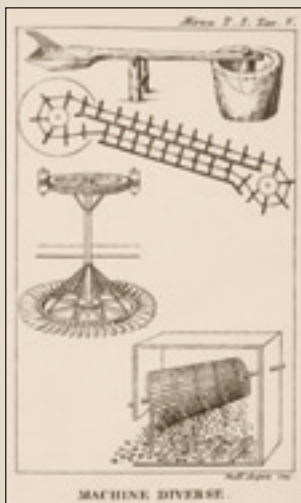
Em 1711, o jesuíta André Antonil escreveu que os escravos eram “as mãos e os pés dos senhores de engenho”. Mas eles foram também os olhos e os braços dos donos das minas; os ombros, as costas e as pernas que fizeram andar a Colônia e o Império; as bestas de carga e os pastores dos rebanhos; o ventre que gerou imensa população mestiça e o seio que amamentou os filhos dos senhores.

Em 500 anos de história, o Brasil teve três séculos e meio de escravidão e pouco mais que um século de trabalho livre. Instituiu-se com isso um legado terrível, não só moral e socialmente, como ética e economicamente, pois trabalhar virou sinônimo de desonra no Brasil. “Um jovem brasileiro preferiria morrer de fome a abraçar uma profissão manual”, anotou em 1846 o inglês Thomas Ewbank, empresário do ramo fabril, partidário do liberalismo, que se radicou nos Estados Unidos, dedicou-se a estudos de mecânica e hidráulica e foi pioneiro nas ciências sociais. “Considerar o trabalho desonroso traz resultados superlativamente maus, pois inverte a ordem natural e destrói a harmonia da civilização.”

O tráfico de escravos para o Brasil operou em três grandes ciclos: o da Guiné, no século 16; o de Angola, no século 17, e o da Costa da Mina (hoje Benin e Daomé), no século 18. De Angola vieram cerca de um milhão de escravos, a maioria do grupo banto: congos (ou cabindas), benguelas e ovambos. De Daomé e Benin viriam mais de 1,5 milhão de sudaneses: iorubás (ou nagôs), jejes, minas e bornus. O preço das “peças” (como os escravos eram chamados) variou muito – não só devido ao passar dos anos, mas em função das “flutuações” do mercado. Em 1622, um escravo valia 29 mil-réis (ou 200 gramas de ouro); em 1652, 55 mil-réis (240 gramas de ouro). Em 1835, o preço subira para 375 mil-réis (750 gramas de ouro), atingindo 1.256 mil-réis (quase dois quilos de ouro) em 1875. Da vasta bibliografia sobre o tema, dois livros extraordinários são *O trato dos viventes*, de Luis Felipe Alencastro, e *A manilha e o libambo*, de Alberto da Costa e Silva.

A exploração racional de qualquer minério constitui genuína atividade industrial, que requer técnicas e instrumentos adequados (*abaixo*). Não foi o que ocorreu no ciclo das Gerais, pelo menos até a chegada de técnicos alemães e ingleses, entre 1819 e 1823. Ainda assim, tal era a quantidade de ouro existente nas cercanias de Vila Rica (hoje Ouro Preto) que entre 1700 e 1799 foram extraídas, sem auxílio mecânico, cerca de 800 toneladas de minério. O contrabando teria chegado a 35% desse montante (para fins comparativos, na década de 1980, Serra Pelada produziu 350 toneladas).

Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas, escrito em 1711 pelo jesuíta Antonil, traça um vívido panorama da região.



O ciclo da mineração

NEM TUDO QUE RELUZ É OURO

Antes mesmo de desembarcar de seus navios, os portugueses já estavam obcecados pela idéia de encontrar ouro no Brasil. O simples fato de um indígena que subira a bordo da nau capitânia indicar o colar usado por Cabral e depois apontar para a terra foi tido como sinal inequívoco de que na nova terra haveria ouro, muito ouro. E de fato muito ouro havia – só que dois séculos, incontáveis desilusões e muitas vidas seriam gastos antes que ele se revelasse uma espantosa realidade.

Enquanto o ouro não aparecia, os portugueses precisavam ganhar o pão no Brasil com o suor de seus rostos, como numa maldição bíblica. E o pior é que, quase ao lado, na vizinha e rival América Espanhola, Peru e México pareciam produzir uma quantidade inesgotável de metais preciosos. Então, em fins do século 17, o rei de Portugal, D. Pedro II (1648-1706), escreveu aos “homens bons” de São Paulo clamando para que eles tornassem a buscar minas – ao mesmo tempo em que modificava a legislação régia que concedia à Coroa os direitos sobre todos os achados minerais. Assim, a partir de 1695, como que por encanto, as chamadas “minas gerais” surgiram às dezenas – sinal claro de que os sertanistas já as conheciam, apenas não haviam revelado a existência de riquezas que lhes seriam confiscadas.



O ouro era muito – e estava à flor da terra e à flor da água. Era ouro aluvional, resultante de depósitos geológicos recentes, cuja exploração, segundo o jesuíta Antonil, resumia-se “à mera catagem, que só necessitava braço humano, sem jeito especial ou inteligência amestrada”. Tão logo a notícia se espalhou, cerca de 30 mil pessoas embrenharam-se nas trilhas escabrosas que separavam o litoral das serras da fortuna e da danação. Eram aventureiros de todas as espécies, “os mais pobres deles só com sonhos por mantimento”, disse um cronista. A discórdia, os assassinatos e a fome – sintomas típicos da febre do ouro – transformaram as minas no lugar onde “o atrevimento imperava armado e o direito vivia inerme”.

O minério foi explorado com tal avidez que os veios logo se esgotaram. Cento e vinte anos depois, quando os primeiros técnicos em mineralogia chegaram a Minas, ficaram espantados com a imprevidência dos pioneiros. Além do esgotamento do ouro aluvional e das técnicas de exploração ineficientes e retrógradas, a falta de espírito cooperativo dos mineradores para explorações conjuntas e os preços abusivos cobrados pelo material indispensável para o manejo das jazidas (em especial o ferro, a pólvora e os escravos) corroboraram para a derrocada da mineração.

A fabricação de ferro no Brasil era proibida pela Metrópole, e as ferramentas e instrumentos chegavam às minas “oneradíssimos”, devido ao lucro dos comerciantes e atravessadores de Lisboa e do Rio, ao qual é preciso acrescentar o preço dos fretes marítimos e terrestres e os altos impostos, então chamados “direitos de entrada”. A pólvora, privilégio real, também alcançava valores exorbitantes, ao passo que o custo das “peças” – a imprescindível mão-de-obra escrava – era alvo de enorme especulação por parte dos traficantes de homens da praça do Rio de Janeiro. Ao despontar o século 19, a indústria mineradora do Brasil Colônia, iniciada um século antes sob as mais auspiciosas expectativas, encontrava-se virtualmente arruinada, e enorme quantidade de minério fora desperdiçada.

“Falhas, irregularidades, abusos e desleixo, fraudes e violências na administração das minas e na distribuição das águas, de que tanto dependiam os trabalhos nas lavras; querelas e demandas intermináveis, legislação confusa e má-fé judiciária oprimiam e arruinavam os empresários mineiros e acabaram por provocar o abandono das lavras”, conta a historiadora Myriam Ellis. “E como se não bastassem tantos motivos para explicar a decadência da indústria mineradora, a tributação exigente e opressiva, imprevidente e inoportuna ante o evidente declínio das minas, acarretou descaminhos, contrabando e mil entraves ao desenvolvimento das chamadas fábricas minerais e o empobrecimento de seus donos”.

A indústria mineira configurou assim o terceiro mau negócio do Brasil, muito embora, como se verá, tenha ajudado a enriquecer a Inglaterra.



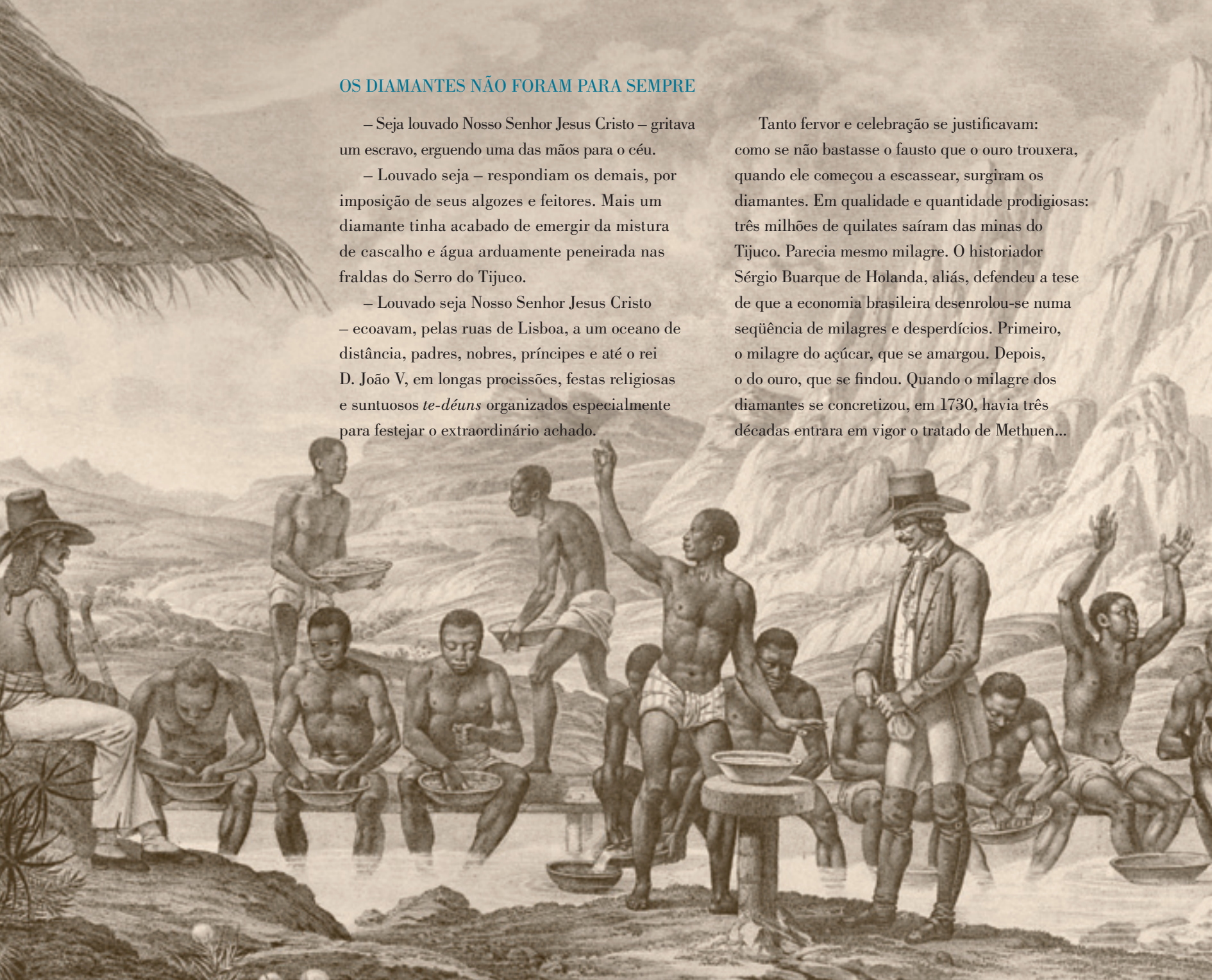
OS DIAMANTES NÃO FORAM PARA SEMPRE

– Seja louvado Nosso Senhor Jesus Cristo – gritava um escravo, erguendo uma das mãos para o céu.

– Louvado seja – respondiam os demais, por imposição de seus algozes e feitores. Mais um diamante tinha acabado de emergir da mistura de cascalho e água arduamente peneirada nas fraldas do Serro do Tijuco.

– Louvado seja Nosso Senhor Jesus Cristo – ecoavam, pelas ruas de Lisboa, a um oceano de distância, padres, nobres, príncipes e até o rei D. João V, em longas procissões, festas religiosas e suntuosos *te-déuns* organizados especialmente para festejar o extraordinário achado.

Tanto fervor e celebração se justificavam: como se não bastasse o fausto que o ouro trouxera, quando ele começou a escassear, surgiram os diamantes. Em qualidade e quantidade prodigiosas: três milhões de quilates saíram das minas do Tijuco. Parecia mesmo milagre. O historiador Sérgio Buarque de Holanda, aliás, defendeu a tese de que a economia brasileira desenrolou-se numa seqüência de milagres e desperdícios. Primeiro, o milagre do açúcar, que se amargou. Depois, o do ouro, que se findou. Quando o milagre dos diamantes se concretizou, em 1730, havia três décadas entrara em vigor o tratado de Methuen...



DE METHUEN A POMBAL

Os festejos natalinos já se haviam encerrado e restavam apenas quatro dias para o final do ano de 1703, quando o embaixador extraordinário da Inglaterra em Portugal, John Methuen, dirigiu-se ao Paço Real de Lisboa para assinar o *Tratado de Panos e Vinhos*, que entraria para a história com seu nome. Passados mais de 300 anos, o tratado ainda acende viva polêmica entre os historiadores. Com apenas três artigos e não mais do que 1.500 palavras, o acordo comercial determinava que a Inglaterra taxaria os vinhos de Portugal com dois terços dos impostos cobrados aos vinhos da França, ao passo que Portugal se comprometia a adquirir “para sempre” os tecidos de lã produzidos na Inglaterra.

Como mais artigos de lã eram consumidos no reino ibérico do que vinhos eram bebidos na Inglaterra, instalou-se um crescente desequilíbrio na balança comercial entre as duas nações. A diferença passou a ser coberta com o metal arrancado às minas gerais. Embora a influência e as imposições britânicas sobre Portugal estivessem se tornando progressivamente maiores desde 1640, quando a monarquia lusa buscara apoio político e militar inglês em sua luta contra a Espanha e a Holanda, o fato é que nunca houve imposição inglesa para que a indústria têxtil – ou qualquer outra – deixasse de se estabelecer em Portugal. Além disso, era por meio de transações particulares, e de muito contrabando, que o ouro brasileiro fluía para a Inglaterra.

As interpretações mais lúcidas sobre as conseqüências danosas que o tratado de fato teve para Portugal sugerem que tanto a Coroa quanto a nobreza lusitanas – hipnotizadas pelo fulgor do ouro do Brasil – simplesmente descuidaram-se da produção agrícola (inclusive a viticultura), enquanto seguiam ignorando as vantagens que a produção de manufaturas poderia lhes trazer. Os excessos praticados de 1707 a 1750, no reinado de D. João V, o “Rei Sol português”, são típicos de uma época de fausto, desperdício e imprevidência. Em dez anos, de 1713 a 1723, os portugueses gastaram 1,3 milhão de libras em tecidos ingleses.

Então, em 1º de novembro de 1755, um terremoto de nove graus na escala Richter, seguido de um tsunami de 17 metros e de um incêndio de enormes proporções, devastou Lisboa. O ouro e os diamantes brasileiros foram usados para reconstruir a capital. Mas em 1762 não só o metal e as pedras começaram a escassear como uma crise internacional fez despencar o preço do açúcar e do tabaco. Quem enfrentou a situação foi o marquês de Pombal, todo-poderoso ministro do rei D. José I, no trono desde julho de 1750. Admirador da economia inglesa, Pombal tentou modernizar Portugal, incentivando a industrialização e a agricultura. Mas era um fisiocrata, e seus métodos despóticos geraram mais ódio do que lucros. Quando D. José morreu, em fevereiro de 1777, sua filha, D. Maria I, subiu ao trono e afastou Pombal, deflagrando a chamada “Viradeira”.



Chamado de “Rei Sol português”, D. João V (*abaixo*) reinou em meio a excessos. Sucedeu-o D. José I, cujo reinado foi marcado pela presença e poder de seu primeiro-ministro, marquês de Pombal (*acima*). No livro clássico *Raízes do Brasil*, Sérgio Buarque de Holanda analisa, entre outras coisas, as conseqüências do Tratado de Methuen para o Brasil e Portugal.





CABEÇAS COROADAS E CABEÇAS CORTADAS

Certo dia de maio de 1785, um oficial de justiça do vice-rei Luiz Vasconcelos Souza bateu à porta da oficina de Jacob Munier, no Rio de Janeiro, e ordenou a apreensão dos cinco teares em que os escravos daquele negociante francês produziam tecidos finos em ouro e prata. Mais tarde, outros 15 teares eram apreendidos e as oficinas onde funcionavam, fechadas e lacradas. Após meses de investigações sigilosas, cumpria-se o alvará de 5 de janeiro de 1785, no qual D. Maria I determinava:

“Eu, a rainha (...) hei por bem ordenar que todas as fábricas, manufaturas ou teares de galões, de tecidos ou de bordados de ouro e prata; de veludos, brilhantes, cetins, tafetás ou de qualquer outra qualidade de seda (...) ou de qualquer outra qualidade de linho (...) ou de outra qualquer qualidade de tecidos de lã (...) sejam extintas e abolidas em qualquer parte onde se acharem nos meus domínios do Brasil”.

A alta voltagem dramática da cena de confisco dos teares e o fechamento das oficinas, aliada ao tom incisivo e intervencionista expresso pelas palavras do alvará, tem levado certos historiadores nacionalistas a demonizarem a figura da rainha D. Maria I, bem como a atribuírem à lei o atraso e as mazelas vividas pelo Brasil Colônia. Mas trata-se de uma posição anacrônica.

Em primeiro lugar, a decisão real estava de acordo com a lógica mercantilista da “Viradeira” e fazia parte do que se convencionou chamar “antigo sistema colonial”. A proibição visava estimular a indústria têxtil em Portugal – e o único mercado para os tecidos lusos, mais caros e piores do que os ingleses, era o próprio Brasil. Por fim, a medida pretendia também coibir o contrabando de ouro, já que os “tecidos finos” eram bordados com o metal. Mas o que de fato cabe ressaltar é que as conseqüências práticas do alvará se mostraram insignificantes: apenas 20 teares foram confiscados na colônia inteira, pois a lei isentava “as fazendas grossas de algodão que servem para o uso dos negros e para empacotar”. A absoluta maioria dos tecidos fabricados no Brasil se enquadrava nessas categorias.

Além disso, muito mais que as restrições do alvará, foi a própria insistência da elite luso-brasileira – ligada à grande lavoura – em apegar-se ao regime escravista o que de fato inviabilizou o florescimento da indústria na colônia, na medida em que impedia que certos ofícios “burgueses” – como o dos tecelões, sapateiros, ferreiros, ourives e marceneiros – pudessem se firmar e organizar-se corporativamente, já que os escravos eram empregados também naquelas atividades e o produto de seu trabalho evidentemente chegava ao mercado com preços muito menores. Isso não significa dizer, porém, que nessa mesma época determinados setores da sociedade colonial brasileira não tenham lutado pela liberdade e alimentado sonhos autenticamente industrialistas – embora um tanto inconsistentes.

O mais célebre deles surgiu no seio de um movimento revolucionário que, ao fim e ao cabo, mostrou-se, ele próprio, um tanto fugaz: a Conjuração Mineira. Embora de fato tenha revelado um viés heróico e saído em defesa de interesses nacionalistas, a revolta deflagrada em Vila Rica e Diamantina, em fins de 1788, nunca possuiu a dinâmica interna necessária para consolidar a separação do Brasil do jugo português. De todo modo, o movimento preconizava o favorecimento da indústria têxtil e metalúrgica, a criação de uma universidade e a diminuição da carga tributária.

Os planos industrialistas partiram de José Álvares Maciel. Filho do capitão-mor de Vila Rica, Maciel foi aos 21 anos para Coimbra, onde se formou em mineralogia. Concluído o curso, rumou para a Inglaterra onde visitou indústrias de Birmingham, em especial siderurgias e manufaturas têxteis, tomando contato com industriais e técnicos e com as idéias do liberalismo. De volta ao Brasil em 1788, conheceu Tiradentes, envolveu-se na Conjuração e foi preso e condenado à morte em 1792.

Enquanto Maciel amargava seu exílio africano, D. Maria I, que havia comutado sua pena de morte em degredo, enfrentava seus próprios fantasmas nos sombrios e suntuosos salões do Palácio de Queluz. Desde 1792, a rainha perdera o juízo. Porém, em 1808, quando os franceses invadiram Portugal e a Família Real precisou abandonar Lisboa às pressas, transferindo-se para o Brasil, teria sido dela a frase mais lúcida e reveladora:

– Mais devagar, se não vão achar que estamos fugindo...



Fruto da fermentação intelectual e artística evocada pelo ciclo do ouro e também conseqüência direta da abusiva política fiscal da Coroa, a Conjuração Mineira foi o mais célebre movimento em prol da liberdade no Brasil, tendo gerado aquele que provavelmente é o maior dos heróis nacionais: o alferes Joaquim José da Silva Xavier, o Tiradentes. O processo de “canonização” civil de Tiradentes começou com a República e levou o célebre Pedro Américo a pintar, em 1893, o óleo *Tiradentes esquartejado*, tido como a mais perturbadora pintura da arte brasileira. O quadro foi adquirido pelo empresário Alfredo Ferreira Lage, filho de Mariano Procópio, e desde 1922 encontra-se no Museu Mariano Procópio, em Juiz de Fora.



II

INDÚSTRIA E INDEPENDÊNCIA

1808 • 1888

DE PORTOS BEM ABERTOS

O primeiro ato foi... marcado pelo mútuo estranhamento. A Família Real, e membros da nobreza portuguesa estavam na proa, fugindo da máquina de guerra de Napoleão. O povo estava na praia, à espera de uma nova era. Quando os dois grupos se encontraram, na pedra do cais, no caos da capital colonial, a decepção veio em via de mão dupla. Mas os dois lados saíam ganhando.

Há mesmo certas semelhanças entre a chegada do príncipe-regente D. João ao Rio de Janeiro e o desembarque de Cabral na Bahia, pois o que ocorreu em 8 de março de 1808 foi uma espécie de redescobrimto do Brasil – com a diferença que, ao invés de serem colocados, romperam-se naquele instante os grilhões da colônia. D. João não portava carapuças ou miçangas, mas acordos e tratados que estraçalharam o “pacto colonial” e trouxeram a indústria e o livre comércio para o Brasil.

Antes de chegar ao Rio, a esquadra real fizera escala na Bahia. E foi em Salvador, a capital que em 1763 perdera seu posto para o Rio, que José da Silva Lisboa, futuro visconde de Cairu, articulou com o príncipe-regente a assinatura do tratado que abriu os portos “às nações amigas”. Mesmo que, naquele momento, nações amigas não requeressem plural – pois se resumiam à Inglaterra –, o tratado foi como uma carta de alforria ao Brasil.



Para José da Silva Lisboa, a escala do príncipe-regente em Salvador revelou-se de todo providencial. Intelectual de alta estirpe, formado em Coimbra, influenciado pelas idéias de Adam Smith, ele se aproximou de D. João – tido como lerdo e vacilante em suas decisões – e, em menos de uma semana, convenceu-o a assinar a carta régia de 28 de janeiro de 1808, que abria os portos do Brasil ao comércio internacional e estabelecia uma taxa alfandegária de 24% sobre artigos importados. Pode-se dizer, sem temer a hipérbole, que, naquele instante, deixava o Brasil de ser colônia para se transformar no centro do império português.

Mas não era só a história do Brasil que se reiniciava: inaugurava-se também a primeira fase da indústria nacional, pois os grilhões do sistema seriam removidos de vez dali a três meses, em 1º de abril, quando, já no Rio, o príncipe-regente revogou o alvará de janeiro de 1785, mediante o qual sua mãe, a rainha D. Maria I, proibira a existência de fábricas no Brasil.

Porém, como observa Nícia Vilela Luz, em seu estudo clássico, “não se efetua a industrialização de um país por simples decreto”. Por isso, D. João foi instado a dar mais um passo à frente e, em 28 de abril de 1809, novo alvará concedia isenção de direitos às matérias-primas necessárias às fábricas nacionais, isenção de imposto de exportação para os produtos manufaturados feitos no país e determinava o uso de artigos nacionais nos uniformes das tropas reais. Novas medidas de fomento à indústria brasileira viriam a seguir.

As demais concessões feitas por D. João à indústria nascente não foram bem vistas pelos liberais, pois, de certo modo, abriam caminho para monopólios. De fato, foram outorgados privilégios *exclusivos*, por 14 anos, “aos introdutores ou inventores de novas máquinas”, bem como concedidos 60 mil cruzados anuais – provenientes de uma loteria estatal – para as manufaturas que necessitassem auxílio, “particularmente as de lã, algodão, ferro e aço”. Para justificar o subsídio, o alvará assegurava ser aquele “o meio mais conveniente para promover a indústria de qualquer ramo nascente, e que vai tomando maior aumento pela introdução de novas máquinas dispendiosas, porém utilíssimas”, sendo necessário, portanto, “conferir-se-lhes algum cabedal que anime o capitalista, vindo a ser esta concessão um *dom gratuito* que lhe faz o Estado”.

A única obrigação imposta para o recebimento do vultoso “dom gratuito” – equivalente a 24 mil contos de réis – era o desenvolvimento e o aperfeiçoamento de uma nova fábrica. Como temiam desde o princípio os partidários do liberalismo econômico, tais privilégios “iriam, no decorrer do século, favorecer certos abusos e implicar no surgimento de monopólios”, segundo Nícia Vilela Luz em *A Luta pela industrialização do Brasil*. Mas não se pode negar que as decisões tomadas por D. João entre janeiro e abril de 1808 configuraram, como bem escreveu Rubens Ricupero, “um raro momento de eclipse parcial e fugaz da hegemonia britânica” sobre Portugal e o Brasil. Fugaz e parcial, com efeito, pois que não durou nem dois anos, como se verá.



O baiano José da Silva Lisboa (1756-1835), visconde de Cairu, foi o homem certo, no lugar certo, na hora certa, pois se tornou o artífice da “abertura dos portos”. Burocrata de carreira, formado em Coimbra, autor já consagrado de *Princípio de Economia Política* (1804), era um liberal, discípulo de Adam Smith. Lera o *Tratado da Riqueza das Nações* na versão portuguesa que lhe havia sido dada pelo próprio tradutor, o genial dicionarista Antônio de Moraes Silva. É no *Dicionário* de Moraes, de 1813, que a palavra indústria surge dicionarizada pela primeira vez em português, como “arte, destreza, para granjear a vida: engenho, traça em lavrar, e fazer obras mecânicas”. Não se usava, nem se conhecia, o termo no sentido de “reprodução de mercadorias pela máquina”. Cairu teria contribuído na redação do verbete.



O escocês Adam Smith (1723-1790) é o pai da economia moderna e o mais importante teórico do liberalismo econômico. Mas, mais que economista, Smith era filósofo, e só é possível entender sua doutrina à luz de preceitos éticos e preocupações morais. De todo modo, é um anacronismo querer atribuir à Inglaterra protecionista de 1807-1808 a posição de defensora do livre comércio, o que ela só se tornou meio século depois, por influência de Richard Cobden e o apoio do primeiro-ministro Robert Peel, com a abertura dos portos britânicos à navegação e ao comércio de todas as nações, em 1852.

As fontes para a redação dos textos desta página e das três precedentes foram *A Luta pela Industrialização do Brasil*, de Nícia Vilela Luz, e *A Abertura dos Portos*, de Luís V. de Oliveira e Rubens Ricupero (orgs.)

IDAS E VINDAS DO VELHO LIBERALISMO

Ao assinar o alvará de 28 de janeiro de 1808 abrindo os portos do Brasil “às nações amigas” – que, como já referido, restringiam-se à Inglaterra (apesar do interesse latente dos Estados Unidos) –, D. João e seus assessores estabeleceram uma taxa alfandegária de 24% sobre os produtos importados. Cinco meses mais tarde, porém, já no Rio, novas regras foram feitas para restringir os privilégios concedidos aos britânicos e beneficiar o comércio luso-brasileiro. Em 11 de junho, o príncipe assinou um decreto determinando que mercadorias pertencentes a portugueses “transportadas por conta própria em embarcações nacionais” pagariam nas alfândegas 16% *ad valorem*, mantendo-se para as estrangeiras, inclusive inglesas, a taxa de 24%. Ao mesmo tempo, a navegação de cabotagem foi proibida aos navios estrangeiros e o comércio externo ficou limitado aos portos do Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, Maranhão e Pará.

Foi o que bastou para deflagrar a indignação e a ira dos ingleses. A Marinha Britânica havia concordado em dar proteção à frota que trouxera a família real ao Brasil em troca de vantagens fiscais, garantidas, aliás, pela “convenção secreta” de Londres, de 22 de outubro de 1807. Em julho de 1808, Lord Strangford chegou ao Rio para apresentar a conta e mostrar quem estava no comando.

Salgada foi a taxa de proteção cobrada pelos ingleses: na prática, ela equivaleria à transferência quase integral para o Brasil dos acordos de 1654 e 1661, bem como do Tratado de Methuen, que, na insuspeita opinião do historiador inglês Alan Manchester, haviam convertido Portugal em “virtual vassalo comercial da Inglaterra”. Não seria diferente a situação no Brasil. Agindo com prepotência e arrogância, Strangford obteve, em 19 de fevereiro de 1810, a assinatura do Tratado de Navegação e Comércio, tão ignominioso que passaria à história como o “tratado desigual”.

Desigualdade quase “humorística”, na opinião de Rubens Ricupero, pois, enquanto as mercadorias inglesas foram taxadas em 15%, os produtos portugueses continuaram submetidos à taxa de 16% instituída em junho de 1808. Só em outubro de 1810 lembrar-se-ia o príncipe-regente de igualar as tarifas. Ratificado o Tratado de Strangford em 26 de fevereiro de 1810, “expiravam com a tenra idade de dois anos as vantagens instituídas pela abertura dos portos”, comenta Ricupero. E o pior para o Brasil foi que, em 1825, quando o “tratado desigual” expirou, os ingleses, em troca de seu reconhecimento à independência do Brasil, forçaram D. Pedro I a prorrogá-lo por mais 15 anos...

Por mais de 30 anos, o “tratado desigual” tornaria virtualmente impossível às manufaturas brasileiras competir com produtos industrializados ingleses. Mas, apesar das óbvias restrições então impostas à indústria “nacional”, é preciso salientar que a elite mercantil luso-brasileira – em especial os senhores de engenho, com maior capital e influência política – não tinha interesse em proteger, subsidiar e muito menos adquirir produtos locais de baixa qualidade quando podia pagar pelas importações, de melhor qualidade e mais baratas, graças aos lucros da exportação. A maioria da população – formada por escravos ou por classes menos favorecidas – era pobre demais para exercer qualquer demanda na economia. Portanto, embora as pressões da Inglaterra de fato tivessem existido e fossem mesmo abusivas, a própria lógica interna da sociedade luso-brasileira ajudou a retardar o processo de industrialização do país.

De qualquer forma, as medidas tomadas por D. João em prol da industrialização foram fundamentais e ajudaram a estabelecer uma incipiente indústria de base – especialmente a siderurgia. Tais mudanças foram responsáveis também pela sobrevivência do ciclo da mineração, pois a fabricação de ferro e de pólvora – embora se voltasse à defesa territorial e às artes da guerra – também visava incrementar a extração do ouro. Assim, a criação da Real Fábrica de Ferro e a vinda do alemão Wilhelm Eschwege para o Brasil configurariam, como se verá, passos decisivos para o progresso da colônia, elevada à condição de Reino Unido em dezembro de 1815.

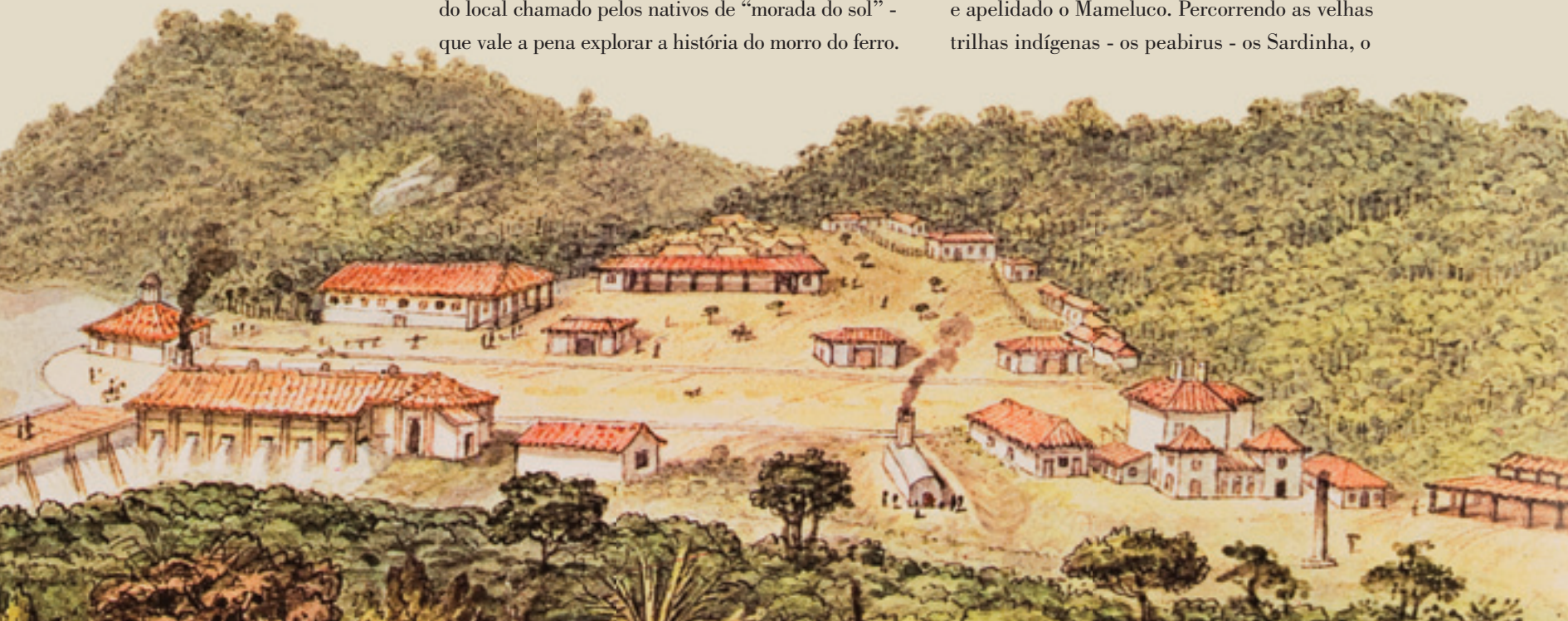


A FÁBRICA DE FERRO DE IPANEMA

O sertanista Afonso Sardinha descobriu o primeiro ouro do Brasil, em 1590, no sopé do pico do Jaraguá em São Paulo. Já D. Francisco de Souza entrou para a história como o primeiro Governador Geral a oficializar as entradas e bandeiras em 1591. Pouco depois, os caminhos desses dois pioneiros se cruzaram em Araçoiaba. Foi lá que, em 1810, surgiria a Real Fábrica de Ferro de Ipanema - a primeira sociedade de economia mista do país e a primeira a empregar homens livres. Tal foi a importância dessa indústria - e o pioneirismo do local chamado pelos nativos de “morada do sol” - que vale a pena explorar a história do morro do ferro.

Desde o Brasil quinhentista, Araçoiaba e sua terra magnética atraía aqueles que buscavam o duro metal capaz de vencer guerras, acorrentar homens e alavancar o progresso. Por produzir munições, recuperar armas e fornecer ferramentas agrícolas e utensílios domésticos, o carrasco – como então se chamava o ferreiro-chefe – sempre foi personagem de destaque no processo inicial de colonização.

Afonso Sardinha era um mestre na arte da lavra e da fusão de metais e seu ofício foi ensinado ao filho, também chamado de Afonso Sardinha e apelidado o Mameluco. Percorrendo as velhas trilhas indígenas - os peabirus - os Sardinha, o



velho e o moço, chegaram ao Morro Araçoiaba. Nessa terra habitada por índios, encontraram magnetita (ferro magnético) e lá se instalaram. A data oficial do que é hoje denominado “sítio arqueológico de Afonso Sardinha” foi registrada como 1589 e o local é reconhecido pela Associação Mundial de Produtores de Aço como a primeira tentativa para a fabricação de ferro em solo americano. Mas o historiador José Monteiro Salazar, autor de Araçoiaba & Ipanema, discorda e diz que os fornos só foram instalados ali em 1597.

O que se sabe com certeza é que em 1599, D. Francisco de Souza, então Governador Geral do Brasil, permaneceu por sete meses em Araçoiaba, acompanhado de Sardinha, o Mameluco, mais fidalgos, infantes, indígenas e técnicos. Ali fundou, junto ao engenho de ferro, no Vale das Furnas,

o povoado de Nossa Senhora de Monte Serrate. Apesar das tentativas de Sardinha e D. Francisco, esses primeiros trabalhos – mais importantes pelo pioneirismo do que pela produção – não chegaram a ter resultados significativos. Vitimada pelos decretos que proibiam a fabricação de artigos manufaturados na colônia, a pré-indústria do ferro foi soterrada pelo tempo.

Mas em 1765, o ferro de Araçoiaba renasceu de suas brasas dormidas pelas mãos do português Domingos Pereira Ferreira. Junto com sócios brasileiros, ele ergueu novas instalações no Vale das Furnas, acima dos fornos de Afonso Sardinha. Escravos foram então trazidos de Angola e, durante oito anos, ali se produziu ferro coado ou gusa. O que foi um mais feito pioneiro: Araçoiaba produziu ferro gusa em 1765.

Retratada por Debret, que a visitou em 1827, quase 20 anos após sua fundação, a Fábrica de Ferro de São João de Ipanema, nos arredores de Sorocaba, São Paulo, foi a primeira indústria siderúrgica do Brasil e também o local onde, em fevereiro de 1816, nasceu Francisco Adolfo de Varnhagen, primeiro grande historiador brasileiro.





A Coroa Portuguesa só começou a se interessar de fato pelo morro de Araçoiaba em 1798, quando o naturalista e químico João Manso Pereira enviou amostras do local para o príncipe D. João que, no ano seguinte, ainda em Portugal, ordenou que ali fosse instalada uma fábrica de ferro. Por ordem do governo, Martim Francisco de Andrada, irmão de José Bonifácio, realizou estudos geológicos e botânicos em Araçoiaba e recomendou que se trouxesse da Europa um “hábil fundidor”. Aconselhou, ainda, que se abandonassem as antigas instalações do Vale das Furnas e se construísse uma nova fábrica, às margens do rio Ipanema. Foi o marco inicial da Real Fábrica de Ferro de Ipanema, tida como a seqüência do projeto de 1803, quando o conde de Linhares tentara organizar a indústria de ferro portuguesa, contratando mineralogistas como José Bonifácio e os alemães Friedrich Ludwig Wilhelm Varnhagen e Wilhelm Eschwege.

No final de 1809, Varnhagen aportou no Rio de Janeiro para, junto com Martim Francisco, explorar as reais possibilidades de Araçoiaba. Cerca de um ano depois, chegava também Carl Gustav Hedberg, um sueco contratado por D. João, à revelia de Varnhagen, para dirigir as obras da fábrica. Hedberg e 14 trabalhadores vindos da Suécia foram os primeiros a terem um contrato de trabalho livre no Brasil. Criada oficialmente em 4 de dezembro de 1810, a Real Fábrica de Ferro de Ipanema era uma sociedade mista com 60 ações nominiais, das quais 13 pertenciam à Coroa.

Martim Francisco, Varnhagen e a Junta Administrativa da sociedade desde o início

demonstraram descontentamento com os nórdicos. Achavam que eles não seriam capazes de montar uma fábrica e que a construção de quatro pequenos fornos – projeto de Hedberg – já estava ultrapassada, não sendo mais empregada na Europa. Embora os suecos de fato tivessem pouca experiência no ramo, o que os levou a incorrer em graves erros técnicos, a verdade é que, auxiliados por 88 escravos, eles conseguiram erguer a infra-estrutura capaz de manter a fábrica na ativa por quase um século.

Em setembro de 1814, Hedberg foi demitido, por meio de uma Carta Régia que concretizou a decisão da Junta Administrativa de construir dois altos fornos e entregar a direção da fábrica a Varnhagen, que se dedicou então a “restaurá-la”. Ainda assim, os primeiros resultados concretos da administração de Varnhagen só surgiram quatro anos depois, em 1º de novembro de 1818 – e vieram sob a forma de três cruces feitas com o ferro fundido em um dos altos fornos. Em 1821, o retorno de D. João para Portugal e a determinação para que se naturalizasse brasileiro são apontados como os motivos para o pedido de demissão de Varnhagen.

A partir de 1865, por causa da Guerra do Paraguai, a Real Fábrica de Ferro de Ipanema ficou subordinada ao Ministério da Guerra, e assim permaneceu até 1878. Seus últimos anos estão envoltos em obscuridade e suas atividades foram oficialmente encerradas em 31 de dezembro de 1895. Atualmente, o local, de uma beleza magnética, é uma Floresta Nacional e um venerável sítio arqueológico.



ESCHWEGE NA MINA DA PASSAGEM



Em 1696 surgiram indícios de que havia ouro no Ribeirão do Carmo, um córrego existente nos arredores de Vila Rica (hoje Ouro Preto). Às suas margens, sertanistas estabeleceram o arraial de São Vicente, mais tarde chamado Passagem de Mariana, pois ficava no vale que liga Vila Rica a Mariana. Subindo o rio, em prospecção de bateia, aventureiros encontraram em 1719 as jazidas que deram origem à Mina da Passagem. Tida como a primeira grande mina do Brasil, foi explorada até 1976 com produção calculada em 35 toneladas de ouro.

Em 16 de janeiro de 1817, quase uma década após a chegada da Família Real ao Brasil, enfim começaram a ocorrer mudanças estruturais no então decadente e já quase exaurido setor da mineração. Naquele dia, seguindo sugestão do barão de Eschwege, a Coroa autorizou a criação de companhias privadas, constituídas por ações, para explorar o ouro das Gerais. O decreto determinava que o capital das companhias deveria ser de no mínimo 25 e no máximo 128 ações, cada uma valendo 400 mil-réis (equivalentes ao valor de três escravos).

O primeiro a usufruir da nova legislação foi o próprio Eschwege – em março de 1819, fundou a Sociedade Mineralógica da Passagem, empresa que, naquele mesmo ano, começou a operar na famosa Mina da Passagem, nos arredores de Mariana, Minas Gerais. A Sociedade possuía 20 escravos e instalou um engenho com dez pilões californianos, que se mantiveram em atividade até meados do século 20. O alemão Eschwege estabeleceu também o primeiro plano de lavra subterrânea, aperfeiçoado no correr dos anos e empregado até o fechamento da mina, mais de 150 anos depois. Antes da chegada do barão, os trabalhos se concentravam no morro de Santo Antônio, executados exclusivamente por mão-de-obra escrava, a céu-aberto, ou em pequenos e eventuais serviços subterrâneos. Segundo a tradição, o morro de Santo Antônio era ocupado por dezenas de senzalas nas quais chegaram a viver cerca de 35 mil escravos. Ruínas carcomidas e um lúgubre cemitério, ainda encravado na escarpa rochosa, testemunham esse passado sombrio. De 1729 a 1756 diversos proprietários obtiveram concessões para explorar a Mina da Passagem. Com os anos, reduziram-se a um único e, quando esse morreu, em fins de 1818, os herdeiros concordaram em vender os direitos de exploração para o emérito Wilhelm Ludwig von Eschwege.

O barão de Eschwege já havia trabalhado em Portugal de 1803 a 1810 (*leia box na p. 48*). Em fins de 1811, ao receber o convite de D. Rodrigo de Souza e Coutinho, conde de Linhares, aceitou se transferir para o Brasil. Mas o conde morreu em janeiro de 1812, poucos meses após a chegada de Eschwege, e, em meio às tramas palacianas, as coisas poderiam ter ficado complicadas para ele. Mas o alemão acabou caindo nas graças de D. Antônio de Araújo Azevedo, o poderoso conde da Barca, e recebeu autorização para trabalhar na região das Minas. Quando o conde da Barca morreu, em fins de 1816, Eschwege viu-se sem protetor nos meandros da Corte e seus planos foram abalados. Mas com “paciência e digno esforço” conseguiu, no início do ano seguinte, obter autorização régia para redigir os estatutos das sociedades mineradoras do Brasil, cujo objetivo era o reaproveitamento de terrenos inutilizados e o aperfeiçoamento dos métodos de exploração aurífera. Como os cascalhos superficiais mais ricos já se haviam esgotado, restavam apenas jazidas de difícil acesso, “cuja exploração”, segundo Eschwege, “somente o esforço conjunto das associações poderia enfrentar”. Em junho de 1819, instalou a bateria de dez pilões capazes de trabalhar sob um lençol de água, cujo fluxo arrastava as areias produzidas. “Foi o início da mecanização da exploração do ouro no Brasil e a cabal demonstração prática da superioridade das novas técnicas sobre os primitivos métodos empregados até então”, diz a historiadora Myriam Ellis.





Tido como “pai da geologia brasileira”, Wilhelm Ludwig von Eschwege (1777-1855) era engenheiro de minas formado pela célebre escola de Freyberg, na Alemanha. Em 1803, foi contratado pelo conde de Linhares para dirigir as fábricas de ferro de Portugal. Após a invasão francesa, permaneceu em Lisboa, prestando serviços ao general invasor Junot. Transferiu-se para o Brasil em 1811, sendo nomeado Diretor do Real Gabinete de Mineralogia do Rio de Janeiro, com a árdua incumbência de “restaurar a decadente indústria da mineração no Brasil”, o que incluía não só o estabelecimento de siderúrgicas em Minas e em Sorocaba mas “o manejo das lavras auríferas”, já quase esgotadas.

Até o momento de assumir o controle da Mina da Passagem, Eschwege limitara-se a sugerir, projetar e aconselhar – e ser muito pouco escutado. Uma vez à frente da Sociedade Mineralógica, tratou de pôr seus planos em prática. Explorou a lavra aurífera existente à margem direita do Ribeirão do Carmo, pois na margem esquerda o minério já se esgotara devido à exploração predatória. Ao estudar as jazidas, identificou a seqüência dos principais tipos de rochas matrizes do ouro (xisto argiloso, itacolomito e xisto hematítico). O minério passou então a ser moído pelos pilões e o ouro, extraído por amalgamação.

Mas, por maior que tenha sido a contribuição de Eschwege ao processo de industrialização da extração do ouro das Gerais, seu papel na história econômica do Brasil foi ainda mais importante no campo da siderurgia, pois sete anos antes de chegar à Mina da Passagem ele já havia fundado, em Congonhas do Campo, a Imperial Fábrica de Ferro, também conhecida como Fábrica Patriótica. Ali, ao custo de 5,2 contos, fez construir quatro pequenos fornos, duas forjas, um malho e um engenho de socar minério. Em 12 de dezembro de 1812, a Patriótica forjava seu primeiro ferro. Eschwege orgulhava-se do fato de sua pequena usina produzir tanto quanto a fábrica de Ipanema, de ter custado bem menos e ainda dar razoável lucro aos acionistas. Localizada junto ao rio da Prata, a usina operou até 1822, só decaindo após Eschwege deixar o Brasil.

Em 1821, cansado de resistir às pressões políticas, Eschwege decidiu ir embora. Mas ficou em Portugal até 1829, quando retornou à Alemanha, quase 30 anos após ter partido da terra natal. Instalado nos arredores de Kassel, em meio aos lagos e florestas, dedicou-se a redigir sua volumosa obra, toda ela referente ao Brasil. Dentre 23 trabalhos científicos, o mais importante, o *Pluto Brasiliensis*, foi publicado em Berlim em 1833 e é livro imprescindível para a história da mineração no Brasil, enquadrando-se no que hoje se chama de “geologia econômica”. Quanto à Sociedade Mineralógica da Passagem, acabou adquirida pelo inglês Thomas Bawden, em julho de 1859. Quatro anos depois, Bawden revendeu a mina para a Anglo Brazilian Gold Mining Company. De 1874 a 1883, a lavra foi fechada outra vez, sendo então comprada pela companhia francesa The Ouro Preto Gold Mines of Brazil, que a operou com sucesso até 1927. Em 1973, o veio passou a pertencer à Companhia Anglo Brasileira de Construções, que três anos depois encerrou as operações mineralógicas. Mas os destinos da Mina da Passagem se mantêm gloriosos, pois atualmente é a mais profunda mina de ouro do mundo aberta ao turismo. Uma vagoneta presa a um cabo de aço penetra três quilômetros no seio da rocha por um belíssimo túnel, conduzindo o visitante a um labirinto subterrâneo de 11 quilômetros quadrados, onde é possível caminhar por entre os magníficos pilares de quartzito que sustentam a mina e delimitam os amplos salões de onde foram extraídas mais de 30 toneladas de ouro.





OS INGLESES EM GONGO SOCO

A fundação da Sociedade Mineralógica da Passagem de fato significou uma guinada na história da mineração no Brasil, pois a partir dela foram definidos os estatutos que regulamentaram o surgimento de empresas privadas constituídas para a exploração do ouro. A Independência incrementou a tendência, e depois que D. Pedro I assinou o decreto de 16 de setembro de 1824, autorizando estrangeiros a explorarem minas e fundarem associações, o panorama se transformou de vez. Graças à nova lei, o inglês Edward Oxenford organizou em Londres a firma pioneira, Imperial Brazilian Mining Association, com capital de 350 mil libras.

A primeira mina adquirida pela companhia foi a legendária Gongo Soco, nos arredores de Caeté, Minas Gerais. A tradição assegura que a fertilíssima mina foi batizada assim por ter sido descoberta por um escravo congo, flagrado sobre um monte de areia aurífera “qual galinha no choco”. A corruptela seria fruto da má pronúncia do português pelos africanos. Por volta de 1808, a área passou às mãos do excêntrico barão de Cocais, que em 1826 vendeu-a para Oxenford, primeiro estrangeiro a possuir mina no Brasil. Apesar da má administração (segundo Eschwege), Gongo Soco produziu 12.887 quilos de ouro de 1826 a 1856, quando a companhia foi desfeita. Atualmente a mina de Gongo Soco pertence à Vale do Rio Doce. A área, fechada à visitação, conserva o cemitério dos ingleses e as ruínas (*imagens ao lado*) da mansão do extravagante barão de Cocais.

INDEPENDÊNCIA E DÍVIDA

Trezentos e vinte e dois anos, quatro meses e sete dias depois de o capitão Nicolau Coelho ter dado “um barrete vermelho, uma carapuça de linho e um sombreiro preto” a um guerreiro tupiniquim, numa praia da Bahia, e dele ter recebido “um sombreiro de penas de ave e um ramal de continhas miúdas”, o Brasil separou-se de Portugal. Já houve quem tenha chamado o movimento articulado pelo príncipe D. Pedro de “revolução conservadora”, pois ele não só manteve o Brasil uma monarquia – e com um rei português no trono – como não aboliu a escravidão. De todo modo, a consolidação da Independência iria derramar muito sangue – brasileiro e português – e sairia caro, muito caro, para os cofres da nação recém-nascida.

Embora houvesse lucrado enormemente com a cana, o ouro e os diamantes extraídos do solo brasileiro, Portugal tinha construído toda a infra-estrutura da colônia. Por isso, só se dispôs a reconhecer o Brasil como nação independente mediante uma polpuda indenização: em 1825, foi preciso pagar 600 mil libras à Metrópole, bem como assumir o pagamento de um empréstimo de 1,4 milhão de libras feito por Portugal em bancos ingleses. Assim, em agosto de 1825, o Brasil fazia seu primeiro empréstimo, obtendo do banco Rothschild, de Londres, 3,6 milhões de libras, a juros de 5% ao ano.

Cerca de um ano antes, em março de 1824, D. Pedro havia promulgado a primeira Constituição do Brasil – uma Carta liberal, apesar de o imperador ter dissolvido a Constituinte com tropas de baionetas caladas. O artigo 179, na alínea 24, garantia a liberdade para a indústria. Mas acabaria se revelando quase mera formalidade, pois, muito mais do que o reconhecimento de sua independência por Portugal, o Brasil precisava mesmo era do consentimento britânico. Como o Tratado de Strangford, de 1810, iria vencer em 1825, a Inglaterra não só forçou Portugal a acertar suas diferenças com o Brasil como, tão logo as duas nações se ajustaram – por intermédio, aliás, de um ministro plenipotenciário britânico, Charles Stuart, enviado ao Rio de Janeiro como representante de D. João –, o mesmo Stuart tratou de obter de D. Pedro a prorrogação do tratado de Strangford por mais 15 anos. Como as negociações só foram concluídas em 1827, o tratado deveria expirar em 1842. Com base em casuísmos e interpretações tendenciosas, os britânicos o prorrogaram até 1844, o ano em que foi instituída a Tarifa Alves Branco (*leia p. 56*). Assim, passadas duas décadas de abertura dos portos e dos projetos industrialistas de Cairu, o Brasil, agora uma nação independente, continuava impossibilitado de promover sua industrialização.



O LOBO DO MAR

Uma das evidências de que a Independência não se restringiu ao “brado do Ipiranga”, mas deflagrou uma série de confrontos armados, se revela no fato de D. Pedro I ter tido que contratar os serviços de Lorde Cochrane. Apelidado de “Lobo do Mar”, Thomas Alexander Cochrane (1775-1860) foi um dos mais audaciosos chefes navais britânicos. Apesar de herói e membro do Parlamento, foi preso em 1814 por fraudes na Bolsa. Em 1817, escapou da prisão e foi contratado pela Marinha chilena, participando das lutas da independência no Chile e Argentina. Veio em 1821 para o Brasil. Em 1823, D. Pedro I o fez marquês do Maranhão, mas dois anos depois, não tendo recebido salário, Cochrane partiu levando navios brasileiros. Regressou ao Reino Unido em 1830 e no ano seguinte tornou-se conde. Em 1832 foi readmitido na Armada britânica e chegou a se tornar almirante. Morreu em Londres em 1860 aos 85 anos.



OS EMPRESÁRIOS ENFIM SE UNEM

Se mesmo após a Independência o quadro político, econômico e fiscal do Brasil se mantinha francamente desfavorável ao estabelecimento da indústria, pode-se supor como se apresentava a situação antes do Sete de Setembro. Ainda assim, antecipando-se em seis anos ao grito do Ipiranga, o baiano Inácio Álvares Pinto de Almeida ousou propor a criação de uma sociedade civil em prol da indústria. Fidalgo da Casa Real e dono de uma destilaria no Rio, Inácio Álvares conseguiu obter 200 ilustres assinaturas – mas não aprovação régia, pois naquele ano de 1816 sua idéia foi julgada “precipitada”. Em 1820, ele volta à carga, redigindo um memorial em defesa da aquisição de máquinas rurais e fabris no exterior. Mas é apenas em junho de 1824, após a Independência e a promulgação da Constituição, que D. Pedro I dá autorização oficial para que sejam estabelecidos os estatutos da *Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional*. No ano seguinte, o imperador aprova a instalação da SAIN e, dois anos mais tarde, em 19 de outubro de 1827, a primeira sociedade civil da história do Brasil é enfim inaugurada.

No memorável dia, Inácio Álvares Pinto de Almeida discursa, com vigor e paixão. Diz: “Reconhecendo ser um dever do cidadão que ama sua pátria prestar, quanto cabe em suas forças,

todos os ofícios que possam cooperar para a felicidade nacional e convencido de que nenhum país floresce e se felicita sem indústria, por ser ela o móvel principal da prosperidade, e de riqueza, tanto pública como particular de uma nação culta e realmente independente; convencido igualmente de que os maquinismos são os poderosos auxiliares da indústria, cujos benéficos resultados se derramam sobre todas as classes da sociedade, e desejando, portanto, conciliar esses princípios de verdade incontestável em benefício do Brasil, que me deu berço, e onde a indústria, sufocada por mais de três séculos, demanda todos os socorros, eu trabalho desde 1820 para que se crie entre nós esta Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, cujo fim principal é auxiliar a indústria, mormente no que diz respeito à aquisição de maquinismos que, expostos às vistas do público, façam-se conhecidos, possam ser copiados e desafiem o interesse dos nossos agricultores e dos nossos artistas, para que por meio deles consigam minorar os trabalhos da mão-de-obra, obtendo ao mesmo tempo com mais facilidade, perfeição e menores despesas uma maior soma de produtos”.

Em 28 de fevereiro de 1828, quatro meses após o discurso de Inácio Álvares, a SAIN realiza sua primeira sessão. No mesmo dia, João Inácio

da Cunha, o visconde de Alcântara, assume a presidência da entidade, da qual Álvares é feito secretário. A SAIN abre as portas no prédio do Museu Nacional (ver *imagem na p. 54*), com 49 sócios efetivos e seis honorários. Dentre os honorários, figura o próprio D. Pedro I que, desde a primeira hora, dera mostras de apreço à “patriótica associação”, a qual, embora privada, logo se vincula à Secretaria de Negócios do Império e passa a receber dotação do Tesouro. Em 1830, Manuel da Câmara Bittencourt, famoso mineralogista, conhecido como Intendente Câmara, apresenta à sociedade, da qual é sócio, uma proposta para regulamentar e proteger “os direitos do inventor ou descobridor”. Aprovada em 28 de agosto do mesmo ano, aquela se torna a primeira lei brasileira de patentes.

A partir de janeiro de 1833, a SAIN passa a editar mensalmente seu boletim-revista *O Auxiliador da Indústria Nacional* – cujo primeiro redator foi o engenheiro de minas Frederico César Burlamaqui –, e nela divulgam-se “as últimas novidades do mundo das máquinas”. O periódico foi publicado ininterruptamente até 1892, ou seja, ao longo de 59 anos, num total de mais de 600 edições. Apesar da louvação às máquinas, uma análise mais cuidadosa das páginas d’*O Auxiliador* deixa claro que, até fins da década de 1850, o interesse da SAIN se manteve quase que inteiramente focado na mecanização da agricultura, e não na indústria fabril.

De todo modo, já em 1838, a SAIN daria mais uma extraordinária contribuição ao Brasil.



Afinal, foi no seio da Sociedade, em 18 de agosto daquele ano, que dois sócios ilustres, o marechal Cunha Matos e o cônego Cunha Barbosa, propuseram a criação do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. No dia seguinte a idéia foi aprovada, e em 21 de outubro de 1838 o IHGB é instalado, funcionando até fevereiro de 1839 no próprio prédio da SAIN. O IHGB lançou as bases da historiografia brasileira e ajudou a construir passo a passo a história de um país que, até então, ainda não a escrevera.

O desenho da tarja que adorna o belo diploma entregue aos primeiros membros efetivos da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional (*acima*) foi feito “gratuitamente por João Batista de Bret”, como atesta a ata da sessão solene realizada em 20 de janeiro de 1829. Pois o citado artista é ninguém menos que o célebre ilustrador francês Jean Baptiste Debret, nomeado então “sócio correspondente” da SAIN.



Na verdade, desde o dia de sua fundação até o instante em que se fundiu com o Centro Industrial de Fiação e Tecelagem do Rio de Janeiro, a 15 de agosto de 1904, já em plena República, a Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional construiu sua história em conjunção com a história nacional. Natural, portanto, que no cerne da associação se refletissem as perplexidades típicas da época: era o Brasil um país cuja “vocação agrícola” o impediria de industrializar-se? Poderia a lavoura – nomeadamente a do café – sobreviver sem o braço escravo? A indústria fabril traria de fato tantos benefícios quanto apregoavam seus defensores? Apesar de toda a produ o teórica editada nas páginas d’*O Auxiliador da Indústria Nacional*, a SAIN não parece ter chegado a um consenso sobre temas tão candentes.

Fundada no mesmo ano em que o tratado de 1810 fora prorrogado por mais 15 anos,   compreensível que, em seus primeiros tempos, a SAIN se voltasse à defesa da agricultura, até porque, sob tais condi es, a industrializa o parecia mesmo inviável. Quando os tempos mudaram, a Sociedade criou, em 1857, sua se o de Indústria Fabril, bem como a de Química Industrial. Em 1870, porém, o futuro presidente da entidade, Nicolau Moreira, publicava o *Catecismo da Agricultura*, no qual os jovens oriundos do meio rural eram exortados a não abandonar “o lar doméstico pelo engodo das cidades” e a não trocar “as paisagens de pano pintado pela natureza, a estufa pelo sol e as fadigas estéreis por uma fútil atividade – em uma palavra, a vida fictícia pela vida real”.

As preocupações da SAIN não se restringiam ao êxodo rural. A Sociedade julgava a educação uma questão-chave para o futuro da nação e reiteradas vezes *O Auxiliador* alerta para “os perigos a que os operários estão expostos no trabalho cotidiano quando não detêm o devido conhecimento”. Cansada de esperar pelo governo, a entidade decide criar a *Escola Nocturna Gratuita de Instrução Primária para Adultos*. O curso de quatro anos, com aulas de duas horas, três vezes por semana, era destinado “a homens livres de mais de 14 anos”, Apresentado em julho de 1866, por Joaquim Antonio de Azevedo, o projeto previa a criação de uma Escola Industrial, para a qual a *Nocturna* seria o curso preparatório. Porém, aprovada sua criação em março de 1868, dois anos depois a escola ainda não tinha nenhum aluno matriculado. “Tudo foi baldado, ninguém quer aprender a ler e a escola noturna gratuita para operários não funciona por falta de discípulos, não obstante sua reconhecida utilidade!”, lastima-se Azevedo.

Em maio de 1870, com a ajuda do engenheiro André Rebouças, “que havia assumido a direcção geral das obras hydraulicas e interna da alfandega da côrte, resolveu admittir nas mesmas obras todos os moços que desejassem aprender um officio dos que ahi se exercem”. Ao tomar conhecimento dessa resolução, Joaquim Antonio de Azevedo solicitou a Rebouças que obrigasse os aprendizes que não soubessem ler a freqüentar a escola noturna. O pedido foi prontamente atendido e Rebouças forneceu



uma relação de 46 aprendizes com idade de 14 a 20 anos. Entre eles, haviam 28 brasileiros, 15 portugueses, um alemão, um belga e um holandês. Com esses alunos, a escola enfim abriu suas portas, no centro do Rio. Manteve-se lá até fechar, em dezembro de 1892, época em que a SAIN já havia perdido bastante do ímpeto inicial e, mais que isso, muito de seu prestígio, pois, em plena Era Republicana, era vista como uma entidade ligada ao Império. A sociedade, ainda assim, perduraria até agosto de 1904, quando, ao fundir-se com o CIFT, deu origem ao Centro Industrial do Brasil.

Eis a lista dos nove presidentes da SAIN, com as data as de suas respectivas gestões: visconde de Alcântara (1828-1831), visconde de Jerumirim (1831-1833), visconde de Olinda (1833-1848), marquês de Abrantes (1848-1865), visconde do Rio Branco (1865-1880), conselheiro Nicolau Joaquim Moreira (1880-1894), Agostinho de Sousa Lima (1894-?), Manoel Francisco Correa (?-1902) e Inocêncio Sezerdelo Correia (1902-1904). Acima, o segundo diploma entregue aos membros da Sociedade, que em 1866 já possuía mais de 1.300 associados.



Manuel Alves Branco nasceu em Salvador em 7 de junho de 1797. Em 1822, formou-se em Direito na Universidade de Coimbra, onde também estudou matemática e ciências naturais. De volta à Bahia, trabalhou como juiz. Mas foi no Rio de Janeiro que fez uma brilhante carreira política. Começou como contador-geral do Tesouro em 1830, depois foi nomeado ministro dos Negócios Estrangeiros, elegeu-se senador, ocupou o cargo de ministro da Justiça e por quatro vezes foi ministro da Fazenda. Em 1854, recebeu de D. Pedro II o título de 2º Visconde de Caravelas. Morreu em Niterói no dia 13 de julho de 1855.

A Tarifa Alves Branco

A INDÚSTRIA GANHA UM INCENTIVO

O Brasil estava às vésperas do golpe da Maioridade – como veio a se chamar a posse de D. Pedro II aos 14 anos, contrariando a Constituição, que estabelecia em 18 a idade mínima para um chefe de Estado. Foi quando Manuel Alves Branco, pela terceira vez ministro da Fazenda do Brasil, apresentou à Assembléia um relatório propondo aumento dos impostos. Era maio de 1840 e estava claro que o equilíbrio da receita com a despesa só seria possível mediante um acréscimo nos “direitos de importação”. E “para o aumento da cota”, afirmou Alves Branco, “temos a mais feliz oportunidade, porquanto acabando o tratado com os Estados Unidos a 17 de novembro do corrente ano de 1840; o da Holanda e da Bélgica em 18 de abril de 1841, no ano da lei agora proposta apenas existirá ainda o da Grã-Bretanha, que contudo tem de findar nele, isto é, em 15 de novembro de 1842”.

Dentre tais tratados, o que mais abalava os cofres nacionais era justo o que Portugal assinara com a Inglaterra em 1810 e que estabelecia para os produtos ingleses uma taxa alfandegária de apenas 15% – abaixo até da dos produtos portugueses (16%) e bem menor que a dos outros países (24%). Apesar das esperanças de Alves Branco de que o acordo findaria em 1842, divergências de interpretação fizeram com que ele perdurasse até 1844.

Mas o ponto de partida para a Tarifa Alves Branco estava dado, pois a lei assinada em 30 de novembro de 1841 autorizava o governo a “cobrar por meio de uma nova tarifa, que organizará para as Alfândegas, logo que findem os tratados em vigor, direitos de importação, cujo mínimo seja de 2% e o máximo de 60%”. Com base nela, Alves Branco baixou, por decreto de 12 de agosto de 1844, a nova tarifa para as alfândegas do Brasil.

Ao entrar em vigor em 11 de novembro de 1844, o decreto elevou as taxas aduaneiras para 30% sobre produtos importados sem similar nacional e para 40% a 60% sobre produtos com similar. A medida incluiu cerca de três mil itens importados e causou ruidosos protestos não só dos empresários britânicos como dos importadores brasileiros e da classe mais abastada. Supõe-se que o famigerado “Bill Aberdeen”, a lei britânica de agosto de 1845 que permitia à Marinha inglesa perseguir supostos navios negreiros brasileiros em águas territoriais ou até *dentro* de portos do Brasil, tenha sido assinado como revide à nova tarifa. A lei, que recebeu o nome do então ministro das Relações Exteriores do Governo Britânico, Lord Aberdeen, teria enormes conseqüências sobre a economia brasileira ao elevar brutalmente o preço dos escravos.

Alves Branco calculava que a tarifa batizada com seu nome iria arrecadar cerca de 18 mil contos de réis por ano, satisfazendo, assim, “se não a todo, ao menos a maior parte do déficit do Estado”. Mas o aumento da receita nacional não era o único objetivo da lei, criada também para incentivar a indústria nacional. Partidário do protecionismo – sobre o qual já se manifestara em reunião do Conselho do Estado –, Alves Branco achava a tarifa ainda pouco satisfatória. Dizia que lhe faltaram tempo e meios para melhorar sua obra: “É de mister que, com fé firme nos fatos que temos ante os olhos, marchemos em demanda da indústria fabril em grande, por meio de uma tarifa anualmente aperfeiçoada, e de mais a mais acomodada ao desenvolvimento do nosso país”. Em 1846, Alves Branco se afastou do Ministério da Fazenda e foi substituído por Holanda de Cavalcanti.

O novo ministro não permaneceria muito no cargo e, em 1847, seria substituído por... Alves Branco. Cavalcanti, no entanto, teve tempo de conceder às manufaturas de algodão privilégios como a isenção de impostos sobre máquinas importadas. Em 1850, em meio ao quarto mandato de Alves Branco na Fazenda, D. Pedro II – pressionado pelo todo-poderoso primeiro-ministro inglês William Gladstone – foi obrigado a se curvar às exigências britânicas. Em 4 de setembro daquele ano, o imperador promulgou a lei Eusébio de Queirós, que acabava de vez com o tráfico negreiro. Mas a pressão inglesa para extinguir a tarifa Alves Branco só daria resultados em 1857, quando se estabeleceram taxas aduaneiras mais favoráveis à importação. Alves Branco não conseguiu enriquecer os cofres públicos como queria, mas foi a instituição de sua tarifa que deu início à Era Mauá.

ALFÂNDEGA

A Alfândega do Brasil era local de entradas, saídas e conflitos internacionais. Foi ali que, em 28 de julho de 1847, o ministro Alves Branco baixou um decreto que concedia “isenção de direitos de importação sobre matérias-primas para uso das fábricas, segundo sua grandeza e os meios que apresentassem”. Foi um passo para a industrialização do país.





Mauá nasceu em 28 de dezembro de 1813, numa pequena casa de estância em Arroio Grande, interior do Rio Grande do Sul. O segundo filho de Mariana e João Evangelista de Souza foi batizado com o nome do santo cuja data se comemorava no dia de seu nascimento: santo Irineu. Passou a primeira infância isolado no pampa gaúcho, mas depois da morte do pai, quando tinha apenas cinco anos, viu sua vida tomar outro rumo. Com nove anos, foi levado por um tio ao Rio de Janeiro onde, ainda criança, começou a trabalhar no comércio. Aprendeu a fazer negócios e tornou-se um industrial aos moldes ingleses. Ao lado do luxuoso palacete do Catete, onde morou com a família, vivia ninguém menos do que D. Pedro II. Os vizinhos, no entanto, nunca foram o que se pode chamar de “próximos”.

A REVOLUÇÃO DE UM HOMEM SÓ

Antes de ser nome de cidade, avenida ou praça, antes mesmo de ganhar título de barão ou virar visconde, Mauá foi Irineu Evangelista de Souza. Um homem de nervos de aço e punhos de ferro que chegou a ter um orçamento maior do que o do Império. Mauá não teve medo, nem modéstia. E foi isso que o levou a abandonar a bem-sucedida carreira de comerciante para virar um dos maiores empresários da história do Brasil. A vontade de dar passos maiores era antiga, mas foi na Tarifa Alves Branco que Irineu vislumbrou o sinal que procurava para tornar-se um industrial à moda inglesa. Após surpreender a todos com a notícia de que sua firma entrara em liquidação – e sem revelar seus planos a ninguém –, ele chamou um velho amigo de volta da Escócia.

A vida de Richards Carruthers cruzara com a de Irineu em 1829. Naquele ano, o comerciante português Pereira de Almeida encaminhou o seu mais talentoso caixeiro viajante à Carruthers & Cia., sua principal credora. O caixeiro Irineu, então com 16 anos, já dava sinais de que não estava no mundo dos negócios a passeio. No Rio de Janeiro de D. Pedro II, sob as ordens e os ensinamentos do novo e excêntrico patrão, ele aprendeu inglês, passou a calcular juros em libras e cresceu a ponto de tornar-se sócio na empresa.

Ao retornar às terras fluminenses, depois de ter partido de volta ao país natal, o escocês Carruthers reencontrou um homem animado com as próprias idéias e disposto a investir tudo em seus ideais. Após muito confabular, os velhos amigos traçaram um plano estratégico. E concordaram que comprar um estaleiro em Niterói poderia ser a ponta de um império lucrativo. Em 11 de agosto de 1846, exatos dois anos após a assinatura da Lei Alves Branco, Irineu Evangelista de Souza adquiria o Estabelecimento de Fundação e Estaleiros da Ponta de Areia. O empresário firmou então os estatutos da nova companhia com o lançamento público de ações que previam um dividendo mínimo de 7% ao ano e garantido por cinco anos.

O investimento na compra da Ponta de Areia, que somou 60 contos de réis – equivalentes à produção anual de café de uma grande fazenda –, incluía um considerável terreno à beira-mar, os telheiros que serviam de oficina, máquinas, ferramentas, utensílios e 28 escravos. Para modificar o quadro de pessoal e aumentar a especialização dos empregados, Irineu trouxe trabalhadores da Europa. Os contratados de além-mar ganharam o dinheiro da viagem até o Brasil, a garantia de que receberiam bom salário e a certeza de que teriam a passagem de volta.

Mas tanto investimento não foi suficiente para afastar as pedras do caminho. Transformar uma oficina semi-artesanal em indústria de verdade exigia esforço extra. Sem contar que a matéria-prima custava caro e a manutenção dos equipamentos esbarrava na falta de peças. Mas a maior dificuldade veio após a entrega da primeira grande produção: os canos de ferro que serviram para canalizar o rio Maracanã. O governo, primeiro cliente de porte, simplesmente não pagou a encomenda. Ao cobrar pelo serviço, Mauá ouviu dos liberais no poder que a Câmara do Rio de Janeiro “não dispunha de verbas para cobrir os gastos com a obra”. A notícia trouxe o fantasma da falência imediata. Para tentar fugir dela, a Ponta de Areia diversificou a produção e buscou clientes menores, que pagassem à vista. Fabricou pregos, sinos, máquinas de serrar, peças para engenho de açúcar, guindastes e molinetes.

Quando no ano seguinte, em 1847, a mesma Câmara dos Deputados que havia lhe negado o pagamento inaugurou a atividade de “financiadora de projetos industriais”, Irineu não pensou duas vezes e entrou com pedido de empréstimo. Mais por questões políticas do que por dúvidas sobre seu potencial, o financiamento lhe foi negado. Somente em 1848, depois de um novo e conservador Ministério assumir a Câmara, é que ele obteve aprovação, com unanimidade, de um empréstimo de 300 contos de réis com juros anuais de 6% e cinco anos de carência até o início da primeira prestação. Para alívio ainda maior, ele finalmente recebeu pelo encanamento do rio Maracanã. A Ponta de Areia iniciava assim seu apogeu, firmando-se como uma autêntica indústria – “a primeira digna desse nome no país”, de acordo com o biógrafo de Mauá, Jorge Caldeira.

A litografia de P. Bertichen mostra um grupo de empresários e senhoras da sociedade chegando para visitar o Estaleiro Ponta de Areia. Ao fundo, um dos vapores construídos na indústria de Mauá.





Assentado na banda oriental da Baía de Guanabara, na Ponta de Areia, em Niterói (Rio de Janeiro), o Estaleiro Mauá – fundado em 1904 no mesmo local onde o barão de Mauá abriu o seu estaleiro em 1865 – é um empreendimento pioneiro e um marco histórico na industrialização não só do Brasil como também de toda a América Latina. Fundado pela Companhia Comércio e Navegação (CCN), o Mauá – hoje Mauá-Jurung – é dono de recordes importantes na indústria naval brasileira, como os primeiros navios petroleiros, frigoríficos, liners automatizados e plataformas de petróleo construídos no país. Necessitando de comunicação avançada para falar com o Brasil e o mundo com qualidade e custos competitivos, o estaleiro resolveu o assunto com os serviços da Embratel.

UMA INDÚSTRIA DE PONTA

O *Correio Mercantil* de 8 de dezembro de 1852 estampava um anúncio alardeando a capacidade daquela que era a maior indústria do Brasil na época: *“Ponta de Arêa este estabelecimento nacional actualmente montado a ponto de satisfazer a todas as necessidades do paiz, em objectos dependentes de três ramos de industria-fundição, machinismo e construção naval encarrega-se de fundir toda e qualquer obra, até o peso de sete toneladas, em uma só peça inteiriça (...) encarrega-se do fabrico de engenhos de vapor até a força de 70 cavallos (o que nos isenta da dependência estrangeira para a construção do machinismo para barcas até 140)”*.

Outro anúncio, do mesmo periódico, divulgava também os produtos que o estaleiro fabricava: *“Caldeiras a vapor de todos os tamanhos e modelos, engenhos de serrar, guindastes de patente de força singella e dobrada, molinetes, guinchos, bombas... e todo machinismo, tanto para uso em terra, como para o mar. Esse estaleiro constrói embarcações de todas as dimensões, tanto de vela como de vapor, empregando-se as melhores madeiras do paiz...”*.

Nos textos, provavelmente escritos pelo próprio Irineu, os leitores ficavam sabendo ainda que o estaleiro tinha *“mais de 300 operários, entre os quaes uma porção de engenheiros machinistas e moldadores, tirados das mais acreditadas officinas da Inglaterra e Escocia”*.

Na Ponta de Areia, foram construídos também engenhos de açúcar completos movidos a vapor (o que deixava a “primeira unidade fabril do Brasil” bem mais eficiente e permitia que a mão-de-obra escrava pudesse enfim ser dispensada); pontes de ferro que poderiam ser montadas em pouco tempo (entre as quais algumas das que foram usadas na pioneira Estrada União e Indústria); canhões de bronze utilizados pela Marinha do Brasil nas lutas contra Oribes e Rosas e no terrível confronto contra Solano López, no Paraguai; bem como os então modernos fornos siderúrgicos e bombas de sucção.

A indústria era dividida em cinco oficinas: fundição de ferro, fundição de bronze, acessórios, construção naval e caldeiraria. De 1850 a 1861, ali foram produzidos 72 navios a vapor, vários deles postos em combates na “maldita guerra” (como a denominou Irineu) contra o Paraguai; outros destinados à própria empresa de navegação que Mauá estabeleceu no Amazonas, mais um de seus bem-sucedidos empreendimentos. Principal trunfo e motivo de orgulho para seu dono, a Ponta de Areia funcionou a todo vapor até 1875, ano em que Irineu, já então agraciado com o título de visconde, viu-se perseguido pela “tropa de choque” que o imperador D. Pedro II mantinha a seu serviço no Senado e foi obrigado a vender a maior parte de suas empresas para capitalistas estrangeiros.





A fábrica de gás

A Companhia de Iluminação a Gás do Rio de Janeiro ocupava uma área de 22 mil metros quadrados de uma região pantanosa do Rio de Janeiro, o chamado Alagado. Depois de problemas iniciais, a administração impecável de Mauá fez com que a fábrica se tornasse estável e lucrativa.

Mesmo assim, em 1865, o industrial decidiu vendê-la no mercado londrino e embolsou, com o negócio, mais de 150 mil libras esterlinas. Com a venda, a Companhia foi transformada em The Rio de Janeiro Gaz Company Limited.

Mais adiante, seria repassada para belgas e viraria a Sociéte Anonyme du Gaz que, por sua vez, foi comprada por Percival Farquhar, em 1904.

RIO, A CIDADE-LUZ

A região onde o estaleiro de Mauá despontou parecia estar mesmo destinada aos grandes. A Baía de Guanabara fazia parte da rota migratória de imensas baleias francas que buscavam em suas águas quentes um local para procriar. Tão numerosas eram elas que os arpoadores do século 17 encontraram ali um paraíso para a extração do óleo que iluminava os lampiões e oratórios das esquinas do Rio de Janeiro. Passando de intensa a insana – cerca de 250 animais eram abatidos todos os anos –, a pesca predatória da Ponta de Areia faria com que as baleias fossem sumindo como candeeiros apagando-se no alvorecer.

O resultado foi que sua presença nas proximidades de Niterói tornou-se tão rara que, em 1850, ao saber que um grupo delas nadava em Copacabana, os cariocas – com o próprio imperador à frente – acorreram à então remota praia para apreciar o espetáculo, de tão desacostumados que estavam com a cena. Com o sumiço das baleias, escasseou também seu óleo. Falência para os imprevidentes armadores, possibilidade de lucro para um industrial de idéias luminosas. E produzir gás para levar luz às ruas do Rio estava na lista dos possíveis empreendimentos de Irineu Evangelista de Souza.

Antes dele, alguns já haviam tentado. O primeiro fora Antônio da Costa, que, apesar de ter obtido a concessão de D. Pedro I em 1828, não conseguiu a verba necessária para sua empreitada. Em 1834, dois ingleses, Charles Gregg e William Grove, também receberam uma concessão, mas outra vez não chegaram a iniciar as obras. Uma nova tentativa viria em 1849, quando o então ministro Eusébio de Queirós abriu licitação para a contratação de uma empresa fornecedora de gás. Irineu foi o vencedor. Mesmo sem ter uma companhia organizada, assinou contrato em 11 de maio de 1852. As operações de instalação da usina logo se tornaram uma “ante-sala do inferno”. As primeiras dificuldades começaram no local onde a fábrica foi instalada. Como era preciso estar perto do centro, Irineu adquiriu o mangue que circundava a cidade – o chamado Alagado. Só não sabia que o pântano causaria grandes estragos. Com a chegada da febre amarela, o local virou uma espécie de centro de reprodução do *Aedes aegypti* e, em menos de dois meses, o mosquito devastou toda a sua equipe de produção. Só o engenheiro-chefe escapou e, para que permanecesse na ativa, recebeu salário maior do que o pago aos ministros brasileiros. Não bastasse isso, o primeiro aterro feito para receber a usina foi arrastado pelas chuvas e, com elas, foi-se mais dinheiro. Como o contrato previa um preço fixo para o serviço de iluminação pública, o aumento de custos era sinônimo de lucros menores.



Mas Irineu não esmoreceu e, em 25 de março de 1854, chamou o povo às ruas para ver os primeiros lampiões – produzidos na Ponta de Areia – iluminando um novo tempo. O *Jornal do Commercio* descreveu a festa: “A iluminação a gás foi inaugurada ontem nas ruas Direita, Hospício, Ouvidor, Assembléia, Carioca, Arcos, Passeio e Largo do Paço. Todas foram tomadas por uma multidão maravilhada. As palavras eram poucas, mas uma observação era ouvida por todos os lados: ‘Como puderam passar tanto tempo sem esse melhoramento?’ Na verdade, o contraste entre os velhos candeeiros e a luz brilhante dos lampiões falava por si. (...) Até agora já foram instalados 637 lampiões, um terço do total previsto no contrato”. A Cia. de Gás do Rio de Janeiro foi vendida aos ingleses.

A antiga fábrica de gás construída por Mauá – erguida no “aterro” onde hoje está a Avenida Presidente Vargas – é agora um prédio pichado, depredado e sempre fechado. Ali se instalou o Museu do Gás, cujo rico patrimônio raras vezes está aberto à visitação.

O BRASIL ENTRA NOS TRILHOS

Ao mesmo tempo em que alavancava sua usina de gás, Irineu Evangelista de Souza sonhava em colocar o país nos trilhos.

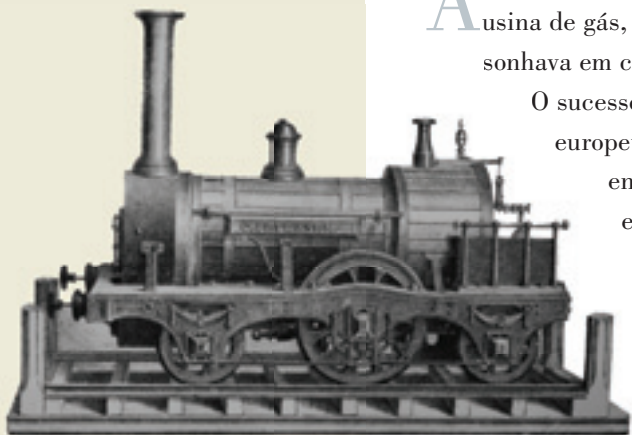
O sucesso do sistema ferroviário europeu era sua grande inspiração, enquanto uma lei, assinada em 1835 pelo Regente Feijó, era o solo onde assentava seus dormentes. A lei, que autorizava o governo a conceder favores para quem construísse “um caminho de ferro ligando

o Rio de Janeiro às províncias de São Paulo e Minas Gerais” ainda não havia sido aproveitada como poderia. O atraso do Brasil em relação aos países industrializados se devia também às idéias obtusas de políticos influentes, como o senador e ministro Bernardo Pereira de Vasconcelos.

“É estrada de ouro, não de ferro; carregará no primeiro dia do mês toda a produção e ficará trinta dias ociosa”, dizia Pereira de Vasconcelos, reafirmando certezas obsoletas em discursos inflamados. No início de 1852, indiferente a tais comentários, o futuro barão de Mauá solicitou à Assembléia Provincial do Rio de Janeiro um privilégio de zona – a garantia de que não haveria

uma ferrovia paralela – no trecho que ele pretendia construir até Minas Gerais. O governo, que não precisaria investir um só tostão na empreitada, respondeu rapidamente: no dia 27 de abril de 1852, deu a Irineu Evangelista de Souza sinal positivo para a nova investida. A partir daí, não faltaram interessados em abraçar um negócio que já colocara o mundo civilizado no rumo do progresso. Eram ingleses, políticos brasileiros e comerciantes de origem portuguesa dispostos a firmar sociedade com aquele que comandava uma massa de dinheiro equivalente à metade do valor de toda a produção de café do país. O capital de Irineu somava uma quantia equivalente a dois terços da arrecadação do imposto de importação, que, na época, era a maior fonte de renda do governo. Estar ao seu lado, portanto, era estar ao lado de negócios lucrativos.

A 29 de agosto de 1852, Irineu reuniu as mais importantes autoridades do país para a cerimônia de inauguração das obras de sua ferrovia. O local da festa foi o pasto da fazenda do comendador Albino José de Sequeira no distrito de Inhomirim, Rio de Janeiro. Os trajes de gala, em contraste com as vestes simples dos operários, luziam ao sol. Para inaugurar os trabalhos, o anfitrião entregou a D. Pedro II uma pá de prata. Em um



A Baronesa (*acima*) foi a pioneira das locomotivas no Brasil. Trazida para o país por iniciativa do barão de Mauá, ela soou seu apito pela primeira vez na ensolarada manhã de 30 de abril de 1854, percorrendo 14 quilômetros em 20 minutos e enfim colocando nos trilhos o país onde o trem chegara atrasado.

país onde o trabalho braçal era considerado um ato de desonra, o gesto foi uma espécie de rito de passagem. Depois de cavar três vezes a terra e despejá-la em um carrinho de jacarandá e prata, o imperador ainda empurrou o pequeno veículo até o local onde o entulho foi descartado. Uma nova era soou seu apito inicial. Que todos saíssem da frente: o primeiro *self-made man* brasileiro cruzava com ímpeto os caminhos do país.

Mesmo com toda a animação que lhe era característica, Irineu Evangelista de Souza logo percebeu que construir a ferrovia seria uma tarefa longa e sinuosa. O primeiro obstáculo foi o paredão de 800 metros da Serra dos Órgãos, que precisou de muita engenharia e uma grande dose de otimismo para ser ultrapassado. Depois vieram as torrentes de verão que traziam deslizamentos de terra, os mosquitos que espalhavam febre e a burocracia das repartições públicas que atrapalhava os avanços. Apesar dos pesares, as obras seguiram em frente e, com as locomotivas inglesas de 16 vagões e parte dos trilhos assentados, no dia 30 de abril de 1854 foi inaugurada oficialmente a primeira linha férrea do Brasil.

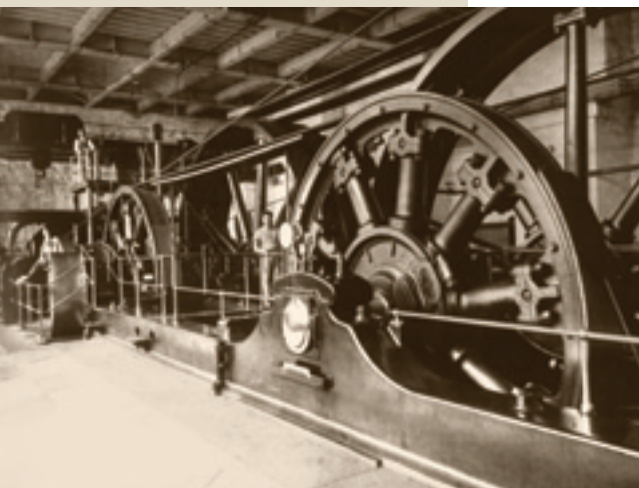
Os convidados de honra, entre eles D. Pedro II, embarcaram nos vagões especialmente decorados,



mas a viagem, apesar de entusiástica, foi curta e rápida: 20 minutos para percorrer 14 quilômetros e meio de trilhos. Na volta, o público ouviu o discurso do anfitrião: “(...) Hoje dignam-se Vossas Majestades de vir ver correr a locomotiva veloz, cujo sibilo ecoará na mata do Brasil prosperidade e civilização, marcando, sem dúvida alguma, uma nova era. Seja-me permitido, Imperial Senhor, exprimir nesta ocasião solene um dos mais ardentes anelos do meu coração: esta estrada de ferro, que se abre hoje no trânsito público, é apenas o primeiro passo de um pensamento grandioso. Esta estrada, Senhor, não deve parar, e se puder contar com a proteção de Vossa Majestade, seguramente não parará senão quando tiver assentado a mais espaçosa de suas estações na margem esquerda do rio das Velhas”.

Inaugurada com pompa e circunstância, em 29 de março de 1858 (acima), a Estrada de Ferro D. Pedro II foi projetada para ser a espinha dorsal do Brasil. Percorrendo a Baixada Fluminense em direção ao vale do Paraíba, a ferrovia entrou em funcionamento tendo 48 quilômetros de extensão. Em 1860, chegou ao sopé da Serra do Mar, seu principal obstáculo. Quatro anos mais tarde, a D. Pedro II começou a transpor a serra por meio de 13 túneis – um deles com dois mil metros de comprimento. Em 1888, a ferrovia já tinha mais de 800 quilômetros de extensão. Com a proclamação da República, passou a se chamar Estrada de Ferro Central do Brasil.

Para vencer o acentuadíssimo aclive entre a Baixada Santista e o Planalto Paulista, a São Paulo Railway – também conhecida como ferrovia Santos-Jundiaí, e mais tarde chamada simplesmente de “a Inglesa” –, precisou recorrer aos chamados “planos inclinados”: maquinarias gigantescas (*abaixo*) que “puxavam” a locomotiva e os vagões serra acima. Inaugurado em fevereiro de 1867, o trecho de 139 quilômetros custou 2,75 milhões de libras.



A resposta do imperador às palavras de Irineu foi curta, protocolar e anódina, na definição de Jorge Caldeira. Ainda assim, D. Pedro II cumpriu a promessa que fizera ao ministro do Império, visconde de Bom Retiro: naquele dia, Irineu Evangelista de Souza ganhou um título nobiliárquico. O nome escolhido fazia referência à antiga denominação do porto de Estrela, estação inicial da ferrovia. Assim surgiu o barão de Mauá.

O trem, um dos mais poderosos símbolos da Revolução Industrial, chegara atrasado ao Brasil. Mas quando veio, em meio à fumaça e aos rangidos, fez soar o hino rejubilante do progresso e da expansão econômica. Por isso, em 1855, menos de um ano após a inauguração do trecho pioneiro de Mauá, investir em linhas férreas entrou na ordem do dia, até porque os capitais antes imobilizados no tráfico de escravos estavam disponíveis desde sua proibição em 1850. Então, enquanto o barão iniciava a expansão de sua

primeira linha e já pensava numa segunda, o governo anunciou que faria sua própria ferrovia.

A entrada do Estado no ramal ferroviário iria decretar o fracasso não só da primeira ferrovia de Mauá como também da primeira rodovia das Américas, obra de Mariano Procópio (*leia p. 68*). A Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II deveria, de acordo com o contrato, “partir da Corte, transpor a Serra do Mar e se dividir em dois ramais, um para

Cachoeira, em São Paulo, e outro para Porto Novo do Cunha, limite do Rio com Minas Gerais”.

O plano era antigo: já em 1839, o médico Thomas Cochrane (descendente do “lobo do mar” Lorde Cochrane e patriarca, no Brasil, da família na qual nasceria Roberto Cochrane Simonsen) havia requerido ao Senado licença para realizá-lo. Mas aqueles trilhos não saíram do papel. Para concretizar os planos do Império foi então chamado Edward Price, renomado empreiteiro inglês que exigiu “todas as garantias, ganhos de porcentagem sobre os gastos, que não houvesse qualquer exigência técnica sobre seu trabalho e mais um salário fixo”. A ironia é que, para pôr em movimento aquela que, após a proclamação da República, passaria a se chamar Estrada de Ferro Central do Brasil, bem como para articular as operações internacionais necessárias à aquisição de equipamentos, transferências de empréstimos e remessa de pagamentos, o governo precisou recorrer a Mauá.

Através do seu banco e das suas relações, o barão era o único capaz de concretizar com eficiência transações financeiras com a Inglaterra, bem como um dos poucos habilitados a lidar com o humor dos ingleses. Por isso, em 1856, quando Edward Price ameaçou abandonar o trabalho e as obras, alegando amadorismo na administração da ferrovia, só Mauá conseguiu acalmá-lo, assinando uma escritura pública em cartório e dando seu aval pessoal em nome do governo. E assim, em 1858, a ferrovia projetada para ser a espinha dorsal dos caminhos de ferro do Brasil teve seu primeiro trecho inaugurado. A ferrovia D. Pedro II transpôs a serra

com treze túneis – um deles com dois mil metros – e em 1888 atingiu uma extensão de 828 quilômetros.

A estrada de ferro imperial, no entanto, não foi a única a exigir pesados investimentos e trilhar caminhos audaciosos. Em 26 de abril de 1856, através do Decreto 1.759, o governo autorizou o incansável Mauá, em sociedade com o marquês de Monte Alegre e o conselheiro Pimenta Bueno, a constituir, em Londres, uma companhia para a construção de uma estrada de ferro ligando o porto de Santos à capital paulista e à vila de Jundiaí. Assim nasceu a São Paulo Railway, que recebeu isenção fiscal e 90 anos de monopólio. Essa linha férrea, claramente destinada a escoar a produção de café e de açúcar, que cada vez mais faziam a riqueza de São Paulo, ficaria conhecida

como Santos-Jundiaí. Com as obras iniciando-se em 1860, a linha férrea levaria oito anos para ser concluída, vencendo os abruptos abismos da Serra do Mar graças ao maior sistema de planos inclinados do mundo daquela época. Inaugurada em 16 de fevereiro de 1868, a Santos-Jundiaí foi responsável por fazer de Santos o maior porto do país, colocando Mauá, mais uma vez, em posição de absoluto destaque na história da evolução econômica do Brasil. Em 1877, os dividendos anuais da São Paulo Railway – que já não mais pertencia ao falido Mauá – chegavam a 7% ao ano. Pelo menos nas linhas férreas, o Brasil percorria o caminho da modernidade, embora a maior parte das ferrovias “nacionais” fosse, na verdade, propriedade de empresas britânicas.

Por entre vales e valos, a Santos-Jundiaí estabeleceu a conexão entre a zona produtora de café e o porto que o escoava. A foto de Marc Ferrez mostra o estacionamento das locomotivas no lugar conhecido como “boca da Serra”. Em 1869, superando todas as expectativas, a ferrovia já havia transportado 70 mil passageiros e mais de 78 mil toneladas de carga.





O SONHO DO COMENDADOR

Mauá e Mariano Procópio foram dois pioneiros que viveram vidas e percorreram vias paralelas – vidas e vias que, ainda assim, vez por outra, se cruzaram. Enquanto o barão diversificou os negócios e investiu em ferrovias, o comendador concentrou forças numa companhia que trazia indústria até no nome. Ambos foram imortalizados junto ao porto do Rio de Janeiro. E se o nome do barão de Mauá batizou a praça que durante anos foi a porta de entrada do Brasil, o comendador Procópio não se tornou terminal rodoviário por acaso: a primeira rodovia brasileira foi obra dele.

Filho de um abastado cafeicultor do coração mineiro, Mariano Procópio Ferreira Lage estudou na Europa e nos Estados Unidos. No admirável mundo novo norte-americano, conheceu um inovador processo de pavimentação de estradas, ao mesmo tempo em que tomava contato com o sistema de pedágio. No caso do pavimento, tratava-se de uma descoberta do escocês Mac Adam, que consistia em misturar cascalho e piche para revestir o leito de velhas rodovias. O processo foi “aportuguesado” para *macadame*. Quanto ao pedágio, Procópio descobriu que tanto poderia cobrar uma taxa de trânsito quanto exigir um valor pela carga transportada. Ambas as idéias iam ao encontro de um antigo sonho de seu pai: construir



um caminho para escoar o café. Mariano Procópio concluiu então que era hora de voltar ao Brasil e concretizar os planos da família.

Em abril de 1856, ele criou a Companhia União e Indústria, dando início às obras de uma estrada modelo, pioneira no Brasil. Recebeu uma concessão de 50 anos para construir a rodovia – com recursos próprios – e explorá-la através de cobrança de pedágio e serviços de transporte. As obras foram conduzidas por imigrantes alemães e não utilizaram trabalho escravo. Em 1861, os 144 quilômetros da Estrada de Rodagem União e Indústria estavam concluídos e a região viu sua economia acelerar. Vieram as carruagens de diversos tipos e, ao longo da via, floresceram estabelecimentos comerciais e fabris. Grande quantidade de ferro de Itabira do Mato Dentro foi usada para garantir o bom funcionamento da estrada. Nessa indústria do ir e vir, todas as engrenagens se encaixavam com perfeição, maravilhando o naturalista norte-americano Luís Agassiz, que, em visita ao Brasil,

escreveu: “Esta estrada não cede lugar a nenhuma outra do mundo”.

Em 1869, Mariano Procópio acabou deixando sua rodovia em segundo plano, pois, convidado pelo próprio imperador, assumiu a direção da Estrada de Ferro D. Pedro II. Permaneceu à frente da ferrovia até 1872, quando faleceu subitamente. Mas sua obra não foi em vão: impulsionada pela estrada, Juiz de Fora recebeu mais fazendeiros, comerciantes e industriais. Em 1882, o empresário Bernardo Mascarenhas instalou ali a primeira usina hidrelétrica da América do Sul e a célebre Tecelagem Mascarenhas.

Ainda é possível ver trechos da rodovia original entremeados à atual BR-040. A suntuosa Villa, construção em estilo renascentista erguida por Mariano Procópio em 1861 para hospedar a família real, virou museu e abriga grande acervo, adquirido por seus descendentes. Prova de que a família compartilhava a certeza de que união, indústria e modernidade não constituem mera abstração.

O comendador Mariano Procópio (acima, ao centro) fez a primeira rodovia das Américas (acima, à direita), cujo leito macadamizado era percorrido por elegantes diligências. Abaixo, uma das ações de sua companhia. Na página ao lado, o “castelinho” de Procópio, no ano em que foi construído (acima) e atualmente, sede de um belo museu.



A SEMENTE AMARGA DO PROGRESSO

Se ainda hoje há quem lamente o fato de o inglês Henry Wickman ter subtraído da Amazônia, em 1876, as mudas de seringueira que vingaram na Malásia e encerraram melancolicamente o ciclo da borracha no Brasil, a verdade é que não foi muito diferente a maneira como o café – uma riqueza vegetal de potencial ainda mais espetacular – chegou ao país. Em 1727, o oficial português Francisco de Mello Palheta retornou da Guiana Francesa trazendo as primeiras mudas da rubiácea que iria mudar a história do Brasil – econômica, política, social e ecologicamente. Palheta não roubou as mudas: ganhou-as de presente de Madame d’Orvilliers, mulher do governador de Caiena.

Como a saída de mudas ou sementes de café estava proibida, certos pesquisadores consideram lícito julgar que o aventureiro português recebeu “não apenas frutos, mas favores mais doces de madame”.

De qualquer forma, não seria a partir do Pará – onde germinou sem dificuldade – que o café se espalharia pelo restante do Brasil. Em 1781, o funcionário João Alberto de Castello Branco foi transferido de Belém para o Rio de Janeiro e trouxe sementes consigo. A planta – que havia sido introduzida nas Américas pelo francês Gabriel de Clieu, em fins do século 16, através da ilha de Martinica, no Caribe – chegava então ao lugar a partir do qual teria sua notável expansão.



O mundo descobriu o poder do café na primeira metade do século 19. Só então o Brasil perceberia o quão doce lhe poderia ser o amargo grão. O centro de irradiação da cultura cafeeira foi a Baixada Fluminense, nos arredores do Rio, de onde a lavoura subiu a serra, atingindo as densas matas do vale do rio Paraíba do Sul. Depois da libertação das treze colônias norte-americanas, em 1776, os Estados Unidos – sequiosos por café e dispostos a se afastar dos mercados dominados pela Inglaterra – passaram a importar o café brasileiro, em escala crescente a partir de 1830.

As florestas foram então implacavelmente derrubadas, quase um milhão de escravos veio da África e do Nordeste. Mais tarde, os grandes capitais (imobilizados a partir da proibição do tráfico de escravos em 1850) encontraram nova ocupação; novas cidades, novas fortunas e novos latifúndios foram criados quase que da noite para o dia. Entre 1822 e 1830 – os oito primeiros anos do Brasil independente –, o café respondia por apenas 18% do total das exportações da nação que surgia. De 1831 a 1870, tornou-se responsável por mais de 50%. Passou-se a dizer, então, que “o Brasil era o vale”, pois era às margens do Paraíba do Sul que se erguiam as grandes fazendas e as maiores plantações. E foi justamente para escoar a produção que se instalaram, justo ali, as primeiras ferrovias – e até a primeira rodovia – construídas no país. Consolidado no poder, o imperador D. Pedro II se firmava como o “monarca do café”. A partir de 1871, o Brasil começou a colher cerca de cinco milhões de sacas por ano – a metade da produção mundial.

O café gerou uma nova classe social – e, a seguir, política. Também fez o país aparelhar os portos de Santos e do Rio de Janeiro – não apenas para escoar milhões de sacas do produto como também para que neles pudessem desembarcar novos “braços para o café”. Depois de ter sido responsável pelo aumento da escravidão, a lavoura do café incentivaria a vinda dos trabalhadores assalariados – e derrubaria o Império que ajudara a tornar fulgurante.

Encerrado o período da “República da Espada” – como se denominaram os governos militares dos marechais Deodoro da Fonseca e Floriano Peixoto, no poder de 1890 a 1894 –, os cafeicultores retomaram as rédeas da nação e, com a posse consecutiva de três paulistas na Presidência, Prudente de Moraes, Campos Sales e Rodrigues Alves, estabeleceram-se as bases da “República dos Fazendeiros” e os alicerces da “política do café-com-leite”. Até o golpe de Estado liderado por Getúlio Vargas – que entraria para a história como a Revolução de 30 –, os rumos políticos e econômicos do Brasil foram ditados pelo café.

De todo modo, a partir de 1890, uma estreita conexão já se estabelecera entre café e industrialização, pois não só a lavoura injetou muito dinheiro em São Paulo, como atraiu para lá dois tipos bastante diferentes de imigrantes, muitos deles italianos: os operários (originalmente “braços para o café”) e os comerciantes, boa parte com grande tino para os negócios. Ambos os grupos logo estariam, respectivamente, na base e no topo da cadeia industrial que se estabeleceu no Brasil e enfim tirou o país da lavoura e o levou para a cidade.



Originário da Abissínia (hoje Etiópia), o café é a baga do cafeeiro (*Coffea arabica*), planta da família das rubiáceas que os árabes levaram para a Índia e os italianos introduziram na Europa. Além do gosto peculiar, o café logo se popularizou mundialmente por ser um poderoso excitante. Na verdade, revelou-se a droga ideal para o século que nascia: o século da máquina, da indústria, da velocidade – e também do trabalho fabril. Mas em pleno segundo milênio, o café ainda se mantém como uma das bebidas prediletas da humanidade.



PARCEIROS DO SENADOR VERGUEIRO

Nicolau de Campos Vergueiro foi um homem envolvido em grandes transições. Português, formado em Direito na Universidade de Coimbra – integrante, portanto, da chamada “elite coimbrã”, que desenhou os destinos culturais do Brasil –, nasceu em 1778. Mas não seria só a mudança do século 18 para o 19 que Vergueiro estava destinado a presenciar: em 1803 ele trocou a Metrópole pela Colônia e, na seqüência, ajudou o Brasil a se tornar um país independente. Um dos cinco únicos advogados de São Paulo e favorecido pela posição como juiz de direito, virou comerciante e, a seguir, fazendeiro.

Sua trajetória como senhor de terras, em Limeira, São Paulo, é exemplar da substituição da cana – que ele exportava pelo porto de Santos – pelo café. Vergueiro envolveu-se também na abdicação de D. Pedro I, em 1831, e foi membro da Regência Trina Provisória. Mas o que realmente marcou sua vida – acentuando ainda mais sua vocação para a “transição” – foi o fato de ele ter sido o primeiro a articular a substituição da mão-de-obra escrava pelo trabalho de imigrantes. E mais: foi um dos pioneiros na introdução de técnicas mecanizadas na lavoura cafeeira. Sua experiência na fazenda Ibicaba é, por isso, digna de figurar neste breviário da indústria no Brasil.







Durante os trinta anos em que esteve no Senado – de 1823 a 1853 –, Vergueiro conciliou a política com seus empreendimentos agrícolas. Muitos livros o retratam como um homem liberal e libertário, mas tudo leva a crer que o senador, outrora ligado ao tráfico negreiro, virou o pioneiro a incentivar a imigração devido ao encarecimento da mão-de-obra escrava, resultante da repressão ao “infame comércio”. Ao trazer famílias da Europa para São Paulo, portanto, não estava introduzindo colonos, mas buscando “braços à lavoura”. A principal leva de trabalhadores trazidos por ele – com recursos próprios – veio a partir de 1847. Eram imigrantes alemães e suíços com os quais foi lançado o sistema de parceria, batizado de “sistema Vergueiro”. O método começava com o imigrante contraindo uma dívida inicial com o fazendeiro, referente aos gastos com a viagem e instalação. Chegando à fazenda, cada família ficava encarregada de um grande número de pés de café. Vendida a produção, cabia-lhe uma parte do lucro proporcional à colheita, ficando o restante com o proprietário da terra. A fórmula, de acordo com a historiografia, revelou-se fundamental durante um momento transitório como aquele. Mas foi responsável também pela revolta dos trabalhadores. Em 1857, os suíços da fazenda Ibicaba iniciaram um conflito contra o sistema de parceria. O levante foi comandado por Thomas Davatz, que no livro *Memórias de um Colono no Brasil* registrou a forma como os imigrantes eram trazidos e tratados na fazenda de Vergueiro.

Thomas Davatz foi um dos suíços trazidos a São Paulo para trabalhar em Ibicaba. Mestre-escola em

sua terra natal, ele não se adaptou ao regime de uma fazenda onde a escravidão ainda se fazia presente. Como registrou o professor Rubens Borba de Moraes no prefácio da edição brasileira do livro de Darvatz, o suíço “tinha vindo em busca de uma vida melhor, disposto a economizar para adquirir um pedaço de terra”, mas logo percebeu que, em Ibicaba, seus anseios jamais seriam satisfeitos. A partir daí, liderou a revolta dos colonos e, dominado pela polícia, obteve licença para voltar à sua terra. Seu livro, portanto, não é uma obra imparcial, e, sim, como escreveu o editor, um “libelo acusatório de um colono contra o patrão”. De qualquer forma, a revolta de Davatz e seus seguidores marcou o fracasso e a supressão do “sistema Vergueiro”.

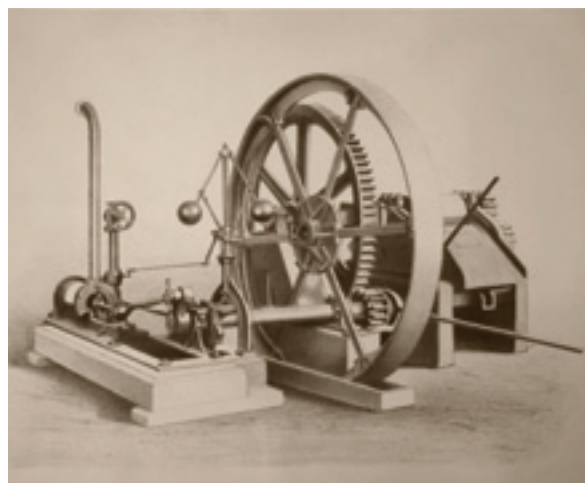
Entre 1847 e 1856, a fazenda Ibicaba foi pioneira em técnicas como o uso do arado nas plantações, a utilização de eixo móvel para carroças e o emprego de motores a vapor em máquinas de benefício. Como muitos imigrantes não tinham vocação agrícola, mas eram excelentes artesãos, a oficina da fazenda passou a ser fornecedora de máquinas e instrumentos para outras plantações da região. Ao todo, a Vergueiro & Cia. introduziu mais de três mil imigrantes no Brasil. Mesmo assim, a imigração europeia só seria considerada um sucesso 50 anos depois da tentativa de Vergueiro. Transitando entre a cana e o café, entre a política e a economia, entre os escravos e os imigrantes, Nicolau de Campos Vergueiro firmou-se como uma figura controversa, que morreu em 1859 sem ver o café se transformar no “ouro verde” do Brasil.





A INDÚSTRIA SE EXIBE

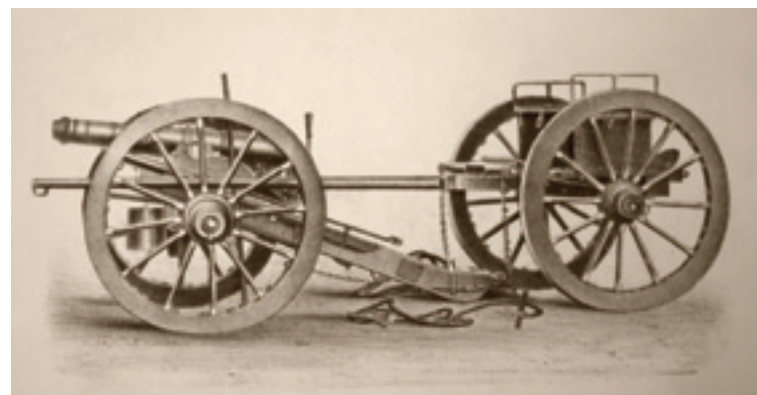
Sob os acordes épicos da “Marcha da Indústria”, composta por Carlos Gomes especialmente para a ocasião, a I Exposição Nacional abriu suas portas no dia 2 de dezembro de 1861, no prédio da Escola Central, no Rio (à esquerda, acima). A mostra pioneira foi organizada pela Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional e contou com o “apoio financeiro e moral pleno do imperador D. Pedro II”. Do corpo diretivo faziam parte o presidente da SAIN, marquês de Abrantes, o visconde de Itaboraí, o conde de Baependi e o barão de Mauá. O evento reuniu 439 expositores e exibiu seis mil produtos, vindos de todas as províncias do país. Embora o realce fosse dado “à indústria agrícola, fonte principal de nossa riqueza”, o comitê organizador “admitiu a exposição de máquinas e instrumentos de fabricação estrangeira, apropriados a facilitar e melhorar os processos da lavoura” (à esquerda, abaixo). D. Pedro II referendou a idéia: “A indústria agrícola carece mais do que nenhuma outra destes poderosos incitamentos, destes meios eficazes de propagar as idéias úteis e verdadeiras. O isolamento e a rotina são os inimigos naturais da cultura da terra. Vencê-los é a pacífica missão destas festas sociais onde o estudo ostenta os prósperos resultados de suas cogitações e as práticas viciosas se corrigem com as iniciativas ousadas do progresso”.



A PRODUÇÃO NA LINHA DE FRENTE

As guerras muitas vezes são um bom negócio. A Guerra do Paraguai – ou, mais apropriadamente, a guerra *contra* o Paraguai (1865-1870), o mais sangrento confronto bélico a eclodir em todo o globo entre 1815 e 1914 – foi, com certeza, um bom negócio. Mas não para o Paraguai nem para os membros da Tríplice Aliança, Brasil, Argentina e Uruguai. Para quem, então, o conflito foi lucrativo? “Para o judeu Rothschild e seu colega cristão Barings”, sugere em tom controverso e polêmico o poema de Lord Byron, referindo-se aos dois banqueiros ingleses que liberaram vultosos empréstimos para os dois lados em choque.

Mas não se pode dizer que a guerra tenha sido um mau negócio para a indústria brasileira – e não exatamente para “a indústria agrícola, fonte principal de nossa riqueza”. A produção de armas dinamizou a fábrica de ferro de Ipanema, tirando-a da letargia. A produção de uniformes estimulou as fábricas têxteis do Nordeste. As indústrias química e óptica receberam incentivos, e só o Arsenal da Guerra, no Rio, produziu 50 milhões de “cápsulas fulminantes” e 67 milhões de cartuchos, enquanto que o estaleiro da Ponta de Areia fez 26 navios a vapor. Mas, como o próprio Mauá vaticinara ao eclodir o conflito, “a maldita guerra será a ruína do vencedor e a destruição do vencido”. E assim foi.





Ao ser comparado com o açúcar e o café, o algodão era chamado de “lavoura de pobre”. Cultivada com técnicas primitivas por pequenos lavradores que não tinham capital suficiente para aprimorá-la, a matéria-prima da indústria têxtil viu sua qualidade despencar por volta de 1860, quando a exportação cresceu e os produtores abandonaram o descaroador de rolo, manual e portátil, para utilizar o de serra, americano ou inglês, que, embora arruinasse suas fibras, limpava o algodão muito melhor e mais rapidamente.

AS TRAMAS DA INDÚSTRIA

Ele já fora domesticado – e era colhido e tingido – pelos indígenas do Novo Mundo muito antes da chegada de Colombo. Os tupis o chamavam de *amandiyin*: planta que dá novelo. Mais do que isso, o algodão mostraria que dava lucro. No final do século 18, a indústria têxtil brasileira tinha começado a se desenvolver graças à abundante matéria-prima, ao crescente consumo local e à Guerra da Independência dos Estados Unidos (1775-1783). Foi quando Portugal tratou de cortar as asas da colônia: por meio do alvará de 5 de janeiro de 1785, D. Maria I mandou fechar as manufaturas da colônia e queimar os teares, como bruxas na fogueira. Só as fábricas de panos grossos de algodão, que serviam para cobrir os corpos e as chagas dos escravos, puderam continuar em atividade. Se algum país deveria produzir tecidos finos, era a Inglaterra, não o Brasil.

Mas em 1786, por ironia, os ingleses – rompidos com sua ex-colônia – compraram dois milhões de libras de algodão brasileiro para suas fábricas, e isso alavancou os negócios em torno da planta que, de “lavoura de pobre”, passou a ser vista como uma espécie de “ouro branco”. A partir de 1808, quando a Família Real se instalou no Brasil, vários fatores somados tornariam o algodão – e os tecidos dele derivados – um ótimo investimento.

Primeiro, veio a abertura dos portos e os novos alvarás assinados por D. João, que estimularam as manufaturas brasileiras. Depois, em 1844, a Tarifa Alves Branco estabeleceu a proteção alfandegária que deu impulso à indústria nacional. A partir da década de 1850, as ferrovias facilitaram a circulação dos produtos e as modernas máquinas vindas da Europa e dos Estados Unidos ajudaram a dar ainda mais força às fábricas de tecidos.

Entre 1861 e 1865, outro estímulo importante: com a Guerra Civil Americana, o algodão brasileiro ganhou espaço na Europa e foi produzido e exportado em larga escala. Quando o conflito americano chegou ao fim, os Estados Unidos voltaram a exportar seu algodão – de melhor qualidade que o brasileiro – e a produção nacional ancorou nos portos. Quarto maior plantador mundial, o Brasil viu sua matéria-prima encalhar e o preço cair. Mas o que era para ser um problema virou oportunidade. Não fosse assim, Bernardo Mascarenhas não teria deixado a fazenda de sua família em Minas Gerais justo em 1865 – ano em que a Guerra da Secessão terminou – e tomado o rumo da já consagrada fábrica de tecidos São Luiz, em São Paulo. Mascarenhas foi aprender, na prática, como se fazia uma indústria têxtil. E, no ano seguinte, viajaria aos Estados Unidos.

Durante meses, o industrial visitou tecelagens norte-americanas, observou técnicas de produção e aprendeu a operar as máquinas que pretendia adquirir. Ao chegarem ao Brasil, seus equipamentos somavam 250 toneladas e exigiram duzentos carros de bois para serem transportados até Juiz de Fora. Em 1871, Mascarenhas colocou em funcionamento sua Fábrica do Cedro, e o sucesso foi tanto que logo sua família abriu mais duas unidades, em Cachoeira e São Sebastião. Mas as primeiras indústrias têxteis brasileiras não passavam de empresas familiares como a de Bernardo Mascarenhas, propriedades individuais erguidas por visionários ou, no máximo, fábricas com um pequeno número de sócios.

Como o governo imperial impunha uma série de exigências aos que tentavam abrir sociedades anônimas, a maioria dos negócios acabava fechando antes mesmo de abrir. Mas em 1872, ano em que a Fábrica do Cedro iniciou sua produção em Minas, surgia também a Companhia Brazil Industrial no Rio de Janeiro, tida como a pioneira entre as sociedades anônimas do ramo têxtil. Instalada na Fazenda dos Macacos, no distrito de Vassouras, Rio de Janeiro, foi a primeira megafábrica do Brasil. O prédio de três andares – erguido entre pés de algodão, uma antiga casa-grande e uma senzala que já não abrigava escravos – causava espanto e fascínio. No térreo, três turbinas dividiam espaço com esfarrapadeiras e máquinas de limpar algodão; no primeiro andar, havia 400 teares ingleses; no segundo, máquinas catadoras e máquinas de fição preparatórias; no terceiro, 24 mil fusos.

A Brazil Industrial foi uma potência que se manteve como a maior fábrica têxtil do Brasil até 1880. E foi justo durante seu período áureo que, em outra fazenda do interior do Rio de Janeiro, surgiu aquela que, no século seguinte, se tornaria a principal empresa têxtil do país: a fábrica Pau Grande. Fundada em 1878, na fazenda de mesmo nome – assim chamada devido a uma enorme árvore –, a Pau Grande começou com capital de 150 contos de réis, bem mais modesta que suas concorrentes. Mas logo chegou longe por mérito de um de seus fundadores, o médico e deputado pelo Partido Liberal Antônio Felício dos Santos. Servindo-se da energia hidráulica da região, usando mão-de-obra rural, a fábrica viu nascer a vila que depois seria o município de Pau Grande.

Em 1885, quatro anos depois de Antônio Felício ter fundado a Associação Industrial do Brasil (*leia p. 88*), a fábrica virou sociedade anônima e recebeu o nome de Companhia de Fiação e Tecidos Pau Grande. Em 1891, ao adquirir a fábrica Cruzeiro, mudou a razão social para Companhia América Fabril. Ao mesmo tempo, na Bahia, outras sociedades anônimas iam mostrando que a região tradicionalmente algodoeira ainda tinha forças para competir com o centro do país. Era ali que estavam a Companhia União Fabril da Bahia e a Companhia Progresso Industrial da Bahia.



Motor da Revolução Industrial inglesa, as manufaturas têxteis também se tornariam uma das forças motrizes da economia fabril brasileira por volta de 1880, como mostram os anúncios da época: em um deles (*acima*) o tear é alçado aos céus, enquanto o outro celebra a “indústria nacional”.





Em 1902, Luiz Tarquínio, já doente, enviou aos acionistas de sua empresa seu último manifesto. Disse ele: “É preciso que o operário da Companhia Empório Industrial do Norte veja nela uma mãe carinhosa e grata com que eles poderão contar nos momentos difíceis...”. No dia 7 de outubro de 1903, faleceu de insuficiência cardíaca. Todos os operários foram prestar a derradeira homenagem a “seu Luiz”, pranteado pela Bahia inteira.

VALENÇA E O IMPÉRIO DE TARQUÍNIO

A Brazil Industrial, assim como a Fábrica do Cedro, estavam estrategicamente colocadas ao lado de estações da Ferrovia D. Pedro II. Esse fato, além da proximidade dos portos que desembarcavam carvão para movimentar as máquinas, fez com que Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo dessem origem a grandes fábricas de tecido. Mas a região-mãe da indústria têxtil no Brasil, pela abundância de matéria-prima e facilidade de mão-de-obra, sem dúvida foi a Bahia. Lá nasceu a fábrica Todos os Santos que, fundada em 1844 – ano da Tarifa Alves Branco –, consagrou-se, na época, como a primeira grande

tecelagem do país e a melhor do Império. Tinha 176 teares, 4.160 fusos e chegou a 300 operários – a maioria mulheres. Marco da industrialização baiana contemporânea, a Todos os Santos foi a primeira indústria nacional movida por energia hidráulica e possuía fornos de

fundição, oficinas, barragem, comportas, canais, pontes e rodas d’água localizadas no subsolo. Em 1887, a Todos os Santos virou Valença e, localizada na cidade de mesmo nome, foi a grande responsável pelo progresso da região. A Valença possuía um barco chamado “Industrial” que transportava o algodão para a fábrica e que, ao retornar, levava não apenas produtos como passageiros. Ainda em funcionamento na Bahia, a Valença Têxtil divulga em seu *site* ter sido responsável por 35% de todo tecido fabricado no Brasil.

Em 24 de julho de 1844, no mesmo ano e na mesma Bahia em que a fábrica Todos os Santos foi fundada, veio ao mundo um menino de nome Luiz. Criado apenas pela mãe lavadeira, aos nove anos ele escolheu sozinho, sabe-se lá por quê, o sobrenome Tarquínio. Denominado “Mauá baiano” pelo historiador Pedro Calmon, Luiz Tarquínio, assim como o barão, começou a trabalhar cedo no comércio, virou caixeiro-viajante e, antes de completar 20 anos, tornou-se sócio da empresa em que era empregado, no caso a Bruderer & Cia. Após viajar muitas vezes a Europa e Estados Unidos, trouxe de lá experiência e a vontade de construir uma fábrica de tecidos nos moldes britânicos. Durante cinco anos, entre o Encilhamento e o “enigma da



involução industrial da Bahia”, Luiz Tarquínio planejou sua empresa nos mínimos detalhes.

Em 4 de março de 1891, juntamente com Leopoldo José da Silva e Francisco Rodrigues de Moraes, Luiz Tarquínio fundou em Boa Viagem a Companhia Empório Industrial do Norte. Importou equipamentos e peças isoladas da Inglaterra, Bélgica, Alemanha e Estados Unidos e formou, segundo consta nos antigos arquivos da empresa, um complexo que possuía *“no primeiro edifício já o salão branco onde se tecem especialmente panos brancos, ou com finos riscados de cores. Nesse ambiente de largas dimensões estão instalados 1.000 teares. Ao lado do salão branco, há sete enroladeiras e dez urdineiras destinadas à embalagem dos panos. Máquinas de liçar nos teares existem 14. Depois de tecidas, as fazendas são umedecidas, escovadas e lustradas por quatro máquinas, em uma só operação. Cinco são as dobradeiras e duas as prensas hidráulicas que integram o equipamento do salão branco. Em outro dos edifícios da fábrica está o salão de cor. Nele o que há de mais curioso é o arsenal destinado a tinturar os fios de algodão”*. Logo depois de erguer sua indústria – que se manteria até 1973, setenta anos após a morte do fundador –, Luiz Tarquínio construiu uma vila operária que, durante muito tempo, foi considerada a maior obra social que a iniciativa privada realizou. Isso aconteceu em 1892, um ano antes de Carlos Alberto Menezes, em Pernambuco, e Jorge Street, em São Paulo, iniciarem os

estudos das legislações do trabalho. A Vila Operária de Luiz Tarquínio possuía 258 casas, dispostas em oito quarteirões, armazéns de abastecimento, escola, teatro, salão de esportes, creche, açougue, farmácia, armazéns e loja de fazendas para os operários. As ruas eram cimentadas com ligeiro declive para escoamento das águas pluviais e lavadas diariamente. Por causa dos benefícios e do dinheiro investido na sua Vila, Luiz Tarquínio foi chamado de socialista por alguns e de louco por outros. Não era nem uma coisa, nem outra. Era, sim, o filho de uma mãe solteira e o neto de uma escrava. Um homem que jamais esqueceu suas origens e nem se envergonhou delas.

Máquinas têxteis na linha de montagem: as manufaturas de algodão foram a base da Revolução Industrial na Inglaterra e não seria diferente no Brasil. Na página à esquerda, imagem da fábrica Valença, de Luiz Tarquínio, na Bahia; abaixo, o setor têxtil dos Moinhos Santista, em 1910.





O conselheiro Antônio da Silva Prado (1840-1929) foi um dos grandes cafeicultores que passaram a investir também na indústria. Antes disso, porém, ajudou a criar e foi vice-presidente da Associação Auxiliadora de Colonização e Imigração Européia, que trouxe milhares de imigrantes para São Paulo (*abaixo*) para substituir a mão-de-obra escrava.

NOVOS BRAÇOS PARA O CAFÉ

A expansão da lavoura cafeeira pelo vale do Rio Paraíba do Sul coincidiu com o início da campanha abolicionista no Rio e em São Paulo. Por isso, os grandes cafeicultores da região logo se preocuparam com a questão da mão-de-obra. A própria fundação do Partido Republicano Paulista, em 1873, esteve diretamente ligada à questão. Mas o destino dos escravos nunca chegou a ser tema relevante para os fazendeiros filiados ao PRP. Tanto é que, em maio de 1885, quando se discutia a Lei dos Sexagenários, o então deputado Prudente de Moraes (que dentro de dez anos seria presidente do Brasil) disse: “Em São Paulo a questão principal não é da liberdade do escravo. A questão séria é a da substituição de seu trabalho.

E desde que o governo cure seriamente de empregar meios que facilitem a aquisição de braços livres, os paulistas estarão satisfeitos e podem abrir mão dos escravos, mesmo sem indenização, porque a verdadeira indenização está na facilidade de obter trabalhadores livres”. O discurso era claro: em troca da adesão à campanha abolicionista, o PRP exigia subsídios oficiais para a obtenção de braços livres: um programa governamental de incentivo à imigração.

Tal era a força econômica e política da elite cafeeira que seu anseio não tardou em ser atendido. Entre 1887 e 1888, uma série de acordos e convênios assinados entre o Brasil e determinados países europeus deu início à chamada “grande imigração”: em dois anos, 150 mil trabalhadores chegaram ao Brasil, quase todos eles italianos embarcados em Gênova e desembarcados em Santos. Na maioria, eram camponeses pobres vindos da Lombardia e da Calábria e outras zonas rurais da Itália. Vinham com toda a família (*imagem à esquerda*), amontoados como bestas de carga em navios imundos. Chegavam em Santos e eram logo enviados para a Hospedaria dos Imigrantes, em São Paulo. O local, de certa forma, funcionava como funcionara, no Rio, o mercado de escravos do Valongo: os imigrantes eram “examinados” pelos fazendeiros, e os escolhidos discutiam as condições sob as quais seriam contratados – trato quase nunca respeitado pelo empregador. Quando a mão-de-obra era escassa, os fazendeiros competiam entre si e os salários subiam: quando havia excedente de braços, os contratos eram firmados por quantias irrisórias. Entre 1881 e 1890, 530 mil imigrantes entraram no Brasil; os preços acordados se tornaram, portanto, bastante vantajosos para os fazendeiros.



Uma vez contratados, os imigrantes seguiam para os cafezais do Oeste Paulista – local que lhes fora “vendido” como um suposto Eldorado. A decepção era imediata: cada família era forçada a cuidar de cerca de sete mil pés de café (anteriormente, a um único escravo eram “confiados” seis mil pés, em jornadas diárias de 14 horas) mais cinco ou seis “carpas” (como se chamava a estafante limpeza da lavoura para eliminar as ervas daninhas) a cada ano. Além disso, alojados em terras distantes, os imigrantes tinham que comprar os seus víveres na venda do dono da fazenda, a preços extorsivos. Acabavam devendo mais do que recebiam. Certos fazendeiros os chamavam de “escravos brancos”, pois se o trabalho era pago, a mentalidade continuava escravocrata.

De 1891 a 1900 cerca de 1,2 milhão de imigrantes vieram para o Brasil. Não chega a ser surpresa o fato de 40% terem retornado ao seu país de origem. Itália, Prússia e Espanha chegaram a cancelar seus acordos com o Brasil – especialmente porque aos imigrantes era vetada a possibilidade de permanecer nas cidades: as articulações políticas dos fazendeiros os forçavam a ir para as lavouras. Uma vez lá, estavam impedidos, pela famigerada Lei de Terras, de 1850, de adquirirem propriedades rurais – a não ser que pudessem pagar por milhares de hectares, o que evidentemente não podiam. O projeto de lei fora apresentado ao Conselho do Império por Bernardo Pereira de Vasconcelos em 1843, e sua aprovação impediu que os imigrantes virassem colonos, na medida em que inviabilizou a compra e venda de pequenas propriedades.



A INDÚSTRIA VAI A CAMPO

Dois séculos após a descoberta de Cabral, as vastas planícies do Sul do Brasil ainda eram terra de ninguém. Elas ficavam no indefinido limite entre as possessões de Portugal e Espanha, nos confins meridionais da América. Foi ali que, entre 1610 e 1750, jesuítas espanhóis criaram os 30 Povos das Missões, agrupando milhares de guaranis. Com vastos ervais e enormes rebanhos, as chamadas reduções acabaram devastadas pelos bandeirantes paulistas. Os indígenas foram mortos ou escravizados; os jesuítas fugiram e o gado espalhou-se pelo descampado, onde se reproduziu com notável vigor.

Distante dos pólos vitais da colônia – a zona açucareira do Nordeste e a região das minas, no Sudeste –, o pampa entrou no mapa econômico do Brasil graças à exploração do gado, na forma da indústria de charque e couro.

O charque começou a ser produzido por volta de 1780. O pioneiro na atividade foi o português José Pinto Martins, que, depois de viver no Ceará, fugiu da seca, mudou-se para o Sul e é tido como o fundador da cidade de Pelotas, no Rio Grande do Sul. Por meio das tropas de mulas, o charque era levado para Sorocaba (SP), e de lá seguia para as “minas gerais”, onde alimentava os escravos. Sua produção (que já chegava a 574 mil arrobas em 1805) vincula-se de tal forma à figura do gaúcho que a Revolução Farroupilha (de 1835 a 1845) eclodiu em função dos impostos sobre o charque, considerados salgados demais pela elite agrária do Sul. Já couro e gaúcho são quase sinônimos, pois “guasca” – tira de couro cru – também serve para definir o homem rude do campo. Mas quem transformou o couro em uma afluente indústria calçadista foram os imigrantes alemães.



Nas planícies do Sul, a exploração do gado deu origem das charqueadas (abaixo, em imagem de Debret) à indústria do couro (acima).



UM NEGÓCIO A PASSOS LARGOS

Ao longo de três séculos, usar sapatos, mais do que simples conforto ou mero sinal de status, foi sinônimo de liberdade no Brasil. Até 1888, só homens brancos – ou mulatos e negros livres – podiam andar calçados. Os chamados “escravos de ganho” (aqueles que eram liberados para trabalhar nas ruas e fazer serviços para terceiros) podiam até “vestir calças bem-postas, paletó de veludo, portar relógio na algibeira, anel com pedra, chapéu-coco”, mas tinham que andar descalços. Nem tamanco nem sandália – pés no chão: “Para deixar bem exposto o estigma indisfarçável do seu estatuto de cativo”, diz o historiador Luiz Felipe de Alencastro. Tanto era assim que anúncios sobre fuga de escravos eventualmente alertavam: “Anda calçado para fingir que é forro”.

Quando as primeiras levas de imigrantes alemães começaram a chegar ao vale do rio dos Sinos, na atual região metropolitana de Porto Alegre, a partir de 1824, muitos deles trabalhavam descalços na lavoura. Ou, então, seu único par de botas se desfazia no ardor da labuta. Como o Rio Grande do Sul era a maior região produtora de couro, e como a Alemanha natal daqueles imigrantes ostentava longa tradição na arte da sapataria (sendo o sobrenome Schumaker – literalmente, “fazedor de sapatos” – um dos

mais comuns no país), a equação logo se articulou: primeiro vieram os curtumes e, a seguir, a indústria calçadista instalou-se no Sul.

Mas havia outras complexidades em jogo e, nesse sentido, a trajetória de Pedro Adams Filho – pioneiro na implantação da indústria calçadista na região do vale do Sinos, no Rio Grande do Sul – é exemplar. Foi em Dois Irmãos, cidade vizinha a Novo Hamburgo, que Adams, nascido em Santa Clara do Sul, Rio Grande Sul, em 1870, teve seu primeiro contato com o couro. Em 1888, depois de trabalhar em um curtume e numa correaria, abriu uma fabriqueta onde, com a ajuda de 12 empregados, produzia arreios, selas, botinas, tamancos, chinelos, solas e sapatos. Dez anos depois, no encalço das oportunidades que chegavam com a linha de trem, mudou-se para Novo Hamburgo e lá, em 1901, fundou a Fábrica de Calçados Sul Rio-Grandense. Com moldes e máquinas modernas e mais de 100 funcionários, a indústria de Pedro Adams deu o primeiro passo de um mercado que não parou mais de avançar.



Pedro Adams Filho foi o pioneiro de uma indústria que até hoje faz a riqueza do vale do Sinos, no Rio Grande do Sul. Para modernizar sua fábrica de calçados, ele importou máquinas da Alemanha e dos Estados Unidos e trouxe técnicos uruguaios e italianos que transformaram sua empresa em autêntica escola para os demais. Nos anos 1920, fabricava mais de 700 modelos de calçados diferentes e a produção chegava a dois mil pares por dia. Para fornecer energia elétrica à cidade e garantir o abastecimento da sua indústria, em 1927, fundou a Energia Elétrica Hamburguesa Ltda.





VENDENDO SAÚDE

Na manhã de 22 de agosto de 1888, um velho de olhar difuso e bastas barbas brancas pisou, titubeante, na pedra do porto do Rio de Janeiro. D. Pedro II voltava da França, onde fora tratar da diabetes, da anemia e de problemas cardíacos. Tão logo pôs os pés no Brasil, o imperador deve ter percebido que a abolição da escravatura – decretada apenas dez semanas antes por sua filha, a princesa Isabel – estava destinada a ser o último suspiro de um regime moribundo.

Mas se não havia remédio capaz de elevar o espírito do Império, já existiam medicamentos produzidos no Brasil que ajudavam a curar certos males do corpo. A pomada *Boro Borácica* – tida como o primeiro produto farmacêutico industrializado do Brasil – era fabricada desde 1882 pelo laboratório Daudt. De propriedades cicatrizantes e indicada para “ferimentos, brotoejas, assaduras e queimaduras em geral”, a pomada era resultado de um caminho que se abriu em 1861, quando boticários e pequenos produtores farmacêuticos participaram da Exposição Nacional da Indústria.

A partir daquele evento, tido como um marco na modernização dos laboratórios, muitas boticas, que até então apenas manipulavam fórmulas receitas, deram entrada no processo industrial. Tanto é que, naquele dia de agosto de 1888, quando D. Pedro II

desembarcou no Cais Pharoux, alguns laboratórios em plena fase de industrialização esperavam para saudá-lo. Em especial, a Farmácia Silva Araújo e a Casa Granado, que, localizada em frente ao porto, estendeu um amplo cartaz com uma foto da família imperial.

Fundada em 1870 pelo português José Antonio Coxito Granado, a Pharmacia Granado & Cia. era fornecedora oficial da Coroa e ponto de encontro da elite imperial. A partir de 1897, começou a produzir as especialidades e os produtos de beleza que antes importava como *Água Inglesa*, *Magnésia Fluída e Vinho de Quino*. Em 1903, o *Polvilho Antisséptico*, ainda no mercado, era seu maior sucesso. Já a Farmácia Silva Araújo, fundada em 1871 por Luiz Eduardo Silva Araújo, fazia medicamentos à base de extratos vegetais e era o local preferido para o encontro dos médicos da Corte.

A chegada do século 20 traria o crescimento populacional nas grandes cidades e as possibilidades químicas dos tempos modernos. Com isso, ambos os laboratórios aumentaram a produção e o número de empregados. Em 1909, a Silva Araújo era, com seus 80 funcionários, uma das indústrias do setor com maior número de funcionários, segundo dados do recém-fundado Centro Industrial do Brasil. Dividia o posto e o mesmo número de empregados com o Laboratório Orlando Rangel, fundado em 1892 e que começara produzindo o *Elixir de Noz de Kola*.

Em 1920, o primeiro censo oficial da indústria de medicamentos, realizado pelo Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio, registraria a existência de 455 estabelecimentos

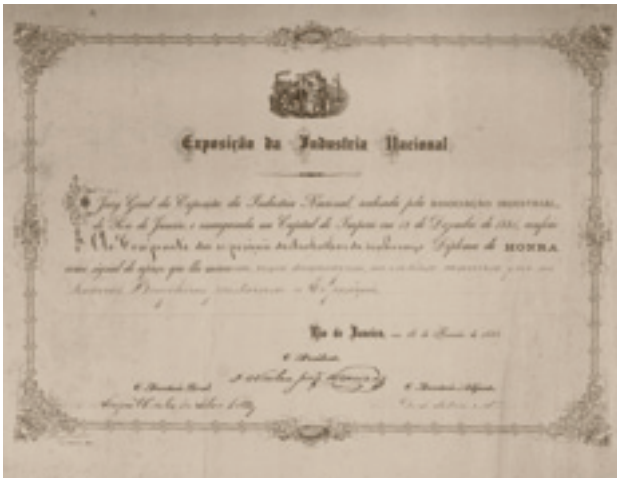
industriais de “Especialidades Pharmaceuticas”, que empregavam 1.680 pessoas. Destes, 49 estabelecimentos haviam sido fundados antes de 1889. A indústria química e farmacêutica era então o quarto setor industrial mais importante do país, atrás apenas da indústria de alimentos, têxtil e de vestuário. Com injeções de grandes verbas e investimentos maciços em propaganda, a indústria farmacêutica foi incrementando sua saúde financeira, tal e qual Jeca Tatu – o célebre personagem que em 1914 Monteiro Lobato transformou em garoto-propaganda do não menos célebre *Biotônico Fontoura*, produto que se tornou carro-chefe do Laboratório Fontoura.



Na virada do século 19 para o 20, tradicionais boticas do Rio de Janeiro, como a Granado e a Silva Araújo, começaram a transformar em laboratórios farmacêuticos, produzindo medicamentos em escala industrial. A transformação teria sido estimulada pelas Exposições Industriais promovidas pela Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional. Na imagem, o “galpão industrial” do Laboratório Silva Araújo em 1922.

Antonio Felício dos Santos é um dos nomes mais injustamente esquecidos da história do pensamento industrial brasileiro. Principal mentor da Associação Industrial, criada por ele em 1881, Felício pronunciou discurso histórico quando da fundação da sociedade, no qual afirmou que, em sua opinião, os “livre-cambistas” eram, na verdade “os verdadeiros protecionistas... dos estrangeiros”.

No mesmo ano em que surgia a Associação Industrial, a Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional promovia mais uma de suas exposições nacionais da indústria (*diploma abaixo*). Essa mostra reuniu mais de 20 mil produtos, enviados por mais de dois mil expositores.



UMA ENTIDADE DE CLASSE

Em fins de 1880, após a eclosão de um movimento na indústria de chapéus (*leia p. 124*), uma circular assinada por 21 firmas industriais conclamava para uma reunião “todos aqueles que se interessassem pelo desenvolvimento do trabalho nacional”. No encontro, discutiram-se questões prementes como “a instabilidade da tarifa aduaneira, a necessidade de um inquérito industrial” e, evidentemente, “a urgência de uma política para animar a indústria nacional”. Ficou decidido então que seria fundada uma entidade para a defesa dos interesses da classe. Poucos dias depois, era criada a Associação Industrial, cuja diretoria definitiva foi eleita no início de 1881.

Os industriais estavam prontos para a luta, agora sob a liderança de Antônio Felício dos Santos.

Mineiro de Diamantina – sobrinho do emérito historiador Joaquim Felício dos Santos e do bispo João Antônio dos Santos (dono da empresa têxtil Biribiry), Felício era médico, mas depois de mudar para o Rio tornou-se sócio-fundador da indústria

de tecidos Pau Grande (*leia p. 79*). Deputado pelo Partido Liberal de 1867 a 1886, iria se firmar como o porta-voz dos interesses industriais no Senado.

A Associação Industrial partiu para a ofensiva e em 1882 divulgou um manifesto redigido por Felício dos Santos, um dos documentos básicos para se conhecerem as idéias que animavam o movimento inicial em prol da industrialização do Brasil. Era um libelo contra todos aqueles que, “por convicção ou por interesse, queriam condenar o Brasil a permanecer um país essencialmente agrícola”, bem como um ataque ao “romantismo da posição liberal dos poetas-economistas”. A argumentação de Felício dos Santos fundamentava-se na certeza de que, com a industrialização, o Brasil não só obteria sua independência econômica como resolveria seus maiores problemas, pois atrairia braços e capitais estrangeiros, ocuparia uma população urbana desocupada que poderia suscitar uma questão social, livraria o país da vulnerabilidade de uma economia monocultora e, abastecendo o mercado interno, diminuiria a importação, aliviando a balança comercial. Com a República, Felício seria ministro do governo de Floriano Peixoto e, por um breve período, conseguiria colocar suas idéias em prática.

O FIM DE UMA INFÂMIA

A lei tinha apenas dois artigos. Fora redigida por um calígrafo famoso, em um pergaminho finíssimo. A princesa assinou-a com uma pena de ouro cravejada de brilhantes, adquirida por subscrição popular e usada aquela única vez. O artigo primeiro dizia: “É declarada extinta a escravidão no Brasil”. O artigo segundo estabelecia: “Revogam-se as disposições em contrário”. O despojamento radical do texto não disfarçava – talvez apenas reforçasse – a complexidade brutal que antecederia (e sucederia) a aprovação da Lei Áurea. A luta pela abolição da escravatura no Brasil – única nação independente que, na aurora do século 20, ainda possuía escravos – fora a mais longa, complexa e tortuosa de todas as campanhas jamais levadas a cabo no país. Arrastara-se por 80 anos e envolvera toda a nação, desvendando-lhe as complexidades, omissões e incertezas.

Firmada no rebuscado pergaminho, a bela assinatura da princesa Isabel teve o poder de libertar, naquele 13 de maio de 1888, os 723.719 escravos oficialmente existentes no país, mas não o de sanar uma questão social tão grave e tão antiga. Três séculos de escravidão – durante os quais mais de 4,5 milhões de escravos haviam sido trazidos para o Brasil – não seriam riscados com um mero autógrafo num papel, por mais requintado que ele fosse; por mais sucinto e direto que o texto da lei se revelasse. Mas se não foi capaz de apagar um passado sombrio, a Lei Áurea iria abalar de vez os alicerces do regime imperial, assentados no braço escravo e na grande lavoura. Dali a 18 meses o Brasil deixaria de ser a única monarquia das Américas – e a luta pela industrialização entraria em uma nova etapa, embora ainda estivesse longe do fim.



De sua fundação, em 1827, até a proibição do tráfico, em 1850, a Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional manteve uma posição ambivalente com relação à escravidão. A partir de 1871, porém, após a aprovação da Lei do Ventre Livre, uniu-se à causa abolicionista e, como no anúncio publicado em 1888 pela indústria têxtil Samuel & Filhos (*acima*), saudou a abolição.





80 BRASIL SÃO PAULO

PANORAMA DO BRIZ

III

A BELLE ÉPOQUE INDUSTRIAL

1889 • 1929

O maior articulador militar do golpe republicano foi o tenente-coronel Benjamin Constant. Professor de matemática e pacifista, Constant era adepto do positivismo – a doutrina filosófica criada pelo francês Auguste Comte, considerada uma espécie de “religião sem Deus”, que propunha a construção de uma sociedade “mais evoluída”. Os símbolos republicanos – a bandeira, o hino, as efígies – foram todos de inspiração positivista, inclusive o lema “O amor por princípio, a ordem por base, o progresso por fim”. Os governos de Deodoro e Floriano tiveram cunho positivista e deram apoio à indústria. Abaixo, a mulher e as filhas de Constant costuram a primeira bandeira nacional republicana.



CHEGAM OS TEMPOS MODERNOS

Três grupos uniram-se para articular a queda do Império: os militares, a maioria deles veteranos da Guerra do Paraguai, insatisfeitos com os baixos soldos e a pouca atenção dada à classe por D. Pedro II; os cafeicultores paulistas, insatisfeitos com as indefinições da política econômica, com o peso dos impostos e o centralismo da corte instalada no Rio, e, por fim, camadas da classe média urbana, insatisfeitas com a carestia, o compadrio e os privilégios das elites. A questão é que a insatisfação, se não o único, era um dos poucos pontos em comum entre três segmentos bastante distintos.

Embora tenha passado à história com o nome de Proclamação da República, o que ocorreu em 15 de novembro de 1889 foi um golpe militar que destituiu o governo constitucional de D. Pedro II. O regime, de todo modo, já vinha emitindo sinais de senilidade – similares, aliás, ao do próprio imperador, já um tanto debilitado.

Por isso, não foi preciso muito mais do que um desfile de tropas – sem luta e sem tiros – para que o regime caísse. Tão

logo o Império ruiu, no entanto, ficou claro que os velhos problemas políticos e econômicos não se tinham ido com ele. Pelo contrário. A pressão em defesa dos interesses agrários – basicamente o dos cafeicultores –, uma antiga e voraz política fiscal, o permanente desequilíbrio da balança comercial e a necessidade cada vez mais gritante de proteger a nascente indústria nacional pareciam constituir os enunciados de uma equação insolúvel.

O próprio Império bem que havia tentado, em 1887, através da chamada Tarifa Belizário, sinalizar com uma política econômica de amparo à produção nacional. Mas o projeto acabou, mais uma vez, deixando-se pautar pelos interesses do fisco, e a proteção alfandegária centrou-se em produtos agropecuários como charque, arroz e milho. Os industriais não deixaram de demonstrar seu descontentamento com uma tarifa que, dentre outras coisas, aumentava os direitos sobre os fios de algodão e de juta ao mesmo tempo em que reduzia o dos sacos importados, para favorecer os cafeicultores.

Assim, quando o emérito Ruy Barbosa assumiu a pasta da Fazenda em janeiro de 1890 anunciando um novo “pacote” de medidas econômicas, a indústria achou que enfim chegara a sua vez. Mas o país ainda não estava preparado para os novos tempos.

Dentre as freqüentes atribuições da política econômica brasileira, poucas foram tão controversas quanto o “Encilhamento” – como ficou conhecida a série de decretos baixada por Ruy Barbosa, ministro da Fazenda do governo provisório do marechal Deodoro. Ruy era intelectual de primeira grandeza, dono de uma biblioteca formidável (a maior do país) e principal responsável pela Constituição aprovada em 1891. Como economista, porém, não se pode dizer que tenha sido bem-sucedido.

Tudo começou com a assinatura do decreto nº 165, de 17 de janeiro de 1890. Com ele, o governo liberou as instituições bancárias para emitir dinheiro, lastreado apenas por bônus governamentais, e não por fundos de reservas. Foram lançados no mercado 450 mil contos – o dobro da quantia então em circulação no país. Na verdade, o decreto foi baixado justamente para suprir a ausência crônica do “meio circulante” (quantidade de moeda em circulação no país).

Desde o Império era evidente que não havia papel-moeda suficiente para suprir as necessidades impostas pelo trabalho assalariado, realizado por mais de um milhão de escravos libertos e imigrantes recém-chegados, e menos ainda para promover a industrialização que tanto interessava ao novo regime. Em tese, portanto, a nova medida estava correta. A questão é que o decreto incentivava também a criação de sociedades anônimas e liberava amplamente o crédito. Surgiu, assim, a idéia de que a República seria o “reino dos negócios”. Desencadeou-se uma corrida desenfreada às bolsas de valores, e os bancos faziam “chover” dinheiro.

Milhares de empresas – muitas delas fictícias – surgiram da noite para o dia. A especulação atingiu níveis estratosféricos. A enlouquecida disputa pela preferência dos investidores nos pregões foi logo identificada com o *encilhamento* dos cavalos antes da largada no Prado – instante no qual a atividade dos apostadores se torna frenética. E foi assim que o povo batizou o “pacote”. Em menos de um ano, a “bolha” especulativa estourou. Muitas ações não tinham lastro ou correspondência monetária – eram títulos falsos de empresas fantasmas. No início de 1891, a crise eclodiu: o preço das ações despencou; a inflação e o custo de vida dispararam; a falência atingiu centenas de empresas e bancos; o desemprego veio em massa, o valor da moeda brasileira em relação à libra despencou. O projeto do industrialista Ruy Barbosa gerara uma febre especulativa nociva à economia produtiva. Com o país mergulhado no caos, o ministro se demitiu. Ainda assim, houve pontos positivos, pois graças ao decreto surgiram as chamadas Companhias de Melhoramentos, dentre as quais a de São Paulo, criada pelo coronel Antonio Proost Rodvalho (*leia p. 126*), e a do porto de Santos, pertencente ao grupo Gaffrée, Guinle & Cia.



Apesar do altíssimo grau de especulação – que levou os investidores a se reunirem em frente às casas bancárias (*imagem acima*), comportando-se como apostadores no turfe –, os decretos que deram origem ao Encilhamento foram responsáveis também pelo surgimento de fortunas e empreendimentos sólidos, como o grupo Votorantim e a Companhia Melhoramentos de Santos, que pertencia ao avô de Roberto Simonsen.

UM PORTO PARA O CAFÉ

Um dos raros desdobramentos produtivos decorrentes do enorme fluxo de capital especulativo liberado pelo Encilhamento foi a modernização do porto de Santos. Embora o projeto tenha se iniciado ainda durante o Império, em 12 de julho de 1888 – exatos dois meses após a abolição da escravatura –, quando o grupo liderado por Candido Gaffrée e Eduardo Guinle ganhou concorrência pública para construir (e explorar por 90 anos) o porto do café, foi graças ao “pacote” industrialista de Ruy Barbosa que Guinle e Gaffrée obtiveram o dinheiro para finalizar a obra.

Em fins de 1890, favorecidos pelo Encilhamento, os dois magnatas puderam elevar seu capital de quatro mil para 15 mil contos, criando a Empresa de Melhoramentos do Porto

de Santos. No ano seguinte, a firma transformou-se em sociedade anônima e passou a se chamar Companhia Docas de Santos, com sede no Rio. Inaugurado em 1892, o porto não parou de se expandir, vinculando-se a todos os ciclos de crescimento econômico do país. Açúcar, café, algodão, laranja, adubo, carvão e soja passaram por um cais que, até hoje, movimentou mais de um bilhão de toneladas de cargas diversas.

Em 1980, com o fim da concessão da Companhia Docas de Santos, o Governo Federal criou a Companhia Docas do Estado, empresa de economia mista, de capital majoritário da União. Atualmente, o porto de Santos movimenta 60 milhões de toneladas por ano, número inimaginável em 1892, quando operou 125 mil toneladas.

Fundada em 1532, São Vicente foi a primeira vila do Brasil. O pioneirismo se deveu à localização estratégica e a seu bom porto. Em 1541, porém, tal porto já se encontrava assoreado, e o colono Brás Cubas fundou a Vila de Santos, na mesma ilha do litoral de São Paulo. Com o passar dos anos, o porto de Santos iria se firmar como o mais importante do país: o porto do açúcar, do café, dos imigrantes italianos, sírios, japoneses; o porto da indústria paulista, desde os tempos da foto de Marc Ferrez (*abaixo*) ao da Companhia Docas de Santos (*abaixo à direita*), repleto de carregadores de café.



UMA PORTA PARA A MODERNIDADE

Já possuindo porto para escoar café para um mundo progressivamente sequioso por caféina, o Brasil precisava de uma porta de entrada para imigrantes, capitais e tecnologia. A questão é que o caos imperava no cais do Rio de Janeiro. Além de ineficiente e defasado, era um porto insalubre, assombrado pela febre amarela, a varíola e a peste bubônica. Por isso, em 12 de novembro de 1902, a três dias de sua posse como o quinto presidente republicano, Rodrigues Alves confidenciou a um amigo, antes de deixar São Paulo e pegar o trem que o levaria para a capital: “Meu projeto de governo é muito simples. Vou limitar-me ao saneamento do Rio de Janeiro e à melhoria de seu porto”.

A aparente simplicidade do projeto disfarçava grandes ambições e implicava enormes obras.

Tratava-se, na verdade, de um plano tríplice, articulado em torno de objetivos convergentes: reurbanizar o Rio, modernizar seu porto antiquado e sanear uma cidade febril. A capital deixaria assim de ser “o túmulo dos estrangeiros” para virar a vitrine vistosa de um país pronto para o século que nascia.

Por ordem do presidente, Oswaldo Cruz enfrentou a Revolta da Vacina, caçou ratos e mosquitos e saneou a capital; Paulo de Frontin construiu a belíssima Avenida Central (hoje Rio Branco) – na qual se instalaram, entre outros, Guinle, Gaffrée, Jorge Street e Percival Farquhar –; e Francisco Bicalho fez o porto. O Brasil se abria para a modernidade, enquanto os industriais articulavam uma nova entidade de classe.

Emoldurada por montanhas vestidas de verde e praias de areias faiscantes, a cidade do Rio de Janeiro é uma das mais belas do mundo. Apesar disso, não dispunha de um bom porto. Foi preciso esperar quatro séculos para que ele fosse construído. As obras se iniciaram em 1904, como parte do plano de reurbanização da então capital do Brasil. Inaugurado em 1907, atualmente é um dos terminais mais movimentados do país, tanto em valor das mercadorias quanto na tonelagem. Administrado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro, e com quase sete mil metros de cais, o porto do Rio exporta ferro, manganês, carvão, gás e petróleo.





Pode-se afirmar que o Centro Industrial do Brasil, o CIB, descendente em linha direta da SAIN, foi a primeira entidade patronal da história do país dedicada integralmente à defesa dos interesses industriais. No CIB agrupou-se a primeira e brilhante geração de industrialistas brasileiros, na qual se destacaram Sezerdelo Correia, L.R. Vieira Souto e Américo Cavalcanti. Mas o membro mais proeminente da sociedade sem dúvida foi o notável Jorge Street (*acima, em medalha honorária cunhada pela CNI*), que ocupou a presidência do CIB de 1919 a 1926.

UM SINDICATO PARA A INDÚSTRIA

Em fins de 1901, pouco fôlego restava à Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional. Formada pelos chamados “monarquistas de escol”, a SAIN pouca atenção recebia do regime republicano – no poder há mais de uma década. Pouca atenção... e dinheiro nenhum. Tanto é que a Escola Noturna – meritória contribuição da SAIN à nação – fechara as portas em 1892. Mas então, no início de 1902, o paraense Inocêncio Sezerdelo Correia assumiu a presidência da SAIN e não só deu-lhe sobrevida, como em agosto de 1904 articulou sua fusão com o Centro de Tecelagem e Fiação de Algodão. Pilar do pensamento industrial brasileiro, ministro (em 1893) da Indústria e Comércio do governo de Floriano Peixoto, Sezerdelo seria o último presidente da SAIN – e o primeiro do Centro Industrial do Brasil, como passou a se chamar a organização surgida daquela fusão.

Naquele 10 de agosto de 1904, o Centro de Tecelagem e Fiação tinha mais alcance e dinheiro do que a depauperada SAIN. Mas pode-se afirmar que foi o arcabouço institucional da SAIN que prevaleceu e fez germinar a semente do Centro Industrial do Brasil. E sendo o CIB o núcleo original da Federação Industrial do Rio de Janeiro, e estando a FIRJ tão presente na gênese da CNI, é lícito apontar na longa e difícil trajetória da SAIN o

caminho que viria a resultar no nascimento da CNI.

Além do mais, antes de filiar-se ao CIB, foi à SAIN que Jorge Street se associou em 1900. E, como se verá, Street seria, junto com o injustamente esquecido Sezerdelo Correia, figura de proa da chamada primeira geração de industrialistas brasileiros. Além disso, foi Jorge Street quem levou para o CIB Eduardo Guinle e Cândido Gaffrée, que emprestaram os mil contos de réis que deram o impulso inicial à entidade. Pouco importa que Guinle e Gaffrée tenham feito tal empréstimo pensando em servir-se do CIB para atacar o chamado “sindicato Farquhar”, do magnata americano Percival Farquhar (*leia p. 110*). O fato é que, com homens como Sezerdelo e Street à frente – e contando com o apoio das maiores fortunas empresariais de então –, os industriais brasileiros enfim possuíam uma entidade de classe à altura de seus anseios e projetos. E mais ainda quando, em 1912, Jorge Street assumiu a presidência do CIB e, pela primeira vez, levou uma entidade patronal brasileira a reconhecer o direito de organização dos operários. Tão profunda foi a mudança que, em 9 de julho de 1919, quando os estatutos do CIB foram modificados, um dos novos artigos assegurava que, dentre os objetivos da associação, estava “promover acordos e entendimentos entre patrões e empregados”.

A FIBRA DE JORGE STREET

Jorge Street costumava dizer que havia abandonado a carreira de médico por um simples motivo: não podia cobrar dos pobres porque eram pobres, nem dos ricos porque eram seus amigos. Nascido no Rio de Janeiro em 1863, com formação européia e amizades com os milionários Candido Gaffré e Eduardo Guinle, o doutor Street trocou o consultório pelo chão de fábrica aos 31 anos, ao herdar do pai – engenheiro que viera da Áustria para a construção de estradas de ferro – ações da fábrica de sacaria de juta São João, no Rio de Janeiro.

Quando ele iniciou sua carreira industrial, em 1896, o saco de anagem era um grande negócio: o produto embalava as toneladas de grãos de café que abarrotavam os portos e os bolsos do Brasil. Aliando esse bom momento à vontade de prosperar ainda mais, Street passou a investir em novas empresas têxteis. Em 1908, comprou a maior parte das ações da Fábrica Santana – já transformada em sociedade anônima e batizada de Companhia Nacional de Tecidos de Juta (CNTJ) – do conde Álvares Penteado. Com a aquisição, transferiu as máquinas da São João, no Rio, para a CNTJ, no Brás paulista. A partir daí, constituiu um potente parque industrial que operava com um conjunto de 15 mil fusos e 1.500 teares. Foi também dono das fábricas Santa Luíza, Santa Heloísa, Cia. Paulista de Tecidos de Algodão e – aquela que lhe deu mais orgulho – Maria Zélia.



Mas a maior marca de Street não foi impressa nas fachadas de suas empresas: suas convicções carimbaram uma época. Num tempo em que o Brasil oscilava entre deveres e direitos, ele abriu diálogo e causou polêmica. Nos jornais, enquanto publicava artigos em defesa da indústria nacional e do protecionismo alfandegário, defendia o direito à greve, como a de 1917: *“O direito de reunião e o direito de greve são tão incontestáveis que não admitem discussão”*. Suas palavras não agradaram a todos, mas foram suficientes para que ele fosse considerado um “patrão sem igual”. Jorge Street foi também chamado de paternalista, tartufo, poeta, burguês e socialista. Ao longo dos seus 76 anos de vida, mostrou que fibra não lhe faltava, fosse para embalar café, fosse para enfrentar seus adjetivos ou seus adversários.

Homem esguio e longilíneo, em geral vestido de preto, com chapéu e barba, Jorge Street passeia em frente à igreja que ele próprio mandou construir em sua Vila Maria Zélia, em domingo de festa, em 1919. Figura controversa – eventualmente quixotesco, mas em geral bastante pragmático –, Street se tornou o primeiro líder industrial do Brasil a reconhecer os direitos sindicais dos operários, embora também tenha se mostrado contrário tanto à abolição do trabalho infantil como às férias remuneradas.



O industrial Jorge Street era um dos principais empresários da sacaria. A juta utilizada em suas fábricas era importada, principalmente, da Índia.

Mais do que qualquer outro setor têxtil, a indústria de aniação tinha estreitas ligações com o setor cafeeiro e ensacava o produto que, dos ombros dos trabalhadores, era embarcado para suprir o mercado internacional.

A guerra da sacaria

OS SENHORES DA JUTA

Enquanto Jorge Street pensava no coletivo, sugerindo contratos conjuntos de trabalho e a criação de uma legislação trabalhista, o conde Antonio Álvares Penteadado pensava em si. Tanto que na sociedade anônima que criou, 99% das ações pertenciam a ele próprio. Apesar das diferenças, os caminhos de Street e de Penteadado se enlearam como as tramas de um saco de juta. Mas não sem soltar fios, não sem formar nós, não sem deixar furos. O conflito entre ambos entraria para a história como “a guerra da sacaria”.

O conde Álvares Penteadado possuía imensas fazendas de café na região paulista de Casa Branca. Quando decidiu investir na indústria, pensou em fundar uma fábrica de papel. Não apenas por seu vínculo com o café, como também devido às vantagens oferecidas pelo governo nas tarifas de importação sobre os fios de juta, mudou de idéia e optou pela indústria de aniação. Com o dinheiro colhido em suas lavouras, o conde fundou, em 1888, a fábrica paulista Santana, concorrente da carioca São João, manufatura que a família Street havia montado um ano antes.

A Santana começou bem menor do que a São João. No início, possuía apenas 50 teares contra os 274 da concorrente. Após dez anos, no entanto, a fábrica do conde Álvares Penteadado já operava com 600 teares, tinha 1.300 empregados, produzia 14 milhões de metros de tecidos e era a terceira maior indústria do país. Em dezembro de 1907, em meio a tais números, Jorge Street iniciou uma série de negociações para unir sua fábrica à do conde. Os diálogos e cálculos em prol do monopólio da sacaria acabaram não resultando em nada. Mas a frustrada fusão acabaria se transformando em uma tratativa de venda.



Em janeiro de 1908, enquanto negociavam a Santana, Penteado transformou sua fábrica em sociedade anônima e a rebatizou de Companhia Nacional de Tecidos de Juta (CNTJ). Nove meses depois, os dois empresários enfim chegaram a um acordo e, por 13 mil contos de réis, emitidos em debêntures e subscritos por Candido Gaffré, Jorge Street tornou-se dono da CNTJ. Pelo laudo de avaliação de bens, sua aquisição totalizava 45 mil metros quadrados, numerosos edifícios, 900 teares e capacidade de produzir cinco mil quilos de fios por dia. A fábrica também operava com uma linha férrea em conexão com a São Paulo Railway, além de encanamento de água para a conservação dos motores e ótima instalação de luz elétrica.

Mas nem bem havia terminado de transferir os equipamentos da São João para a CNTJ, Street percebeu que seu adversário não saía de campo. O conde Álvares Penteado, já com a licença da prefeitura de São Paulo em mãos, construía, na Mooca, uma outra fábrica de tecidos de juta: a Companhia Paulista de Anigens. Quando ela ficou pronta, Penteado tratou de abordar pessoalmente sua antiga clientela e iniciou uma intensa propaganda. Divulgava que sua nova fábrica oferecia menores preços, maiores prazos e melhor qualidade do que as similares – leia-se Jorge Street. Diante da ofensiva, Street abriu uma ação judicial por perdas e danos contra o adversário. Este, por sua vez, contratou Ruy Barbosa para defendê-lo. O processo se arrastou por anos sem vencedor.



O que se sabe é que, além das desavenças e diferenças com o conde, Jorge Street participou de outras lutas de mercado. Foi inclusive acusado de monopolizar a importação de juta da Índia, fretando navios inteiros durante a I Guerra. Essa atitude fez com que o industrial recebesse mais um dos tantos adjetivos que lhe acompanharam ao longo de sua vida: virou o senhor do “*Trust da Sacaria*”. Com a CNTJ crescendo sem parar e monopolizando o mercado, a acusação não chegou a manchar sua reputação. Para a imprensa e seus tantos outros admiradores, ele continuaria sendo “um gigante”.

Foi em uma fazenda de café, no interior de São Paulo, que nasceu, em 1884, Antônio Álvares Penteado. Apreciador das artes, ergueu um teatro dentro da sua fábrica e jamais perdeu o ar aristocrático.





A Vila Maria Zélia foi um modelo de organização que oferecia, além de moradia para os operários da fábrica de Jorge Street, creche, escola, farmácia, sapataria, restaurante, clube, salão de baile e igreja. Transformada em logradouro público, o conjunto de casas e o traçado urbano foi tombado por órgãos de preservação estaduais e municipais, mas a revitalização da vila não se concretizou e vários prédios continuam abandonados.

O DIA-A-DIA DE MARIA ZÉLIA

Muito mais do que fusos e teares, Jorge Street implantou na Companhia Nacional de Tecidos de Juta uma política social. Ele duvidava que uma boa produção – que incluía fixação e formação de mão-de-obra – dependia de ação social sistemática na vida de seus trabalhadores. Sua certeza mesclava influências do marxismo com idéias advindas do sindicalismo germânico, fruto da época em que estudara Humanidades na Alemanha. A partir dessa cultura, ele formou as bases que sustentaram o projeto da Vila Maria Zélia, iniciado em 1912 e concluído em maio de 1917.

Em 1892, o baiano Luiz Tarquínio já havia erguido um impecável bairro para seus trabalhadores. Outras empresas como a Cia. Petropolitana, Confiança, Aliança e Corcovado construíram, junto às fabricas, casas de moradia para os funcionários. Quando a Maria Zélia foi projetada, portanto, a vila operária brasileira não era uma novidade. O novo não estava em seu formato, mas em sua filosofia, representada pela figura de Jorge Street.

Para ele, a vila não significava o mesmo que para os outros industriais: não era apenas uma maneira de atenuar conflitos sociais e impor um “código de conduta”. Street queria ser uma espécie de “patrão-pai” e acreditava que boas condições de vida resultariam em melhor produtividade no trabalho. Ansiava formar uma grande família, unida pelas engrenagens da justiça e do direito social. E discordava da teoria de Henry Ford na qual o industrial deveria apenas prover a subsistência material, moral e intelectual de seus operários, sem entretanto ser o seu tutor.

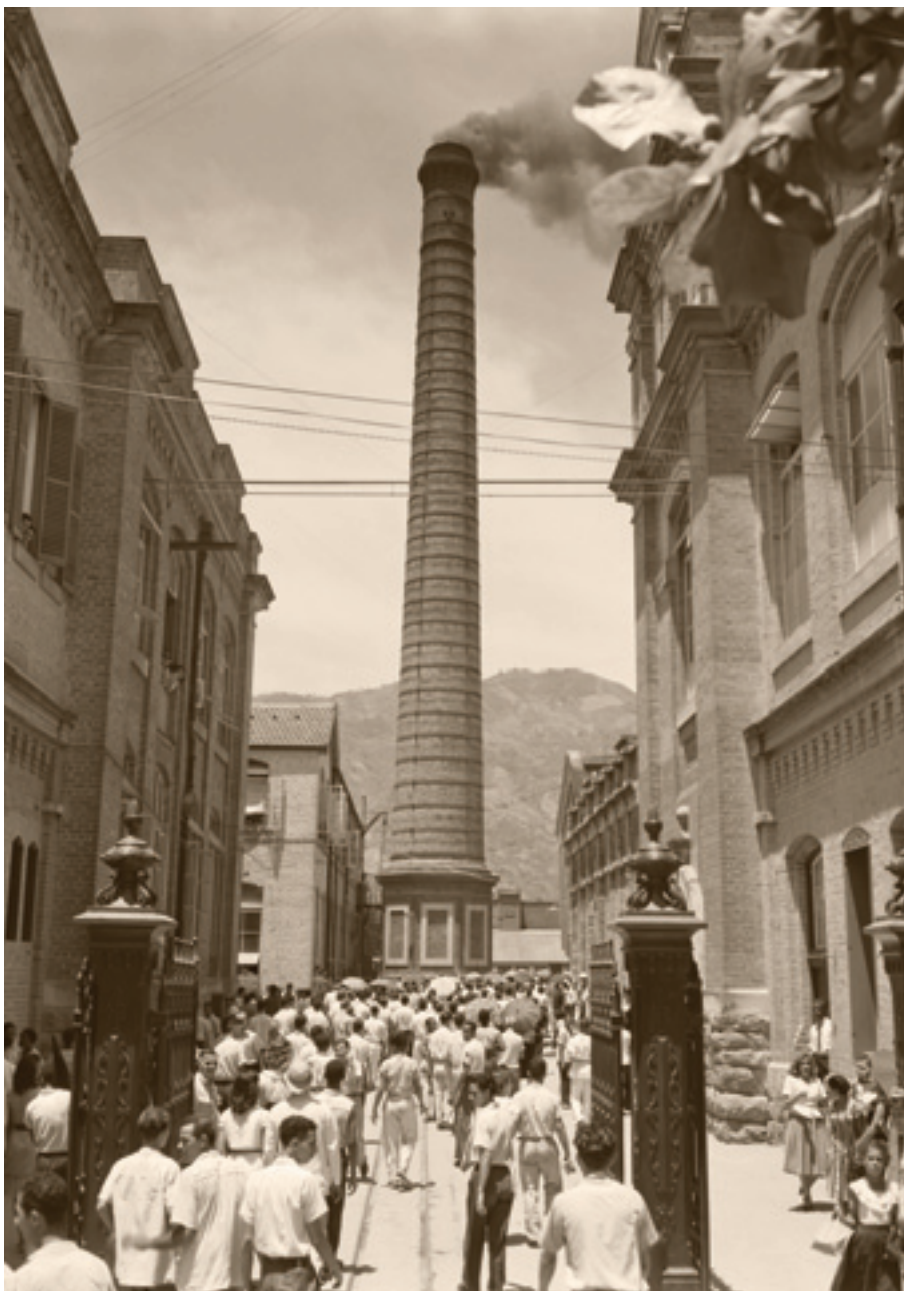
Ao procurar o local para erguer uma fábrica, os empreendedores da época levavam em conta fatores como o baixo preço do terreno, a proximidade com a ferrovia e a facilidade de locomoção do operariado. Justamente por isso, para a Maria Zélia, Jorge Street escolheu o bairro Belenzinho, na zona leste de São Paulo, e ali, às margens de um Tietê ainda limpo, assumiu pessoalmente a chefia e execução do projeto.



Vale salientar que, a partir de 1900, a construção de habitações populares nas proximidades das fábricas tornou-se um negócio lucrativo, pois uma lei passou a garantir isenção de imposto para os que realizassem as obras das vilas. A mesma lei determinava ainda que essas construções fossem erguidas fora do perímetro urbano. No Belenzinho, Jorge Street fincou os alicerces da Vila Maria Zélia sobre cinco pilastras: educação, saúde, religião, lazer e moradia. Ofereceu escolas e creches para os filhos dos operários; implantou assistência médica; celebrou festas religiosas; organizou bailes, passeios, jogos e teatro. Havia diferentes tipos de casas, que iam de 74 a 91 metros quadrados. O aluguel, descontado na folha de pagamento, variava conforme o tamanho: 25 mil réis pela casa de dois cômodos, 35 mil pela de três e 45 mil pela de quatro. Havia uma taxa igual para todos, de oito mil réis, pelo uso da água; e, cada casa tinha o seu próprio medidor de energia elétrica.

Depois de ter sido vendida aos Scarpa em 1924 e repassada aos Guinle como pagamento de hipotecas vencidas em 1929, a fábrica e a Vila Maria Zélia viraram patrimônio público. O Estado apropriou-se delas como pagamento de dívidas fiscais e, em 1939, negociou alguns prédios com a Goodyear. Atualmente, o que sobrou do sonho de Street jaz em ruínas. Apesar de a prefeitura ter assumido a responsabilidade pela revitalização da vila, o único local preservado é a capela São José. Ali, os moradores rezam para que alguma boa alma providencie a restauração do pouco que resta.





BANGU E A INDÚSTRIA EM EXIBIÇÃO

Em fevereiro de 1889, a Cia. Progresso Industrial do Brasil tornou-se dona da Fazenda Bangu. Por possuir grandes mananciais de água e ficar às margens da Estrada de Ferro Central do Brasil, a região da Freguesia de Campo Grande foi escolhida pelo engenheiro inglês Morgan Snell para sediar uma fábrica de tecidos. No ano seguinte, surgia ali uma enorme chaminé de 57 metros de altura, 12 metros de diâmetro na base octogonal e 2,44 metros na sua parte superior. A estrutura tornou-se não só o símbolo da fábrica como o marco de um tempo: o rural transformava-se rapidamente em urbano.

A Bangu foi a primeira fábrica têxtil de grande porte a estar longe dos centros das cidades. Sua construção ficou a cargo da firma londrina The Morgan Snell and Company, que ergueu um prédio de mais de 18 mil metros quadrados no estilo das fábricas de Manchester, com estruturas sóbrias e pesadas e fachadas em tijolos avermelhados aparentes. Inaugurada a 8 de março de 1893, a fábrica pôs em movimento mais de 800 teares. E produziu não apenas muito tecido, como também um bairro inteiro com casas, escola, igreja, cinema e estádio de futebol. Concebido entre as máquinas da indústria, o Bangu Atlético Clube foi fundado em 1904, obra de operários ingleses e brasileiros.

Mas, dentro dos portões da fábrica, nem tudo era diversão. Depoimentos de antigos funcionários registram que, durante a I Guerra, os trabalhadores vestiam uma roupa chamada “carne seca” ou “pau-de-água”, feita com panos manchados de anilina e fios rotos. Antes da legislação trabalhista, houve miséria, trabalho infantil e muito mais deveres do que direitos na Fábrica de Tecidos Bangu.

No início dos anos 1950, quando o estilista francês Jacques Fath visitou a fábrica, tudo isso era parte do passado. Fath escolheu os tecidos da Bangu, com grande variedade de padrões e alta qualidade, para usar em seus desfiles e, a partir daí, a marca ganhou projeção internacional. A indústria começou a exportar para Itália, Holanda, Inglaterra e África. E pode relembrar os tempos de glamour que vivera em 1908, quando o pavilhão da Fábrica Bangu foi o mais visitado na exposição que comemorou o centenário da abertura dos portos do Brasil.

Promovida pelo governo, a Exposição Nacional de 1908 foi uma festa regada a luxo, ostentação e exibicionismo. Entre os dias 28 de janeiro e 15 de novembro daquele ano, no centro do Rio de Janeiro – então capital federal –, foi organizada uma grande mostra de bens naturais e produtos manufaturados vindos de todos os estados brasileiros. Mas o objetivo não era só fazer um inventário da economia do país ao longo de um século. Aquele parecia ser o momento perfeito para apresentar ao mundo a nova capital nacional, então urbanizada e saneada, adornada pela avenida Central. A Exposição Nacional de 1908 recebeu convidados nacionais e internacionais que desfilaram lado a lado com a população carioca.

Aquele foi o ápice da Belle-Époque brasileira. A revista *Kosmos* saudou a feira como sendo o “extraordinário esforço da comissão executora, que conseguiu realizar um arrojado e colossal empreendimento, com a grandiosidade, beleza e segurança de suas construções”. O Boletim Comemorativo do evento ressaltava o “desenvolvimento de nossa nacionalidade durante um século”, contribuindo assim para “elevantar o conceito do Brasil no mundo civilizado”. Com versões em francês e esperanto, o impresso listava os aspectos físicos, demográficos, econômicos e sociais do país. O boletim estampou também fotos dos pavilhões, que mais pareciam palacetes: o das Indústrias, o da Agricultura, o Egípcio, o de Portugal, o da Cervejaria Brahma e, o mais visitado deles, o da Fábrica de Tecidos Bangu. Com o fim da exposição, todos os palacetes, feitos de estuque, foram postos abaixo.



Em 2007, como pavilhão em fim de feira, a antiga fábrica de tijolos avermelhados da Tecidos Bangu (na p. ao lado) foi derrubada. Restou só a lembrança dos áureos tempos em que seu pavilhão (acima) foi destaque na Exposição Nacional de 1908 (abaixo).





O brasão de Matarazzo (*acima*) simbolizava um império industrial que decolou a partir da venda de banha em lata e tomou impulso com sua primeira fábrica, o Moinho Matarazzo (*abaixo*) aberto no bairro do Brás, em São Paulo, em 1899.

Indústrias Reunidas Matarazzo

UM IMPÉRIO PAULISTA

No dia 10 de dezembro de 1937, a cidade que não podia parar parou. Enquanto as lojas cerravam as portas e as indústrias paralisavam as máquinas, São Paulo chorava a morte do italiano Francisco Matarazzo. Nunca, na história do país, um industrial fora tão admirado e invejado, amado e temido. Seu carisma veio da forma como tratava seus funcionários, sua riqueza surgiu da verticalização de seus negócios, seu poder estava em sua simplicidade.

Matarazzo era um imigrante de primeira classe. Filho mais velho de um advogado e proprietário de terras na região de Castellabate, no sul da Itália, veio para o Brasil em 1881 com 27 anos, mulher, dois filhos e a mesma crença de oportunidade e prosperidade que atraía tantos outros italianos. Trouxe também um carregamento de banha, com o qual esperava iniciar os seus negócios, só que ele acabou afundando na baía de Guanabara por causa de uma tempestade. O incidente, no entanto, não foi suficiente para afundar os seus projetos nem afogar os seus sonhos.

Depois de desembarcar no porto de Santos, escolheu a movimentada Sorocaba, terra dos tropeiros e dos muares e onde já surgiam várias indústrias, e lá abriu, conforme suas próprias palavras, “uma venda”. Era um empório de secos e molhados que comercializava, entre farinha de trigo e outros artigos do gênero, o produto responsável por alimentar seu sucesso e engordar sua carteira: a banha.

De vendedor, Matarazzo passou a produtor e, em 1888, já possuía duas fábricas, uma em Sorocaba e outra em Capão Bonito. Do modo de produzir ao jeito de embalar, Francisco Matarazzo colocava toda a sua criatividade em uso.



Com uma prensa inspirada em máquinas de extrair óleo de oliva na Itália, ele revolucionou a fabricação de banha. Quando retirava a gordura do porco, não dispensava os ossos, com os quais fabricava botões e barbatanas de colarinho. E, por fim, na hora de oferecer a banha aos clientes, inovou utilizando uma embalagem que causou furor. Na época, a banha, importada dos Estados Unidos, vinha em barris de madeira que dificultavam a venda e aceleravam o processo de deterioração. O italiano passou então a usar latas, que depois ele mesmo fabricava com folhas-de-flandres. Nascia assim o monopólio da banha enlatada e refinada de Matarazzo que, vendida no Norte, no Rio e em São Paulo, varreu os concorrentes estrangeiros do mercado.

Em 1891, já instalado na capital paulista, Matarazzo fundou uma sociedade anônima que levava o seu nome e tinha 43 acionistas, a maioria luso-brasileiros. Ele controlava todos os negócios de perto e recusou-se a formar cartéis com outros produtores de banha. Em 1900, o capital nominal de suas empresas – que em 1887 somavam 20 contos de réis – saltou para 2.010 contos. Foi nesse ano que, financiado por um banco inglês, ele inaugurou no bairro do Brás o imenso Moinho Matarazzo. O moinho foi o fermento que fez o império Matarazzo crescer ainda mais. A partir dele, Matarazzo iniciou a concentração e verticalização de seus negócios. Com a certeza de que deveria fabricar tudo o que precisava, Matarazzo criou um núcleo de fábricas interligadas.



Para consertar as máquinas e fazer as peças do moinho, construiu uma oficina mecânica completa – e em 1902 ela foi transformada na fábrica que deu origem à Metalúrgica Matarazzo. Para ensacar sua farinha, ele mesmo fazia os sacos e, a partir daí, em 1904, inaugurou a tecelagem de Algodão Mariângela. Os caroços de algodão que sobravam da tecelagem deram origem às fábricas de óleo e sabão Sol Levante. Para embalar o sabonete de luxo que produzia, criou embalagens de alumínio, as primeiras do Brasil. Todo esse mecanismo orgânico começou concentrado no Brás – perto da São Paulo Railway, onde havia um desvio com capacidade para 52 vagões – e só depois expandiu-se para outros bairros e estados. Com a criação da Indústrias Reunidas F. Matarazzo, sociedade anônima ainda maior do que a companhia anterior, seu império se estabeleceu.

Francisco Matarazzo, o líder soberano, chegou na ponta da ponta da pirâmide paulista. Em 1911, era dono do maior complexo fabril da América do Sul, e o capital da sua empresa totalizava 8.000 contos de réis. Rico, rijo e enérgico, sabia ser sedutor, humilde e generoso. Com sua capacidade de se autodepreciar, desarmava os adversários e atraía os holofotes: “Sou um simples negociante de farinha”, disse em uma entrevista. “Nunca estudei nada, sou um ignorante”, declarou em público. Matarazzo, assim, personificava o sucesso e a vitória entre os empobrecidos e desalentados e criava em torno de si a imagem do trabalhador infatigável e do patrão carismático.



O conde Francisco Matarazzo foi a figura mais emblemática da industrialização de São Paulo. Eis o que sobre ele escreveu o brasileiro Warren Dean: “Além de sedutor, Matarazzo era um homem rijo e enérgico. Suas fotografias nos mostram um rosto orgulhoso, sério, uma expressão inteligente e consciência do próprio valor, como se ele soubesse que sua aparência impressionava tanto os outros quanto sua riqueza. Passou a raspar a cabeça com navalha depois que principiou a encalvecer; usava bigode e possuía uma compleição atlética, de modo que mais parecia um soldado do que um homem de negócios. Sua energia e sua capacidade de competir eram proverbiais”.



À sombra de arranha-céus pós-modernos, em um dos bairros mais valorizados de São Paulo, as chaminés solitárias são tudo o que restou do império de Matarazzo.



O fascínio exercido por Francisco Matarazzo não fazia distinção de classe, credo ou cor. O homem era assunto e exemplo tanto nos discursos dos ricos quanto nas rodas dos pobres. E mesmo que sua trajetória tenha apresentado zonas sombrias – como a amizade com Mussolini –, seus feitos fizeram dele uma lenda coroada de glórias. Em 1917, Matarazzo tornou-se conde italiano pelas mãos do rei Vitório Emanuel III. E foi como conde que continuou com sua rotina fabril: chegava à fábrica sempre por volta das cinco da manhã – antes dos operários – e despachava, diariamente, com os chefes e gerentes de todos os setores de suas empresas. Em dia de folga, ao invés de descansar, preferia as caçadas a cavalo que lhe ajudavam a manter o porte atlético, o ar aristocrático e o olhar de general em batalha.

Interessava-se muito mais por esporte do que por política. Os partidos e os políticos brasileiros jamais lhe atraíam e ele procurava manter distância de questões sociais. Nunca se envolveu em questões classistas ou procurou liderar movimentos industriais. E mesmo que tenha fundado, em 1928, o Centro das Indústrias do Estado de São Paulo (CIESP), do qual foi o primeiro presidente, pouco participava das reuniões e jamais se firmou como líder da classe.

Na crise de 1929, o império Matarazzo estava tão consolidado que não tremeu e muito menos ruiu. Nessa época, o grupo já havia passado por cisões, fusões e mudanças em sua diretoria. Seu alcance era tão impressionante que o *Diário de São Paulo* relatou: “Existe um novo Estado brasileiro. Entre as 20 unidades da Federação, e mais o Distrito Federal e o Território do Acre, existe um Estado economicamente rico como São Paulo e mais rico, como volume de riqueza, do que o erário do Distrito Federal ou o de Minas Gerais ou o do Rio Grande do Sul. Referimo-nos ao ‘Estado Matarazzo’. Enquanto São Paulo tem uma renda bruta de 400 mil contos, Minas de 140 mil, Rio Grande do Sul de 130 mil e a prefeitura carioca de 270 mil, o parque industrial Matarazzo financeira e economicamente constitui o segundo Estado do Brasil”.

O comerciante que começara com a banha de porco em Sorocaba tornara-se um gigante. Sua força, no entanto, não foi capaz de harmonizar o seu clã e de equilibrar as desavenças. Com a sua morte, em 1937, os conflitos dentro da família pioraram e a desunião se abateu sobre as Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo. No final dos anos 1980, sob o comando da neta do fundador, Maria Pia Matarazzo, o grupo foi à concordata. Mas mesmo que dos antigos prédios tenham restado apenas as chaminés, a história de glória do mais poderoso ítalo-brasileiro de todos os tempos não virou fumaça. Ela segue sendo fonte de inspiração para os empreendedores dos tempos modernos.

TRAMA E PODER

Como Francisco Matarazzo, Rodolfo Crespi veio da Itália, ganhou título de conde e prosperou no bairro que já foi chamado de “a locomotiva de São Paulo”. Na Mooca, o imigrante Crespi criou uma enorme indústria que foi palco de conquistas e conflitos. Chegou ao Brasil em 1893, vindo da Lombardia – tradicional região fabril – com apenas 19 anos e não mais do que 33 libras no bolso. Começou trabalhando com Pietro Regole em sua malharia e, competente e decidido como era, logo estava casado com a filha do patrão e virava sócio na empresa.

Em 1897, Crespi e o sogro montaram uma fábrica de algodão que, depois da sociedade ser desfeita em 1906, deu origem ao Cotonifício Crespi. Tido como o “primeiro estabelecimento brasileiro de fiação industrial de algodão em grande escala”, utilizava algodão comprado no interior de São Paulo e no Nordeste e lã do Sul do Brasil, produzindo panos para cobertores, colchas, toalhas e roupas. A indústria executava desde a limpeza do algodão até a produção dos tecidos. Chegou a ter 48 mil metros quadrados, seis mil operários, 14 mil fusos e 500 teares que trabalhavam dia e noite sem cessar. As máquinas só pararam quando, em junho de 1917, a greve iniciada ali mesmo em sua empresa obrigou Crespi – e seus concorrentes – a fechar as portas.

Rodolfo Crespi era o típico “novo-rico”, segundo o historiador Caio Prado Jr. Enquanto seus operários lutavam por melhores condições de trabalho e de vida, o conde recebia a alta burguesia paulistana à beira de sua piscina de mármore – a primeira piscina particular de São Paulo – trajando túnica e turbante. Figura controversa e excêntrica, forneceu os tecidos que vestiram tanto o exército de Mussolini como as tropas paulistas da Revolução de 1932. Apesar de toda a sua pujança, o Cotonifício Crespi não soube vencer os tempos modernos. Com a morte de seu fundador em 1939, a indústria iniciou uma lenta decaída que culminou com a paralisação das já obsoletas máquinas e o fechamento definitivo das portas em 1963.



O Cotonifício Crespi chegou a ser a maior indústria da América Latina. Em 1917, operários procuraram a direção da fábrica exigindo 20% de aumento e o fim da taxa de 2% paga em favor do Cominato Italiano Pró-Pátria (um tributo de guerra imposto pelos industriais italianos aos seus trabalhadores, independentemente de sua nacionalidade). Sem acordo, teve início a primeira grande greve do Brasil.





Delmiro Gouveia, o coronel da indústria nordestina, levou vida de imperador. Em sua casa, dava festas e saraus regados a champanhe e vinhos de Bordeaux. Ditou moda com seus colarinhos engomados, adorava roupas brancas, usava perfumes caros e tinha cinco automóveis. Mas não pensava só em si: antes de qualquer legislação trabalhista, estabeleceu na Fábrica da Pedra regime diário de oito horas e folga aos domingos. Na Vila Operária que criou para os funcionários, dava luz e água de graça, exigia decoro e multava quem cuspsse no chão. Quando morreu, a *Revista da Semana* publicou: “Foi covardemente assassinado a tiros de rifle o grande industrial Delmiro Gouveia, uma das existências mais úteis e laboriosas do Brasil”. Quase um século depois, o legado do polêmico e contraditório Gouveia ainda ressoa em meio às turbinas de Paulo Afonso.

O CORONEL DA INDÚSTRIA

Não que fosse novidade o conquistador Delmiro Gouveia apaixonar-se à primeira vista. A diferença era que, dessa vez, ao invés de paixão por uma mulher, ele se sentia atraído por uma cachoeira. Já tinha sido tipógrafo, cobrador de bonde, caixeiro viajante e despachante de barcaças. Já havia feito fortuna com exportação de couro. Mas, ao ver a queda d’água de Paulo Afonso na sua frente, o “coronel dos coronéis” decidiu que era hora de embarcar em uma nova aventura. Nascido em 5 de junho de 1863 em Ipu, no Ceará, Delmiro chegou ainda menino no Recife. De lá, foi sendo levado pela correnteza da

vida até dar com os costados em Alagoas, num lugarejo ao lado de Paulo Afonso.

Tinha quase 40 anos, terras, dinheiro, capangas e inúmeros desafetos. Tanto que, naquele 1910, o governador de Pernambuco, um de seus tantos inimigos, negou-lhe concessão para construir uma hidrelétrica estatal na cachoeira. A negativa do governo – que levou os sócios norte-americanos a desistirem do negócio – não o fez mudar de idéia. Delmiro comprou mais terras às margens do São Francisco, importou da Suíça e da Alemanha equipamentos para montar a usina e trouxe da Inglaterra máquinas para a fábrica de linhas que decidiu criar. E ainda contratou



engenheiros e formou a sociedade anônima Companhia Agro-Fabril Mercantil com um capital inicial de 1.200 contos de réis.

Em meio à pobreza e ao atraso do sertão, Gouveia criou a usina hidrelétrica Angiquinho. Em 1913, encravada nas paredes da cachoeira, ela passou a produzir a energia que impulsionou a Fábrica da Pedra. A indústria – primeira do gênero na América Latina – virou uma potência de fios e linhas para crochê, bordado e malharia que em pouco tempo exportava para o Peru e Chile. Seus resultados despertaram o interesse e a cobiça de uma concorrente internacional: a Machine Cottons. A poderosa companhia inglesa fez várias propostas de compra da fábrica. O coronel não aceitou nenhuma.

Em 1917, Delmiro Gouveia, então com 54 anos, levou três tiros, enquanto lia o jornal na varanda de sua casa. “Mataram-me. Quem foi o cabra que atirou?”, balbuciou ele. A pergunta nunca foi respondida com certeza. Há quem diga que o mandante foi um coronel inimigo, há quem defenda que foram os ingleses. Seu assassinato significou a morte de uma indústria independente no Nordeste. Em 1926, quase uma década depois de seu assassinato, a pressão da Machine Cottons persistia inabalável. Os herdeiros do coronel concordaram então em vender a outrora pujante Fábrica da Pedra. Mas os ingleses não estavam interessados nela: a marretadas, e sob a fiscalização de um engenheiro britânico, a maquinaria da fábrica foi toda destruída e jogada ao São Francisco. O rio que era a fonte da paixão de Delmiro Gouveia tornou-se o cemitério dos seus sonhos industrialistas.





A ENERGIA DE FARQUHAR

Intitulado *Produto Nacional*, o livro que o leitor tem em mãos aborda a história da indústria brasileira. Mas uma série de motivos justifica que suas páginas incluam a trajetória empresarial do norte-americano Percival Farquhar no Brasil, bem como a chegada da Light ao país. Com uma rede tentacular de negócios e indústrias, Farquhar chegou a ser chamado de “dono” do Brasil. Já a Rio de Janeiro Light & Power, que ele fundou em 1904, não apenas foi, junto com a São Paulo Tramway, a primeira multinacional a instalar-se no país, como seriam ambas as responsáveis pelo abastecimento de energia elétrica das duas maiores cidades brasileiras – sem o que o surto industrialista não teria sido possível.

Contudo, o que de fato impõe a presença de Farquhar neste livro é o fato de que em torno da Light – bem como das imensas reservas de ferro de Itabira, Minas Gerais, que ele adquiriu em 1908 – eclodiram as primeiras e fragorosas campanhas pela nacionalização das empresas estrangeiras e das reservas minerais do país. Tudo se iniciou em 1904, quando, informado da magnitude das reformas que seriam feitas no Rio, Farquhar, sem jamais ter pisado no Brasil, fundou, no Canadá, em sociedade com Alexander Mackenzie (já proprietário da Light paulista), a Rio de Janeiro Light & Power.

Naquele mesmo ano, Farquhar adquire, em Bruxelas, a concessão da Sociéte Anonyme du Gaz, empresa que fora de Mauá. Então, em março de 1905, desembarca no Rio, em um porto em obras e em meio ao “bota abaixo” provocado pela construção da Avenida Central. E foi justo na rua construída para ser a “vitrine” do Brasil, na qual ele logo se instalou, que iria eclodir seu ruidoso confronto com os dois outros “donos” da rua e do país: os magnatas Eduardo Guinle e Cândido Gaffrée.

Apesar da campanha de Gaffrée e Guinle – seus rivais tanto no abastecimento de luz como no sistema de transporte urbano carioca –, Farquhar decide ficar no Brasil e, naquele mesmo ano, lança as bases da Companhia Telefônica Brasileira, organiza a Bahia Tramway Light & Power e adquire a concessão do porto de Belém, no Pará. No ano seguinte, compra a estrada de ferro São Paulo–Rio Grande e em 1907 constitui a Madeira–Mamoré Railway, com capital de 11 milhões de dólares. Em 1908 passa a controlar as ferrovias Mogiana e Paulista e em 1909 forma a Companhia de Navegação do Amazonas, mandando construir na Holanda 26 grandes embarcações. Percival Farquhar torna-se assim a versão “estrangeira” do barão de Mauá, lançando as bases de um império ainda maior do que aquele que Francisco Matarazzo construiria.

Nascido na Pensilvânia, em outubro de 1864, de família aristocrática, seguidora da rígida religião quacre, Farquhar formou-se em engenharia na faculdade de Yale. Na virada do século, após trabalhar em companhias ligadas a serviços públicos nos Estados Unidos e estabelecer contatos poderosos no mundo das finanças, fez ferrovias em Cuba e na Guatemala até chegar ao Brasil em 1904. No país, criou um verdadeiro império (depois chamado de “sindicato Farquhar”). Recentemente, ele se tornou personagem um pouco mais conhecido no Brasil graças à minissérie *Mad Maria*, da TV Globo. Embora retratado como um empresário inescrupuloso, o fato é que Farquhar foi de longe o mais importante investidor estrangeiro no Brasil, dono de mais de 40 empreendimentos, entre ferrovias, mineradoras, companhias de força e luz, madeireira, fábrica de papel, frigorífico e uma frota de vapores no Amazonas.

O ambiciosíssimo plano de Farquhar – que já tinha negócios na Guatemala e em Cuba (*leia box*) – era construir um imenso sistema ferroviário unificado, conectando toda a América do Sul. Ele esteve próximo de concretizar seu sonho, e, do escritório da Brazil Railway Co., no número 26 da Avenida Central – um “castelo” estilo florentino, com uma torre de 31 metros, projetado por Heitor da Costa (que também faria o Cristo do Corcovado) –, controlava a Sorocabana, a Mogiana, a Paulista, enquanto erguia a Madeira–Mamoré (cujo custo em vidas humanas teria sido uma por dormente) e a SP–RS, onde em 1911 eclodiria a chamada Guerra do Contestado (*leia p. 113*). Mas não foram as mortes dos desvalidos que causaram problemas a Farquhar. O inimigo morava ao lado: no número 44 da Avenida Central ficava a sede da Companhia Docas de Santos e ali se iniciou a campanha contra o “pirata e aventureiro” Percival Farquhar.

Embora a articulação tenha sido obra de Eduardo Guinle, quem de fato tomou a dianteira da campanha contra o norte-americano foi Jorge Street. E o fez já ocupando o cargo de presidente do CIB, que assumiu em 1912 – não por acaso o mesmo ano no qual o movimento se iniciou. Farquhar estava na Rússia, em um projeto de industrialização do carvão. Mas tudo começou a dar errado para ele e, dois anos mais tarde, quando eclodiu a I Guerra Mundial, seus negócios entraram em crise – rápida e voraz. A tal ponto que, em 1915, o magnata simplesmente faliu. Arruinado, tornou-se diretor assalariado de uma de suas ex-empresas, recebendo 25 mil dólares ao ano.

Mas Farquhar ainda tinha uma carta na manga – e a mais valiosa. Em 1919, logo após o fim da I Guerra, ele apresentou um programa para a ativação da Itabira Iron Ore Company, empresa para a qual trabalhava como advogado e que em breve passaria a controlar. A Itabira era proprietária de 7.200 hectares, que continham nada menos do que dois bilhões de toneladas de ferro – as maiores (e tidas como as únicas) reservas do mundo. Prometendo investir 80 milhões de dólares no projeto, Farquhar obteve do presidente Epitácio Pessoa um contrato vantajoso para a exploração do pico do Cauê, o coração de Itabira. Mas a sorte tinha virado e ele não iria usufruir daquele minério.



Acima, anúncio propaga a luz da Light nos anos 1930. Abaixo, a usina pioneira da empresa em São Paulo, em 1890.



O majestoso Pico do Cauê era o ponto culminante da “montanha de ferro” de Itabira. No lugar do morro, atualmente existe apenas uma profunda cratera.

Na imagem abaixo, o magnata Percival Farquhar (ao centro, de gravata-borboleta) vistoria o pico em 1935, quando a montanha ainda lhe pertencia. Em 1967, o poeta Carlos Drummond de Andrade, natural de Itabira, escreveu os versos: “Cada um de nós tem seu pedaço no Pico do Cauê/ Na cidade toda de ferro as ferraduras batem como sinos/ Os meninos seguem para a escola/ Os homens olham para o chão/ Os ingleses compram a mina/ (...) O Pico do Cauê já não se alteia/ Mas no coração da gente ele resiste”.

O FERRO DE FARQUHAR

Tudo começou com a construção da Estrada de Ferro Vitória a Minas. Fundada em 1901, a companhia encarregada do projeto começou a operar em 1904. Ao longo das obras, os engenheiros ingleses perceberam que os trilhos passariam sobre uma das maiores jazidas de ferro do mundo. A descoberta levou investidores estrangeiros, em especial os britânicos, a adquirir grandes extensões de terra nas cercanias de Itabira, Minas Gerais. Alguns deles se associaram para fundar, em 1909, o Brazilian Hematite Syndicate, por meio do qual esperavam extrair dois bilhões de toneladas de ferro. Como parte do plano estratégico, compraram a própria ferrovia,

cujo ponto de chegada deixaria de ser Diamantina, conforme o projeto original, e passaria a ser Itabira.

Mas o Brazilian Hematite durou pouco. Em 1911, passou a se chamar Itabira Iron Ore Company, e foi parar nas mãos de Farquhar. A Constituição de 1891 concedia aos proprietários do solo os direitos de exploração do subsolo, mas havia restrições em relação a exportações e à participação de estrangeiros. A Itabira Iron tinha sede em Londres, e Farquhar fora seu representante legal antes de comprá-la. Em 1919, já recuperado da falência, propôs ao presidente Epitácio Pessoa a construção de uma siderúrgica sem custo para a União, em troca de poder exportar anualmente quatro milhões de toneladas de ferro. O acordo, assinado em maio de 1920, previa a instalação de um porto no Espírito Santo e dois ramais ferroviários, tudo de uso privativo da Itabira, o que garantia à empresa o monopólio sobre as exportações de minérios. Mas Arthur Bernardes, velho inimigo de Farquhar, tornou-se presidente em 1922 e criou obstáculos ao projeto, que se tornaria inviável com a posse do governo nacionalista de Vargas, em 1930. Em junho de 1942, ao criar a Companhia Vale do Rio Doce, Vargas encampou as empresas de Farquhar e o governo assumiu o controle da Estrada de Ferro Vitória a Minas, para assegurar o suprimento de ferro para a recém-criada Companhia Siderúrgica Nacional. Foi o fim do sonho mineral de Farquhar.



O CONFLITO DE FARQUHAR

A Guerra do Contestado foi o confronto armado entre o exército nacional e camponeses sem terra do sudoeste do Paraná e noroeste de Santa Catarina: uma repetição do massacre de Canudos, na Bahia, em pleno Sul do Brasil. Área isolada, com 45 mil quilômetros quadrados, disputada por Paraná e Santa Catarina desde os tempos do Império, o território “contestado” era uma remota terra de ninguém, rica em ervais e pinheirais, ocupada por refugiados gaúchos e desvalidos em geral. Em 1900, o governo cedeu uma faixa de 30 quilômetros de largura para a Brazil Railway, ao centro da qual seria construída a ferrovia São Paulo–Rio Grande. Os posseiros que viviam na área foram desalojados à força. A seguir, a madeireira Southern Brazil Lumber & Colonization instalou-se na área, apropriou-se de 180 mil hectares e transformou milhares de camponeses em mão-de-obra semi-escrava.

Ambas as empresas pertenciam a Percival Farquhar. No Contestado, quem não trabalhava para Farquhar trabalhava para os “coronéis” da erva-mate, em ervais onde a semi-escravidão também imperava. Em 1906, após a suspensão das obras da ferrovia, oito mil homens foram sumariamente demitidos e deixados ao léu. Estava preparado o terreno para a revolta. Após várias escaramuças, um conflito de tons messiânicos

ecloidiu em fins de 1911, quando o autodenominado “monge” José Maria reuniu um grupo de dois mil seguidores, atraídos por sua pregação apocalíptica de viés nacionalista: “A República toca os filhos brasileiros do terreno que pertence à nação e dá para o estrangeiro”, dizia ele. José Maria foi morto em fins de 1912, mas a “guerra” – que teria matado mais de 15 mil pessoas e na qual o exército usou até aviões – se prolongou até dezembro de 1915. Corroída pela corrupção, a Brazil Railway faliu em 1917. Após devastar 650 mil alqueires e desviar duas mil libras esterlinas, a Lumber foi estatizada pelo Governo Vargas em 1938.

O OUTRO “OURO VERDE”

Nativa do Paraguai e sorvida pelos guaranis desde tempos imemoriais, a erva-mate (*Ilex paraguensis*) gerou uma próspera indústria no Sul do Brasil, em especial a partir da I Guerra, quando passou a ser exportada para o Uruguai e a Argentina. Em 1913, o produto já respondia por 4% das exportações brasileiras, e em 1919, com a produção de 90 mil toneladas, chegou a 8%. Mas os vizinhos do Prata começaram a plantar sua própria erva e o Brasil foi perdendo o mercado. Sem emprego, milhares de ervateiros se uniram aos “guerrilheiros” do Contestado (*abaixo*).





A REVOLUÇÃO RUSSA

A eclosão da Revolução Russa, em outubro de 1917, se deu num momento em que o Brasil – em especial São Paulo – já vivia as agitações provocadas pela greve geral dos operários. Os excessos ocorridos na Rússia alarmaram as classes dominantes e fizeram recrudescer a repressão ao movimento grevista. Ainda assim, Jorge Street ousou declarar ao jornal *O Estado de S. Paulo*: “Os operários têm razão. É preciso confessar que são justas suas reclamações e que se chegamos a essa situação tensa e violenta, isso se deve, em boa parte, à imprevidência dos industriais, que não souberam atender em tempo às dificuldades e às angústias com que lutam os trabalhadores”.

A greve de 1917

OS OPERÁRIOS SAEM ÀS RUAS

A primeira grande manifestação operária ocorrida no Brasil antecipou-se em alguns meses à eclosão da Revolução Russa de outubro de 1917. No dia 12 de junho daquele mesmo ano, cerca de 70 mil trabalhadores cruzaram os braços e pararam as máquinas em São Paulo, enquanto dez mil pessoas acompanhavam o enterro de um operário morto pela polícia durante um protesto realizado três dias antes. Deflagrada nas indústrias têxteis da Mooca – tendo como foco inicial o Cotonifício Crespi (*veja p. 107*) –, a greve iria se espalhar pela cidade inteira, chegando ao Rio e outros centros industriais do país.

O movimento foi reprimido com violência. O confronto nas ruas durou um mês – embora a greve só fosse se encerrar de vez em 1919. A maior cidade do país parecia uma praça de guerra, como relatou o cronista e entusiasta do movimento Everardo Dias:

“São Paulo é uma cidade morta: sua população está alarmada, os rostos denotam apreensão e pânico, porque tudo está fechado, sem o menor movimento. Pelas ruas, afora alguns transeuntes apressados, só circulam veículos militares, fornecidos pela Companhia Antarctica e outras indústrias, com tropas armadas de fuzis e metralhadoras. Há ordem de atirar em quem fique parado na rua.”

A centelha a inflamar a greve foi a reivindicação salarial. Os salários de fato eram insuficientes para suprir o básico, ainda que todos os membros da família, inclusive crianças, trabalhassem duro em jornadas que chegavam a 16 horas diárias. Em agosto de 1917, o deputado Maurício de Lacerda apresentou à Câmara um “Código do Trabalho”, propondo jornada de oito horas e proibindo o trabalho de menores de 14 anos. O projeto, considerado “absurdo”, foi vetado, sendo a oposição a ele liderada pelo CIB, com Jorge Street à frente.



A INDÚSTRIA FICA EM CASA

A pós adiar a decisão por quase dois anos, o Brasil enfim entrou na I Guerra Mundial em 26 de outubro de 1917 – três meses após a greve que parou São Paulo e três anos depois do início do conflito na Europa. No mesmo dia em que o presidente Wenceslau Brás assinava o decreto nº 3.361, declarando guerra à Alemanha, Lênin era eleito presidente dos soviets, 48 horas após a vitória da Revolução Russa.

O país só decidiu entrar no conflito – tão tardiamente quanto os Estados Unidos, que o tinham feito em fevereiro de 1917 – depois de três navios mercantes brasileiros terem sido afundados pelos alemães. Mas, mesmo após a declaração de guerra, o Brasil relutou em enviar reforços para os aliados. Só no início de 1918, cedendo às pressões internacionais, foram mandados para a Europa uma missão médica, um contingente de aviadores e uma divisão naval. Os jovens médicos brasileiros dirigiram-se para a França. Os aviadores praticamente não saíram do chão, enquanto a divisão naval, encarregada de patrulhar o Atlântico, seguia para Dacar, no Senegal. Lá, a gripe espanhola dizimou quase metade da tripulação. Enviada então para Gibraltar, a esquadra brasileira abriu fogo contra um

cardume de toninhas, julgando se tratar de submarinos alemães. O episódio entrou para a história com o nome de “Batalha das Toninhas”. Um dia depois de atracar em Gibraltar, em 10 de novembro de 1918, os brasileiros foram informados que a “guerra para acabar com todas as guerras” tinha terminado.

No *front* caseiro, porém, não ocorreu vexame algum. Pelo contrário. Embora, de início, a eclosão do conflito tivesse quase paralisado o comércio, passado o impacto inicial a indústria nacional se beneficiaria graças à interrupção da concorrência externa e à abertura de novos mercados de exportação. A outra face da medalha foi que a suspensão da importação de maquinário e de matérias-primas prejudicou a formação de capital fixo. Apesar disso, três setores foram indiscutivelmente favorecidos pela guerra: o dos tecidos de algodão, o do açúcar refinado e o das carnes congeladas. Mesmo que não se possa atribuir à economia de guerra o papel de “grande impulsionadora da atividade industrial” que eventualmente lhe é conferido, não restam dúvidas de que ela favoreceu a consolidação de grandes grupos empresariais, como o de Francisco Matarazzo e o de Antônio Pereira Ignácio, fundador da Votorantim.



Embora a participação das tropas brasileiras na I Guerra tenha sido breve e difusa, o conflito estimulou o governo a lançar cartazes propondo um pacto social (inclusive entre patrões e trabalhadores), em prol de uma nação “una e indivisível”.





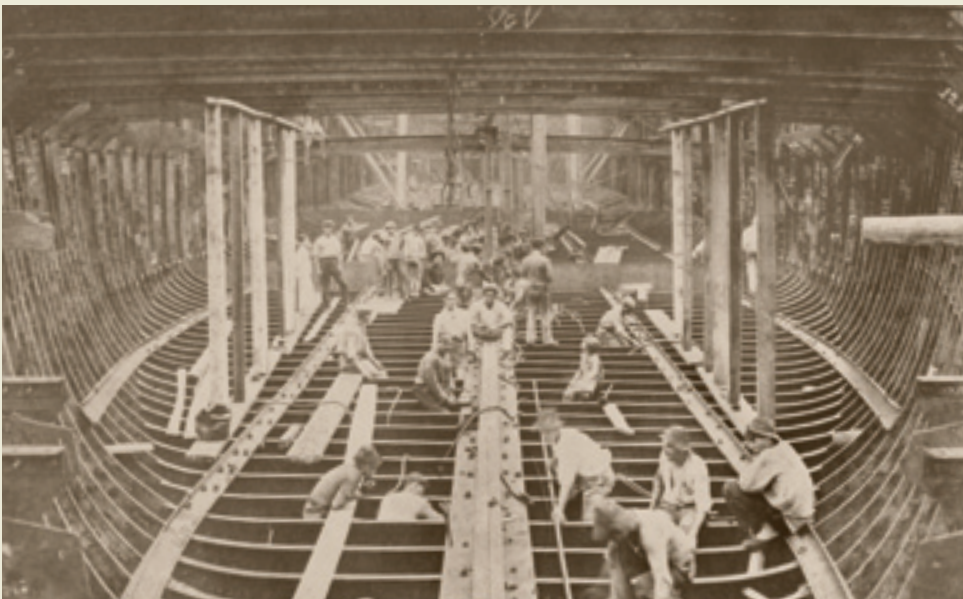
A Companhia de Navegação Costeira, com o nome de todos os seus navios iniciado com “Ita”, tornou-se famosa no Brasil inteiro fazendo a ligação entre as cidades litorâneas do país.

Acima, postal com a imagem do paquete *Itagiba*, afundado pelos alemães em 17 de agosto de 1942.

Abaixo, a construção do *Itaquatiá*, no estaleiro da ilha do Viana, no Rio.

A TODO O VAPOR

A construção naval foi uma das primeiras indústrias a se instalar no Brasil. Nada mais natural: além da profusão de “madeiras de lei” (árvores cuja derrubada era vetada por leis – assinadas no século 16 e desrespeitadas desde então), tanto indígenas quanto portugueses possuíam longa tradição na construção de embarcações. A arte indígena na confecção das ubás (canoas de casca de árvore) – à qual os nativos só se dedicavam após um jejum ritual – deixou perplexos os carpinteiros navais lusos.



Desde 1548, em tempos do governador-geral Tomé de Sousa, um alvará-régio concedia “mercês” fiscais a quem se dedicasse a fazer bergantins, naus ou galés. A medida estimulou o surgimento de uma afluente indústria naval na zona do Recôncavo Baiano. Já no Rio de Janeiro, em 1663, o governador Salvador Correia de Sá criou um estaleiro na “sua” ilha, a Ilha do Governador, e, no local que por isso ficaria conhecido como ponta do Galeão, construiu o galeão *Padre Eterno*. Com 53 metros “de comprido” e duas mil toneladas de capacidade, o *Padre Eterno* foi considerado “o maior navio do mundo” na época. Quando D. João VI desembarcou no Rio, também concedeu incentivos aos estaleiros da região. Meio século depois, na própria baía de Guanabara, Mauá instalou-se na Ponta de Areia. E também lá, em 1867, já na época da navegação a vapor, o engenheiro Trajano de Carvalho inventou um novo formato de carena que dava aos navios mais velocidade com menos potência. Esse formato inovador da parte submersa do casco foi testado na Inglaterra por William Froud, pai da hidrodinâmica de navios, que comprovou que ele proporcionava uma economia de 30% de combustível. A invenção, genuinamente brasileira, foi patenteada e muito contribuiu para o avanço da marinha mercante.

Portanto, quando o comendador Antônio Lage comprou, em 1882, a Ilha do Viana, na baía de Guanabara, e ali organizou a Lage Irmãos, a firma não era exatamente novidade na cena naval – mas foi o ponto de partida para o conglomerado que ficaria conhecido como “Império Lage”. Em 1888, a empresa já era próspera e às suas atividades iniciais com carvão, estivas e conserto de embarcações juntou-se um estaleiro de médio porte. Com a proclamação da República, no ano seguinte, as companhias de navegação, foram nacionalizadas. Então, a poderosa Norton Megaw & Co. vendeu todo o seu patrimônio para a Lage, que fundou a legendária Companhia Nacional de Navegação Costeira. Toda a frota da Costeira seria batizada com nomes iniciados com “Ita”. Seus navios logo se tornaram o meio de transporte favorito, e quase único, a unir as capitais litorâneas do Brasil. Nos anos 1940, Luiz Gonzaga consagraria a Costeira ao cantar: *“Peguei um Ita no Norte/E fui pro Rio morá/Adeus meu pai, minha mãe/Adeus Belém do Pará”*.

Em 1913, após a morte do pai e dos irmãos, Henrique Lage assumiu o comando dos negócios. Ele incrementou a exploração de carvão das minas que herdara de seus antecessores em Santa Catarina, providenciou a aquisição de novas jazidas, e preparou os estaleiros da Ilha do Viana para a construção naval de grande porte. A eclosão da I Guerra Mundial, que dificultou a importação de carvão e de navios, favoreceu de tal forma as atividades do grupo que ele logo se transformaria no Império Lage.

Para incentivar a produção naval, Henrique construiu, na Ilha do Viana, uma carreira com possibilidade de lançar navios de até cinco mil toneladas e circundou-a com um cais acostável com dez metros de calado, em maré mínima. Também criou a Companhia Nacional de Construções Civas e Hidráulicas, destinada ao melhoramento das condições de navegabilidade dos rios brasileiros e à construção de portos, entre os quais o de Imbituba, cujas obras se iniciaram em 1919. Naquele mesmo ano, a Costeira lançou na sua carreira da Ilha do Viana o *Itaquatiá*, primeiro barco a vapor de grande porte feito no Brasil, embora com ajuda de técnicos estrangeiros e material importado.

Em 1922, ao mesmo tempo em que fundava a Companhia Docas de Imbituba – para acelerar a construção do porto por onde exportava seu carvão –, Lage fundou a primeira refinaria de sal do país, consagrada pela marca Ita. Uma de suas últimas atividades foi a instalação na Ilha do Viana da primeira fábrica brasileira de aviões, sob a direção do brigadeiro Guedes Muniz, com o objetivo de construir o Muniz-7, avião todo desenhado e construído no Brasil, à exceção do motor.

Henrique Lage morreu no dia 2 de julho de 1941. Como não tinha herdeiros e sua viúva era italiana, seu império industrial foi incorporado pelo Estado. No dia 17 de agosto de 1942, o paquete *Itagiba*, da Costeira, foi torpedeado por submarino nazista. Duas semanas depois, o Brasil declarava guerra à Alemanha.



Embora não tivesse diploma, Henrique Lage (*acima*) era profundo conhecedor de química, de engenharia civil e mecânica e de construção naval. Amante da música, casou-se com a contralto italiana Gabriela Besanzoni, então a mais aclamada do mundo. Presenteou-a com uma mansão no Rio, hoje conhecida como Parque Lage. Um dos principais negócios de Lage foi o carvão. Descoberto no município de Lauro Müller, Santa Catarina, em 1827, o minério foi explorado por uma companhia inglesa. Como o carvão era de baixa qualidade, os ingleses desistiram do negócio e o governo repassou a concessão para Lage e seu sócio, Álvaro Catão, responsáveis pela modernização do porto de Imbituba.





Albino Souza Cruz (*acima*) desembarcou no Rio de Janeiro em 1885, com apenas 16 anos. Um quarto de século depois, dava início a um império industrial. Foi presidente da Souza Cruz até 1962. Morreu em 1966, aos 91 anos – sem jamais ter fumado um único cigarro. O alemão August Suerdieck, que chegou ao país em 1888, também não fumava cigarros – só charutos. Admirador do tabaco baiano, instalou uma fábrica em Maragogipe, no Recôncavo. Em 1909, com a vinda de Gerhard Meyer Suerdieck (*abaixo*), a fábrica cresceu, abriu filial em Cruz das Almas, Bahia, e se firmou como a mais famosa do Brasil.



ONDE HÁ FUMAÇA HÁ LUCRO



Tido como sagrado pelos tupis – e até por portugueses, que o chamavam de “erva santa” –, o tabaco se tornaria, junto com a borracha, a planta nativa do Brasil de maior impacto no mundo. O tabaco espalhou-se pela Europa a partir de Portugal, para onde foi levado em 1542 por Luís de Góes. Surrupiadadas pelo embaixador francês Jean Nicot, as mudas foram enviadas para a França. Nicot – cujo nome batizou o princípio ativo do tabaco – era inimigo do fumo. Mas a rainha da França, D. Catarina, encantou-se com a erva – e a partir do hábito dela, fumar virou moda na Europa.

Em 1674, o fumo já rivalizava com o açúcar como a cultura mais lucrativa do Brasil, tanto que em Lisboa foi criada a Junta de Administração do Tabaco, espécie de alfândega exclusiva para o produto, que era monopólio real. Mas não era só o comércio com a Europa que tornava o tabaco tão rentável: os traficantes luso-brasileiros o usavam como moeda de troca na África. Por volta de 1750, um escravo podia ser trocado por oito rolos de fumo na África; chegando à Bahia, valia mais que o dobro. Entre 1801 e 1805, a produção brasileira já atingia meio milhão de arrobas anuais.

Não chega a ser surpresa, portanto, que uma das primeiras fábricas a abrir as portas no Brasil produzisse... rapé. O rapé é o tabaco reduzido a pó, e sua inalação era comum nos séculos 18 e 19. Em 1824, o suíço Auguste de Meuron instalou uma indústria na Bahia e em 1832 abriu filial no Rio. Em 1879, a fábrica carioca – já então responsável por metade da produção brasileira de rapé – passou a pertencer ao sobrinho de Meuron, Frédéric Borel. O morro ao sopé do qual ela se localizava ficou conhecido como morro do Borel, e atualmente é ocupado por uma favela.

Em 1910, o imigrante português Albino Souza Cruz comprou aquela que tinha sido a maior concorrente de Borel, a Imperial Fábrica de Rapé, localizada no bairro da Tijuca, também no Rio. Para lá foram transferidas as instalações industriais da Souza Cruz & Cia. e o rapé foi sendo substituído pelos cigarros. Na verdade, ao fundar sua fábrica, em abril de 1903, Albino já estava havia quase 20 anos ligado à produção de cigarros, pois desde 1885 trabalhava na Fábrica de Fumos Veado, que pertencia ao também português conde de Agrolongo.



Conhecendo bem o mercado, Albino contratara 16 funcionárias e, num sobrado do centro do Rio, decidira montar a própria fábrica. A novidade foi que passou a vender seus cigarros – da marca *Dalila* – já enrolados em papel, graças a uma máquina inovadora, capaz de fazer cinco cigarros simultaneamente. O sucesso nas tabacarias e cafés da capital “que se civilizava” foi tal que Souza Cruz comprou, por 132 contos, a Imperial Fábrica de Rapé que, apesar do nome, não passava então de um prédio decaído na Tijuca. Lá, instalou um novo maquinário alemão dez vezes mais rápido, que também embalava os cigarros.

Em 1914, com sete marcas no mercado, a Souza Cruz era sucesso total, e Albino, um patrão exemplar que, além de serviços médicos, concedia “intervalos para o lanche”. Mas então, disposto a crescer ainda mais – e com a certeza de que, junto com o café, o cigarro era produto típico da modernidade –, ele transformou a Souza Cruz em sociedade anônima e passou o controle acionário ao grupo britânico British American Tobacco (BAT). A mudança tornou a Souza Cruz a maior indústria de fumo da América Latina.



A mais antiga fábrica de charutos do Brasil foi fundada em 1873, por Gerhard Dannemann, em São Felix, na Bahia. Dannemann veio de Bremen, cidade para a qual a maior parte do tabaco baiano era exportada. A empresa teve rápido crescimento e, na virada do século, já era a maior produtora de charutos do país, com seis fábricas e cerca de quatro mil empregados. Em 1906, Dannemann saiu da empresa e, com a eclosão da I Guerra, a Alemanha deixou de comprar seus charutos. As dificuldades forçaram a fusão com a Stender, em 1922, um ano após a morte de Dannemann. A II Guerra Mundial traria novos problemas, e o Banco do Brasil incorporou a empresa, então rebatizada Cia. Brasileira de Charutos Dannemann. Em 1945, a firma foi devolvida aos proprietários, mas acabou falindo em 1954. Em 1976, a marca foi vendida ao grupo suíço Burger, que exporta 99% de sua produção.



As cervejarias Antarctica e Brahma disputam a preferência nacional há 120 anos. Grandes anunciantes desde que surgiram, as duas sempre exploraram a figura feminina de modo semelhante em seus cartazes. Mas se antes a “alemã” era o símbolo de suas campanhas, atualmente ambas preferem mulheres com jeito mais brasileiro.

A cerveja

LUCROS LÍQUIDOS

A primeira cerveja do Brasil foi bebida por Maurício de Nassau em 1640 no Recife. Para degustar o fermentado que os egípcios chamavam de “pão líquido”, Nassau trouxe consigo o mestre Dirck Dix, que fabricou uma cerveja encorpada do tipo *swaar*. Já o igualmente apreciador da bebida, Dom João, quando chegou ao Brasil em 1808 preferiu importar do que produzir. Assim, só em 1876, quando seu neto, D. Pedro II, já estava havia quase 50 anos no poder, a Coroa ganhou sua cervejaria oficial: a Real Fábrica de Cerveja Nacional. Descendente de uma pequena fábrica aberta em 1853, ela daria origem à Bohemia.

A produção das primeiras cervejas brasileiras não passava de um processo simples e sem muitos investimentos. As grandes cifras cervejeiras só começaram a ser geradas a partir de 1888, com o surgimento de duas novas fábricas – rivais como as cidades em que nasceram, uma em São Paulo e outra no Rio de Janeiro. Enquanto o jornal *O Auxiliador da Indústria Nacional* ainda comemorava o recente fim da escravidão, suas páginas estampavam a notícia de uma recém-inaugurada cervejaria. Seu nome: Brahma; seu proprietário: Joseph Villiger, engenheiro suíço que imigrara para o Rio de Janeiro em 1879 e, insatisfeito com as cervejas brasileiras, decidira produzir seu próprio *chopp*.

Também em 1888 foi criada a Companhia Antarctica Paulista. Uma empresa que começara em 1885 – com outra razão social – fabricando gelo e embutidos de porco, e que só escapou da falência porque os proprietários tiveram a idéia de usar as máquinas de gelo para produzir cerveja. Em 1891, a Antarctica virou uma sociedade anônima com 61 acionistas, os principais deles João Zerrenner e Adam Von Bulow. Donos de uma empresa de importação em Santos, facilitaram a compra de máquinas, injetaram 860 contos de réis na sociedade e contrataram técnicos alemães que fabricaram uma cerveja leve e de sabor marcante.

Já a Brahma, alavancou sua produção a partir de 1894, quando Villiger vendeu sua cervejaria à Georg Maschke. A fábrica foi então ampliada e, em 1904, a produção chegou a 6 milhões de litros anuais.

Desde que surgiram, Brahma e Antarctica nunca deixaram de disputar mercado e alternar conquistas. Até que em 1999 se uniram, formando a Ambev – a maior indústria privada de bens de consumo do país e a maior cervejaria da América Latina. Em 2004, uma nova fusão, da Ambev com a belga Interbrew, deu origem à Inbev, que, atualmente, não só é a maior do Brasil, mas uma das maiores da Europa.

UM NEGÓCIO TRANSPARENTE

A primeira cerveja do Brasil foi bebida por Maurício de Nassau – no primeiro copo de vidro soprado na colônia. Para aprimorar sua Cidade Maurícia, Nassau trouxe quatro artesãos e criou a primeira fábrica a produzir vidraças, copos e frascos no Novo Mundo. Quando os holandeses se foram, foi-se com eles a arte que, diz a lenda, nascera com os fenícios. Assim, durante muito tempo, a necessidade de vidro em terras brasileiras foi suprida com importados. Mesmo quando a Real Fábrica de Vidros da Bahia foi criada em 1810, os vidros estrangeiros continuaram reinando. Até porque, atingida pelos conflitos da Independência, a fábrica baiana – que era de vidro – quebrou. A mudança de cenário só viria a partir de 1882, quando surgiu a fábrica Esbérard, que se tornou célebre por seus cristais e é considerada a primeira indústria vidreira do Brasil.

Nas primeiras décadas do século 20, o vidro brasileiro ganhou um sopro de ânimo. O quadro favorável veio devido ao aumento das bebidas industrializadas e à necessidade de engarrafá-las. No alvorecer do século, a vidraçaria Santa Marina, de São Paulo, chegou a uma produção de três milhões de garrafas por ano, a maior parte delas para suprir a produção da também paulista Antarctica. A Santa Marina nasceu em 1895 da união de dois barões do café, Antonio Prado e

Elias Jordão, que escolheram as margens do Tietê – onde a areia era farta e fina – para instalar seu empreendimento. Com a morte de Jordão, em 1901, a família Prado tornou-se dona absoluta da fábrica e, nas décadas seguintes, fez a produção crescer feito levedura. Mesmo assim, em 1918, todas as garrafas produzidas pela Santa Marina não eram suficientes para abastecer as cervejarias. O que foi uma ótima oportunidade para uma nova fábrica de vidro que surgia: a Companhia Industrial de São Paulo e Rio, ou Cisper.

Fundada em 1917 por dois jovens engenheiros, Olavo Egydio de Souza Aranha Junior e Alberto Monteiro de Carvalho, a Cisper começou com o que havia de mais moderno em tecnologia na época, as máquinas Owens. A fábrica, no entanto, demorou um ano para ajustar o equipamento. Assim que o fez, ganhou um cliente fiel e poderoso, a Brahma. Como Antarctica e Brahma, a Santa Marina e a Cisper se mantêm como concorrentes no mercado. Mas, ao contrário das cervejarias, jamais deixaram transparecer qualquer intenção de se unir.



Na fábrica de vidro Santa Marina, enquanto as mulheres enrolavam, uma a uma, as garrafas em palha para depois colocá-las em sacos, os homens trabalhavam dentro da fábrica, junto aos fornos, amarrados a correntes de ferro para não correrem o risco de cair. Nos anos 1950, a Santa Marina foi comprada pela poderosa multinacional Saint Gobain.



UM BANHO DE PRODUÇÃO

A indústria da higiene pessoal é um típico negócio do século 20. Surgiu e se estabeleceu depois de mais de mil anos de imundície. É fato bem conhecido que as antigas civilizações do Egito, China, Índia, Grécia e Roma revelavam o mais alto apreço pelo asseio corporal. Após a queda do Império Romano, no entanto, a Europa mergulhou numa era de trevas – e de sujeira. Com o retorno da água corrente às casas, a “invenção” e implemento dos “quartos de banho” e o surgimento de novos conceitos “civilizatórios”, típicos da Belle Époque, os cabelos sebosos, os dentes amarelados, os odores corporais – a má aparência, enfim – passaram a ser socialmente repreensíveis. E foi então que sabões e sabonetes voltaram à cena.

O sabão era invenção antiga, com origem envolta em lendas. A própria etimologia da palavra foi tida como indício de que ele surgira no sopé do místico monte Sapo, em Roma. Mas sabe-se que o termo provém do latim *sebum*, de “sebo”.

Nos séculos 16 e 17, o sabão era artigo de luxo, de preço exorbitante. No Brasil, a primeira fábrica foi aberta após a chegada de D. João VI – uma ironia da história, pois o príncipe era exemplo vivo da falta de asseio característica de boa parte da nobreza europeia de seu tempo.

Mas foi preciso esperar pelo *boom* industrial da virada do século 20 para que o sabonete se impusesse no Brasil. E a primeira empresa a se destacar no setor tem uma história típica daquele período: sapateiro veneziano recém-chegado ao Brasil, José Milani comprou, em 1897, em Valinhos, São Paulo, uma fabriquetta que fazia apenas 100 quilos de sabão por dia. Milani contratou um químico e logo lançou o sabão *Minerva*. Mas sua arrancada para o sucesso se deu em 1913, com o sabonete *Gessy*. Com as restrições à importação ditadas pela I Guerra, o produto de Milani conquistou o mercado nacional. E de tal maneira que, em 1932, quando sua empresa – já produzindo perfumes, pó-de-arroz, creme de barbear, esmalte e brilhantina – tornou-se sociedade anônima, ele a batizou de Cia. Gessy Industrial.

Naquele mesmo ano, a britânica Lever lançava no Brasil o consagrado *Lux*, “o sabonete das estrelas de cinema”. Por quase 30 anos, os dois sabonetes lutaram pela preferência nacional. Até que em junho de 1960, a Unilever comprou a Gessy. Mas tão grande era o apelo popular do nome do sabonete lançado por Milani que, no Brasil, a poderosa multinacional passou a se chamar Gessy-Lever.



Em 1913, José Milani criou um sabonete cor-de-rosa, cheiroso e arredondado. Mas faltava-lhe “um nome que evocasse Paris”. O achado veio no dia em que ele encontrou uma moça chamada Gessy – e pediu-lhe autorização para assim batizar o produto. Embora o som ajudasse, foram os maciços investimentos em propaganda – em especial no rádio – que tornaram Gessy um fenômeno de vendas. Outros sabonetes brasileiros de sucesso foram Eucalol (1926) e Phebo (1930).



UMA INDÚSTRIA QUE DERRETE NA BOCA

O genovês Colombo estava retornando para a Espanha de sua quarta, última e fracassada viagem ao Novo Mundo quando fez escala em uma ilha na costa de Honduras. Uma canoa repleta de nativos aproximou-se, e eles ofereceram a Cristóvão (“o portador de Cristo”) um punhado do que o almirante julgou ser umas “amêndoas enrugadas”. Quando algumas caíram ao chão, Colombo ficou perplexo ao ver que “eles se engalfinharam para juntá-las como se os olhos lhes tivessem caído da cara”. O chocolate percorreu um longo caminho desde então. A semente do cacau – que Colombo rejeitou e 200 anos depois o botânico Carl Lineu batizaria de *Theobroma*, ou “elixir dos deuses” – atualmente é a base de uma indústria de 60 bilhões de dólares.

Mas a planta sagrada de astecas e maias era sorvida num caldo grosso, com pimenta. Só em 1828, quando o químico holandês Coenraad van Houten descobriu que era possível eliminar dois terços da gordura e reduzir o cacau a pó, misturando-o com leite ou água, foi que surgiu uma bebida mais leve e

fina. Do processo, resultava uma massa de gordura que se solidificava à temperatura ambiente. Em 1847, a empresa inglesa Fry & Sons



passou a misturar esse “resíduo” à pasta de cacau e açúcar, obtendo um produto sólido, que mantinha o sabor original do chocolate. Nascia aí a paixão que conquistaria o mundo.

Várias fábricas se instalaram no Brasil. A pioneira surgiu em Porto Alegre, em 1891, fundada pelos irmãos alemães Franz e Max Neugebauer. No início, os produtos artesanais da empresa eram vendidos de porta em porta, no lombo de cavalos, logo substituídos por uma pequena frota de caminhões que ampliou a comercialização dos chocolates e doces. Em 1896, a empresa, então chamada Neugebauer & Irmãos, já era uma das maiores do bairro Navegantes, em Porto Alegre, onde ficavam também a tecelagem de A. J. Renner e a pioneira fábrica de geladeiras Steigleder. A Neugebauer reinou soberana até a Lacta ser fundada em São Paulo em 1912, pelo então cônsul suíço Achilles Izella, com o nome de Societè Anonyme de Chocolats Suisses. Em 1928, nascia a Kopenhagen, também em São Paulo, fundada pelo casal de imigrantes letões Anna e David Kopenhagen. No ano seguinte, num galpão de Vila Velha, no Espírito Santo, o alemão Henrique Meyerfreund criava a Chocolates Garoto. O cacau brasileiro – já um grande sucesso nos Estados Unidos e na Europa – se firmava de vez como uma sólida indústria nacional.



Originário das nascentes do Amazonas, o cacau disseminou-se em duas espécies: uma migrou para a América Central, a outra para as Guianas. A planta chegou ao Brasil em 1746 quando o baiano Antonio Dias Ribeiro obteve as sementes do francês Louis Warneau, morador do Pará, e introduziu o cultivo na Bahia. O primeiro plantio se deu às margens do rio Pardo, município de Canavieiras. Em 1752 as plantações chegaram a Ilhéus, no Sul da Bahia, onde surgiu a chamada “civilização do cacau”, com seus respectivos “coronéis”. Os “coronéis” se foram, mas região ainda hoje responde por 95% da produção brasileira, embora as plantações tenham sido atacadas pela praga conhecida como “vassoura-de-bruxa”.



O anúncio de 1929 não deixa dúvidas de que a fábrica de chapéus paulista Ramenzoni – comprada em 1975 pela Curly – era sinônimo de elegância.

INDÚSTRIA NA CABEÇA

Nicolau Coelho tirou da cabeça uma carapuça de linho e um sombreiro preto, enquanto um marujo se desfez de um gorro de lã. Eles os ofereceram para os tupiniquins e, em troca, receberam um cocar. Só por isso – pela presença de diferentes chapéus no momento inaugural do Brasil – a indústria chapeleira já teria marcado lugar na história do país. Aquele foi apenas o começo, mas a questão é que depois que o chapéu caiu em desuso – alegadamente porque o ex-presidente dos Estados Unidos, John Kennedy, não gostava de usá-los –, perdeu-se na memória a importância que ele teve no Brasil e no mundo.

Basta um mero olhar nas fotos de multidões reunidas em qualquer metrópole do planeta até o início da década de 1950 – como no comício político em São Paulo em 1932 – para perceber: quem tinha cabeça, usava chapéu. Quase um século antes, por volta de 1860, quando a maquinaria movida a vapor substituiu as máquinas de costura convencionais – que por sua vez tinham substituído a costura artesanal –, a indústria chapeleira tornou-se uma das mais atuantes do Brasil, perdendo só para a de tecidos grossos de algodão. Tanto sucesso, no entanto, não se deu sem conflitos.

Em meados da década de 1870, a importação de chapéus europeus de lã tornou-se tão intensa que os fabricantes brasileiros reuniram-se para protestar. O motivo da revolta foram as taxas de importação liberais impostas após o término da Guerra do Paraguai. Não bastasse isso, a entrada dos estrangeiros tinha se favorecido de uma mudança da moda: os chapéus altos e duros substituíram os baixos e moles, e a indústria brasileira não conseguiu se adaptar com rapidez aos novos padrões. O resultado foi uma crise da indústria chapeleira nacional que culminou com o chamado “cataclismo de 1877”.

A crise fez com que dezenas de fábricas de chapéus fossem fechadas e muitos produtores



passassem para o lado do comércio. Foi então que, pela primeira vez no Brasil, um grupo de industriais se organizou para pedir proteção. Como não obtiveram resultados práticos junto à Associação Comercial do Rio de Janeiro, foram à Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional. Iniciou-se no seio da SAIN um inflamado debate que duraria quase um ano, confrontando comerciantes e importadores de um lado e fabricantes de chapéus e artistas chapeleiros de outro. Em 1876, os produtores filiados à SAIN venceram: as taxas de importação subiram e o chapéu nacional voltou às cabeças.

Em 1907, a participação de chapéus brasileiros no mercado interno já era de quase 89% e, entre 1911 e 1913, eram produzidos cerca de 4,5 milhões de chapéus masculinos por ano. Depois de declinar um pouco durante a I Guerra, em 1919 a produção interna passou a representar 97,2% do mercado, tornando-se praticamente absoluta. Entre as marcas mais admiradas estavam os “finos chapéus” da Fábrica Sarkys, da Chapelaria Ramenzoni, da Casa Prada e da Indústria Brunetto. Empresas que, em 1920, nem perceberam a chegada de um novo nome ao mercado: Cury.

Os Cury – Miguel e seu pai Vicente – começaram reformando chapéus em Campinas, no interior de São Paulo, e logo evoluíram para uma pequena fábrica de carapuças de feltro. Em 1924, os irmãos Salim e José Elias Zakia, primos de Miguel, passaram a integrar a sociedade da fábrica e, daí para frente, não houve mais quem fizesse sombra para a Cury.



A fábrica tornou-se tão forte que, mesmo com a moda do chapéu em decadência no Brasil – declínio que iniciou em 1930 e culminou no final dos anos 1950 –, continuou trabalhando sem descanso. Em 1975, adquiriu a clássica marca Ramenzoni e começou a produzir chapéus de lã e de pêlo de coelho que ostentavam a etiqueta “Cury e Ramenzoni”. Na década de 1980, conquistou o mundo com um de seus modelos. Vendido nos EUA desde os anos 1960, um dos chapéus Cury caiu nas mãos – e nas graças – do produtor de um filme de Hollywood. Por conta disso, Indiana Jones usaria, desde sua primeira aventura, um chapéu fabricado no Brasil. Do filme inaugural da série – lançado em 1981 – até hoje, a Cury já produziu aproximadamente 500 mil unidades do modelo usado pelo ator Harrison Ford. Nem nos áureos tempos o chapéu nacional esteve tão por cima.

Como um objeto voador pairando sobre o Vale do Anhangabaú, São Paulo, um chapéu da marca Brunetto parece indicar o grande momento da história pelo qual o produto passou. Consta que a primeira fábrica de chapéus do Brasil foi instalada no Rio de Janeiro em 1825 e que, em 1846, já havia outras seis operando em solo carioca. No início, o pêlo usado no feltro era trazido principalmente do Sul do Brasil e do Uruguai e, mais tarde, ele foi substituído pelo pêlo de coelho importado da Europa. Até meados do século 19, a produção era manual, contando com o auxílio de algumas ferramentas e instrumentos. Necessitava-se de pouco capital, mas empregava-se um grande número de pessoas. Milhares de operários ajudaram a colocar o chapéu brasileiro entre os melhores do mundo.



Nascido em 1838, o paulista Antônio Proost Rodovalho era republicano convicto, político atuante e empreendedor incansável. Em 1868, apoiou a Guerra do Paraguai e recebeu o título honorífico de coronel. Ao montar a Melhoramentos, trouxe técnicos alemães e, na fazenda Caieiras, ergueu não só sua indústria pioneira de papel, como também uma fábrica de cimento, depois comprada pela Votorantim.

A celulose

A INDÚSTRIA FAZ SEU PAPEL

T rês séculos se passaram desde o primeiro contato do Brasil com o papel – a carta de Caminha – até a sua fabricação em solo nacional. Um documento de 1809, escrito por frei José Mariano da Conceição Velozo ao conde de Linhares, traz a primeira referência ao produto: “Remeto amostra do papel, bem que não alvejado, feito em primeira experiência, da nossa embira”. O ano da experiência não se deu por acaso. Ao tornar-se sede da monarquia, o Rio de Janeiro precisou prover a realza e seus súditos com o produto que atestava, documentava, imprimia e embalava. Precisou, portanto, fabricar papel.

Mas as primeiras tentativas foram um mero rascunho. Só em 1852, nos arredores de Petrópolis, o barão de Capanema abriu a Fábrica de Orianda, onde, até 1874, produziu um papel com maiores predicados. Com a falência da Orianda, a produção de papel voltou à página em branco. Só em abril de 1890, já em plena República, o emérito coronel Antônio Rodovalho apresentou ao Brasil a sua Companhia Melhoramentos de São Paulo. Tida como a

primeira fábrica de papel industrializado do país, possuía 230 operários e produzia seis toneladas por dia, do papelão ao papel de seda.

Líder de mercado, a Melhoramentos só iria sentir o peso da concorrência em 1909, ano em que os irmãos Klabin constituíram a Companhia Fabricadora de Papel. A partir daí, iniciou-se uma disputa acirrada que chegou ao auge nos anos 1920, quando a Melhoramentos foi comprada por outros irmãos, os Weiszflog. Entre as inovações, os irmãos Otto e Alfred Weiszflog produziram o primeiro papel higiênico e a primeira toalha de papel do Brasil e, em 1946, deram início à produção de celulose a partir de eucalipto, uma inovação com repercussão mundial.

A Klabin não ficou atrás. A partir de 1926, passou a disputar com a Melhoramentos a primeira posição no ranking de papéis e, em 1947 – já transformada em Grupo Klabin, sob o comando dos primos Horácio Lafer e Wolf Klabin –, conquistou o posto de “a maior unidade integrada de produção de papel e celulose da América Latina”. Ao lado da Melhoramentos e da Klabin, a Suzano, criada por Leon Feffer em 1941, entrou em cena para formar o poderoso triângulo de indústrias papeleiras. Um setor que fabrica, exporta e, atualmente, recicla. Só no ano de 2007, o Brasil produziu 8,96 milhões de toneladas de um produto que vem da celulose, mas parece ouro branco.



A MELHOR IMPRESSÃO

O grau de liberdade de uma nação pode ser medido pelo número de livros que ela publica e que seus cidadãos lêem. Até 1808, a Coroa portuguesa reprimia com bem mais rigor a posse de uma prensa tipográfica do que a de um tear. Em 1746, quando o português Antônio Isidoro da Fonseca abriu no Rio uma pequena oficina e imprimiu folhetos sobre a chegada do novo bispo, Lisboa mandou fechar a fábrica e apreendeu o material.

As impressões brasileiras só iriam ganhar carta de alforria no dia 13 de maio de 1808. Mesmo assim, a tipografia particular só viria em 1811, quando Manuel Antônio da Silva Serva editou o primeiro jornal baiano, *Idade d'Ouro do Brasil*. Mas as empresas de grande porte, com estruturas modernas e idéias “capitalistas”, só chegaram ao mercado no século 20. Os irmãos Weiszflog – que desde 1905 já estavam no mercado gráfico (*leia página ao lado*) – são um bom exemplo: importaram máquinas, investiram em edições bem acabadas e fizeram o primeiro livro colorido do Brasil. *O Patinho Feio*, de Hans Christian Andersen, lançado em 1915.

No mesmo ano, outro famoso autor de livros infantis deu seu primeiro grande passo no mundo dos negócios gráficos: em 1915, Monteiro Lobato passou a ser um dos acionistas da *Revista do Brasil*,



famoso periódico e editora nacionalista. A partir daí, não parou mais. Em 1920, fundou a editora Monteiro Lobato & Cia. e, no início de 1924, transformou-a em sociedade anônima: *Cia. Gráfico-Editora Monteiro Lobato*. Contando com um complexo parque gráfico e ampla distribuição, Lobato mostrou que o livro podia ser mercadoria.

O sucesso e o volume de impressos, no entanto, não foram suficientes para que a editora resistisse à Revolta dos Tenentes – que fechou suas portas por dois meses – e à seca de São Paulo – que trouxe falta de energia elétrica. Em julho de 1925, sua falência foi decretada. Mas Lobato, que bem sabia virar a página, logo fundou a memorável Cia. Editora Nacional, que daria origem à Brasiliense. Com um enredo bem amarrado, o autor do *Sítio do Pica-Pau Amarelo* colocou suas reinações na história da indústria gráfica nacional.

Monteiro Lobato produzia em ritmo industrial. Além de escrever muito, e bem, envolveu-se em questões ligadas à indústria do petróleo, do ferro e de medicamentos. Mas foi na “fabricação” de livros que provocou uma revolução, aumentando as tiragens, sofisticando a programação visual e contratando artistas para fazer as capas. Foi o pai-fundador da indústria editorial brasileira. A Cia. Gráfico-Editora Monteiro Lobato nasceu com um capital de 2.200 contos, divididos em 4.400 ações no valor de 500 mil-réis cada. Foi a maior e mais importante empresa do ramo no país na época. Com sua falência, nasceu a Cia. Editora Nacional, onde Lobato reinou ainda mais: “É a sucessora da minha primeira filha, a qual morreu por excesso de vitalidade”, disse ele.



Antônio Pereira Ignácio nasceu na aldeia de Baltar, em Portugal, em 29 de março de 1874. Aos dez anos veio para o Brasil, aos 20 começou a investir no algodão e aos 30 foi para os Estados Unidos, empregando-se em uma fábrica têxtil na Carolina do Norte. Após alguns meses na empresa, recebeu dos diretores uma proposta considerada irrecusável: ofereceram-lhe a chefia de uma seção. Em resposta, Ignácio convidou-os para jantar. Ao chegarem ao melhor hotel da cidade, os patrões foram surpreendidos por um anfitrião bem vestido que lhes revelou a verdade: era um industrial brasileiro que se empregara na fábrica para “absorver” tecnologia do exterior. Com atitudes ousadas como essa, Ignácio virou um ícone da indústria. Morreu em 14 de fevereiro de 1951 deixando muitas histórias e um gigante chamado Votorantim.

UM IMPÉRIO DE PAI PARA GENRO

Antônio Pereira Ignácio era um imigrante português, filho de sapateiro e autodidata, que já tinha se tornado um dos homens mais ricos de São Paulo. José Ermírio de Moraes nascera no seio de uma tradicional família pernambucana de senhores de engenho e havia se formado engenheiro de minas nos Estados Unidos. Ao se encontrarem nos Alpes Suíços, por puro acaso, em 1924, não faziam idéia da força com que duas trajetórias tão distintas iriam se entrelaçar. Mas logo se tornaram amigos, parentes e sócios.

Ao conhecer o futuro genro, Pereira Ignácio – que chegara ao Brasil em 1884, ainda criança – já era um industrial de peso. Começou ajudando o pai, virou comerciante e depois se envolveu com importação. A partir de meados do século 20, foi abrindo um leque de negócios capaz de abrigar uma dezena de empresas espalhadas pelo interior de São Paulo. Catorze descaroadores de algodão, fábricas de tecido e de óleo, uma companhia telefônica, uma geradora de energia elétrica e a antiga fábrica de cimentos do coronel Rodovalho estavam costurados entre si e atados sob o seu controle. Tudo isso, no entanto, não era nada se comparado à empresa que ele havia adquirido seis anos antes de embarcar para a Suíça: em 1918, Ignácio comprara a Votorantim.

Produto direto do Encilhamento, a história dessa indústria começa em 1890, quando o Banco União de São Paulo adquiriu a fazenda Votorantim, no interior de Sorocaba, para ali implantar uma fábrica de tecidos e estampanaria. Anos depois, falido e sem condições de continuar investindo na empresa, o banco arrendou a fábrica e depois a vendeu para Pereira Ignácio, que a transformou em sociedade anônima.

Quando foi comprada, a Votorantim já era uma das maiores do ramo têxtil nacional. Tinha 100 mil metros quadrados de área construída e terrenos anexos que se estendiam por outros 1,88 milhão de metros quadrados. Seus 1.300 teares, 66 mil fusos e 1.800 operários produziam 20 milhões de tecidos por ano, entre algodões, chitas, morins, brins, cassas, lenços, toalhas e “flanelas”. No setor de estampanaria, sete máquinas possuíam capacidade duas vezes maior do que a de todas as outras fábricas paulistas juntas. Para completar, o transporte dos trabalhadores e o escoamento da produção eram feitos por uma estrada de ferro particular com quatro locomotivas de 14 toneladas, sete vagões de passageiros e 44 de carga. Com essa força, a Votorantim logo se tornaria uma máquina de gerar novas indústrias. Máquina que Antônio Pereira Ignácio azeitou e José Ermírio de Moraes colocou em movimento com vigor e maestria.

E foi justamente um movimento do destino que proporcionou o encontro de Pereira Ignácio – e de sua filha Helena – com José Ermírio de Moraes. Na pequena cidade alpina de Valmont, ao procurarem o mesmo médico, uma empatia imediata e tão intensa nasceu entre eles que, meses depois, a família Pereira Ignácio ganhou um novo membro e a Votorantim, um novo diretor. Ermírio de Moraes casou-se com Helena.

Descendente de antigas e poderosas famílias patriarcais, José Ermírio de Moraes formou-se na Colorado School of Mines. Lá, recebeu influência do pragmatismo norte-americano e, de volta à sua terra em 1921, foi colocar a teoria em prática nas Minas Gerais, onde trabalhou para a Saint John Del Rey Mining Co. Não fosse um chamado da sua família para que assumisse a Usina Aliança, provavelmente teria fincado raízes em solo mineiro. Mas o destino estava traçado e, na viagem cujo objetivo era compra de equipamentos para a usina de açúcar, ele acabou por ganhar sogro e cargo poderosos.

Quando assumiu a diretoria da Sociedade Anônima Votorantim, em 1925, José Ermírio passou a cuidar da compra de matérias-primas, do programa de produção, das vendas e das finanças da empresa, enquanto Antônio Pereira Ignácio mantinha-se em um plano mais institucional, distante das decisões do dia-a-dia. Com tenacidade e alta dose de disciplina, Ermírio assumiu múltiplas tarefas, mas ainda encontrou tempo para a política empresarial. Em 1928, com apenas 28 anos, participou da fundação do Centro das Indústrias do Estado de São Paulo – CIESP.

Ao seu lado, ocupando a cadeira da presidência do CIESP, estava aquele que seria um dos seus maiores adversários. Com Francisco Matarazzo, José Ermírio iria travar lutas pela patente da fabricação de óleo vegetal desodorizado e pelo preço justo da fibra sintética de rayon (que fez sucesso antes do nylon). Apesar de bem mais jovem, não se deixou intimidar pelo conde italiano, assim como não se permitiu abater pela crise de 1930. “Somente a segurança em mim mesmo, na empresa e no Brasil, e o apoio irrestrito de meu sogro, animavam-me a prosseguir sem desfalecimento”, diria mais tarde.

Com José Ermírio, o grupo Votorantim passou por intensa diversificação. Ao morrer, em 1973, deixou como legado um dos maiores conglomerados empresariais brasileiros, agrupando quase 50 empresas nos ramos da indústria química, siderúrgica, metalúrgica, petroquímica, açucareira, têxtil, de metais não-ferrosos, de cimento, de papel e celulose.



José Ermírio de Moraes nasceu em 1900 no interior de Pernambuco. Quando o menino de engenho cresceu e foi estudar nos Estados Unidos, recebeu dos colegas norte-americanos o apelido de Count (Conde) por seus modos refinados e sua aparência aristocrática. À frente da Votorantim, tornou-se o “rei” do cimento, o maior acionista da Nitro Química e o pioneiro do alumínio no Brasil.



O poder e a glória: a primeira foto da diretoria do CIESP revelava a presença dos maiores industriais do país. Sentados, da esquerda para a direita, estão Horácio Lafer, Jorge Street, o presidente Francisco Matarazzo, seu vice, Roberto Simonsen, e Plácido Meirelles. Em pé, na mesma ordem, Antonio Devisate, José Ermírio de Moraes, Carlos von Bulow e Alfredo Weisflog.

A UNIÃO DOS EMPRESÁRIOS PAULISTAS

Em 1º de julho de 1928, quando a primeira diretoria do Centro das Indústrias do Estado de São Paulo (CIESP) foi empossada, reuniram-se as maiores fortunas e os homens mais influentes do país. Era um reflexo evidente do poder que São Paulo já detinha e agora queria exibir e exercer.



Antes da criação do CIESP, a principal porta-voz dos empresários paulistas era a Associação Comercial de São Paulo, fundada em 1894 e que, em 1917, havia absorvido o Centro de Comércio e Indústria de São Paulo. Apesar do vínculo que, a partir de então, se estabeleceu entre comércio e indústria, o fato é que a associação permaneceu sob o controle quase exclusivo da ala ligada ao comércio. Os industriais, é evidente, não estavam nem um pouco satisfeitos com a situação.

A oportunidade de mudar tal quadro veio em janeiro de 1928, quando se iniciaram os preparativos para as eleições da nova diretoria. Duas correntes antagônicas se formaram. A primeira, de situação, era integrada por exportadores e importadores ligados ao Partido Democrático de São Paulo, liderados por Horácio Rodrigues. A outra, de oposição, tinha o apoio dos industriais e, sob a liderança de Jorge Street, estava vinculada ao Partido Republicano Paulista (PRP). O conflito foi tal que nem mesmo a proposta de uma terceira diretoria – de caráter conciliatório – apaziguou os ânimos. O resultado foi que os industriais abandonaram a Associação e decidiram fundar sua própria entidade. O poderio da indústria paulista já em muito suplantara o do comércio – e o surgimento do CIESP veio apenas referendar tal realidade.

No evento inaugural, o vice-presidente da nova associação, Roberto Simonsen, discorreu sobre a “orientação industrial brasileira” num discurso ainda hoje considerado um marco do pensamento econômico nacional. Quem assumiu a presidência foi Francisco Matarazzo, mas seu cargo era quase honorário, pois, na prática, os rumos da entidade eram ditados por Simonsen e Street. Naquele 1º de julho foram aprovados os estatutos do CIESP, que “como uma sociedade civil voltada para o setor industrial”, propunha-se “a defender os interesses de seus associados e da indústria em geral, fomentando seu intercâmbio com as demais associações de classe; a cooperar com o governo no estudo e na solução de questões diretamente ligadas aos interesses da indústria, bem como a pleitear junto aos poderes públicos reformas e medidas em benefício da classe”.

E foi justamente para “cooperar com o governo” que estava no poder – e exercia uma política econômica indiscutivelmente favorável aos interesses industriais paulistas – que, em agosto de 1929, o CIESP lançou um manifesto de apoio à chapa de Júlio Prestes, candidato a presidência que daria continuidade ao governo de Washington Luís (*leia box*). Apesar da vitória de Prestes nas urnas, em março de 1930, a comemoração não durou muito. Antes do final daquele ano, viria o golpe de Vargas, o que iria intensificar o pesadelo iniciado em outubro de 1929, com a quebra da bolsa em Nova York. No auge de seu poder, os industriais paulistas teriam que enfrentar suas maiores dificuldades.

Em 19 de março de 1931, por meio do Decreto nº 19.770, o Governo Provisório de Vargas regulamentou a sindicalização das classes patronais e trabalhadoras e abriu a possibilidade de serem criadas federações estaduais que, por sua vez, congregariam os sindicatos regionais. Como o CIESP não podia incluir sindicatos, mas apenas firmas individuais, tornou-se mais conveniente para a classe industrial ser representada por uma federação. Foi assim que o CIESP converteu-se em FIESP – Federação das Indústrias do Estado de São Paulo –, sem deixar, contudo, de ser uma associação civil.

Mas se a FIESP nasceu em pleno Governo Provisório, isso não significa dizer que os empresários paulistas fossem favoráveis a ele. Em julho de 1932, a cidade de São Paulo seria tomada por um movimento armado pela “Constituição e pela ordem”. Durante todo o movimento, a FIESP, sucessora do CIESP, permaneceu firme na defesa da causa paulista, mantendo as fábricas em funcionamento e afirmando que “trabalhando, mesmo com sacrifícios, as empresas colaboram na grande obra em que São Paulo está empenhada”.

Passados os primeiros conflitos, viria o Estado Novo e, com ele, novas leis. Entre elas, o Decreto nº 1.402, de 5 de julho de 1939, que tornaria o termo “federação” de uso exclusivo para órgãos sindicalizados. Como a FIESP era uma associação civil, e assim desejava continuar, decidiu voltar às origens e retomar o antigo nome. A partir de então, passaram a coexistir o CIESP, entidade civil, e a FIESP, entidade sindical, que, em seus informes oficiais, assinavam CIESP/FIESP.



Eleito em 1926 como décimo primeiro presidente do Brasil, Washington Luís Pereira de Sousa (1869-1957) sentia-se tão consolidado no poder que decidiu romper com a aliança “café-com-leite” e, em vez de indicar um mineiro à sua sucessão, optou pelo paulista Júlio Prestes. Foi um erro político – e o estopim da Revolução de 30. Mas o que de fato fragilizou seu governo foi a quebra da Bolsa de Nova York, em outubro de 1929. Antes do final daquele ano, já havia mais de dois milhões de desempregados no Brasil e 579 fábricas fecharam as portas no Rio e em São Paulo. Os salários caíram 40% e o preço da saca de café desabou de 200 mil-réis para 21 mil-réis. Nenhum governante resistiria a tamanho cataclismo. Na foto acima, um enfraquecido Washington Luís deixa o Palácio do Catete rumo ao exílio.



IV

UM PAÍS EM LINHA DE MONTAGEM

1930 • 1954

Ao pé do obelisco: os milicianos de Vargas chegam ao Rio de Janeiro, no último dia de outubro de 1930, e amarram suas cavalgaduras no obelisco da Avenida Central. Foi o fim de uma era – e o início de outra.

OS CAVALOS NO OBELISCO

No último dia de outubro de 1930, Getúlio Vargas fez sua entrada triunfal no Rio de Janeiro. Vestia uniforme militar, lenço vermelho e chapéu de gaúcho. Apesar de ele ter vindo do Sul de trem, muitos de seus aliados gaúchos cobriram o percurso de quase 1.500 quilômetros a cavalo. Eles trotaram pelas ruas da capital com um misto de desprezo e fascínio pelo esplendor urbano. Ao atingir o centro da cidade, amarraram suas montarias ao pé do obelisco da Avenida Central. Foi uma cena emblemática. Para os revoltosos, era uma forma de mostrar que um novo grupo chegava ao poder.

Para os moradores da capital, era uma “vergonhosa profanação” de um símbolo nacional. Em 1930, o Rio Grande do Sul era o menos dependente da economia internacional e, portanto, o menos prejudicado por seu colapso. Washington Luís cometera erros políticos, mas a crise mundial derrubaria qualquer presidente num país tão dependente dos mercados externos. Militarmente, a Revolução de 30 foi a vitória do Sul e de Minas sobre o Rio e São Paulo. Mas seria a última vez que os estados enfrentariam o governo federal: 11 dias depois dos cavalos no obelisco, Vargas suspendeu a Constituição e designou interventores para os estados. Não foi só o desfecho do golpe: foi o fim da aliança café-com-leite, o ocaso de uma era e a queda da República Velha. O Brasil tinha um novo regime e um novo ditador. Mas teria também uma nova aurora industrial.



SÃO PAULO EM ARMAS

Os cavalos que os correligionários de Vargas amarraram no obelisco da Avenida Central simbolizavam bem a ambivalência do movimento que passou à história com o nome de Revolução de 30. Embora viessem anunciar a derrocada da República Velha e da oligarquia rural cafeicultora que a comandava; embora chegassem para fazer o Brasil ingressar de vez no século 20 – época marcadamente industrial, urbana e multifacetada –, suas ferraduras tilintaram no pavimento percorrido por bondes que, pertencentes à empresa de Percival Farquhar, já não eram puxados por cavalos, mas movidos por energia elétrica, também fornecida por Farquhar. Tratava-se, portanto, de um movimento que, embora pretendesse modernizar o Brasil, ainda se vinculava ao passado. A própria indumentária de Vargas revelava um típico caudilho gaúcho, positivista e “platino”. Mas as circunstâncias históricas o levariam a reforçar sua porção reformista e, no decorrer dos mais de 20 anos que ele se manteve no poder, um novo Brasil iria surgir. A classe média e a classe operária enfim teriam suas vozes escutadas e anseios atendidos, ao passo que o pensamento industrial brasileiro iria amadurecer. Antes de se firmar, porém, o novo regime teve que enfrentar a “guerra paulista”.



São Paulo fora o principal derrotado na Revolução de 30. Normal, portanto, que a primeira revolta contra Vargas eclodisse no mais rico estado da Federação. Tal como o movimento varguista, a Revolução Constitucionalista de 1932 tinha um olho no passado e outro no futuro. Sob a bandeira da constitucionalização (Vargas suspendera a Constituição de 1891 e não pusera outra no lugar), abrigaram-se tanto os que queriam o regresso da “república dos fazendeiros” quanto os que ansiavam fazer do Brasil uma democracia liberal. O movimento eclodiu em 9 de julho de 1932, durou três meses e foi sangrento. Ao final dele, ambos os lados viram que seria preciso fazer concessões.

Figura destacada da “guerra paulista” foi o empresário Roberto Simonsen – um dos que tinham o olhar voltado para o futuro. Durante o confronto, presidiu a Comissão de Mobilização Industrial e, como presidente interino da FIESP, manteve as indústrias paulistas na ativa, provendo as tropas. Com a derrota, Simonsen exilou-se em Buenos Aires, mas em 1933, eleito para a Constituinte, iniciou a carreira que faria dele o maior nome da “segunda geração industrialista brasileira”. Parente de Jorge Street, Simonsen não só daria continuidade como iria aprimorar sua obra como líder patronal.



Em 9 de julho de 1932, Roberto Cochrane Simonsen (ao centro, na efígie) já tinha uma sólida carreira empresarial (leia p. 136). Mas a “guerra paulista” o projetaria nacionalmente. Não por causa do conflito em si, mas porque, devido a ele, Vargas viu-se compelido a convocar uma Assembléia Nacional Constituinte, em julho de 1933. Após retornar de seu breve exílio na Argentina, Simonsen elegeu-se deputado classista e, durante os trabalhos, articulou a formação da Chapa Única por São Paulo Unido, que agrupava os empresários paulistas. Embora apoiasse a iniciativa privada, o grupo ajudou a encaminhar a aprovação de uma legislação social que definiu os deveres do Estado e os direitos dos trabalhadores. Na imagem acima, um dos pôsteres da guerra civil de 1932.



Apesar de ter se notabilizado como o maior nome do pensamento industrial no Brasil, Roberto Simonsen (*acima*) começou a carreira como engenheiro, sendo responsável pela construção de prédios belíssimos, como o da Bolsa do Café, em Santos (*abaixo*).



Roberto Simonsen

O PAI DA MATÉRIA

Quando Roberto Simonsen nasceu, o Brasil já não era um país escravista. Mas apenas nove meses haviam se passado desde que a escravidão fora abolida – 350 anos depois de ter começado. Quando Roberto Simonsen nasceu, o Brasil ainda era uma monarquia – mas o seria somente por outros nove meses. Portanto, Roberto Cochrane Simonsen veio ao mundo – na casa dos pais, no Rio de Janeiro, em 18 de fevereiro de 1889 – entre dois momentos-chave da história do Brasil: a assinatura da Lei Áurea e a proclamação da República. Esse, porém, estaria longe de ser o único indício de que sua vida iria transcorrer em estreita conexão com a trajetória do país.

Sangue de empreendedores ingleses corria nas veias de Roberto Simonsen. Seu pai, Sidney Martin Simonsen (1859-1930), trocara a Inglaterra pelo Brasil em 1875, instalando-se, tempos depois, em Santos – o local do primeiro engenho de açúcar do Brasil, o porto do café, o ponto de partida da ferrovia “inglesa”. Gerente do Banco Indústria e Comércio, Sidney também foi pioneiro na instalação da linha telefônica entre Santos e o Rio de Janeiro e negociante de café. Mas, embora Santos e o pai tenham tido papel primordial na vida de Roberto, sua formação profissional se deu em São Paulo e seu principal mentor foi o avô materno e padrinho Inácio Wallace Cochrane (1836-1912).

Deputado provincial de 1870 a 1879, diretor de uma das mais importantes firmas de exportação de café de Santos, membro da diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, criador de Companhia de Melhoramentos de Santos e fundador do Instituto Pasteur de São Paulo, Inácio mostrou-se decisivo na vida e nas aspirações de Roberto. Com 12 anos, o garoto foi morar com o avô em São Paulo e, com apenas 14, ingressou na Escola Politécnica da capital. Saiu de lá aos 20, em 1919, como engenheiro. No ano seguinte, arrumou o primeiro emprego na Southern Brazil Railway, ferrovia que pertencia a Farquhar. Para sua sorte, ficou pouco tempo na empresa e já não trabalhava lá quando eclodiu o sinistro conflito de Contestado, em 1912.

Depois de ter sido engenheiro-chefe da Companhia de Melhoramentos, a firma de seu avô, Roberto fundou, junto com os irmãos, em 1912, a Companhia Construtora de Santos, pioneira em planejamento urbanístico e responsável pela construção de prédios belíssimos, como o da Bolsa do Café (*imagem à esquerda*) e da Associação Comercial, além de armazéns, bancos e da base aérea da cidade. Adepto do taylorismo – doutrina que pregava administração racional e incentivo à produtividade –, logo transformou sua firma em uma empresa moderna, um modelo de competitividade.

Em meio ao *boom* econômico trazido pela I Guerra, Simonsen criou o Centro de Construtores e Industriais de Santos, no seio do qual estabeleceu a primeira junta de conciliação do Brasil, unindo representantes de patrões e operários num momento em que a expressão “justiça do trabalho” não era nem ficção no país. No pós-guerra, iniciou ascensão meteórica como empresário. Estudou a indústria do algodão, das madeiras e dos frigoríficos e seus ensaios ganharam destaque no *Times*, de Londres. Em 1923, eleito presidente do Sindicato Nacional de Combustíveis Líquidos, passou a dirigir a Cerâmica São Caetano. Três anos depois, organizou a Companhia Nacional da Borracha e a de Artefatos de Cobre, responsáveis pela diminuição da importação desses produtos. Então, seguindo a tradição familiar, vinculou-se ao comércio do café, criando uma casa comissionária e estreitando laços com o então presidente do Brasil Washington Luís. Em 1927, envolveu-se ativamente no racha que levou os industriais a romperem com a Associação Comercial de São Paulo e fundarem, em junho do ano seguinte, o CIESP, do qual assumiu a vice-presidência. O CIESP apoiou a candidatura e eleição de Júlio Prestes, que deflagrou a Revolução de 30. Apesar de contrário ao movimento, Simonsen ainda assim no ano seguinte envolveu-se, junto com o então partidário de Vargas Euvaldo Lodi (*leia p. 138*), nas tratativas referentes às tarifas alfandegárias, mantendo contato direto com Vargas, então chefe do governo provisório. Ainda em 1931, foi um dos idealizadores do Instituto de Organização Racional do Trabalho.

Mas em 1932, com a eclosão da “guerra paulista”, Simonsen apóia a causa de São Paulo contra Vargas. Após breve exílio na Argentina, é eleito deputado constituinte e ajuda a formular a nova legislação trabalhista, mantendo posição admiravelmente equilibrada, favorável ao intervencionismo estatal na economia desde que a iniciativa privada fosse preservada, para evitar os excessos tanto do “estatismo absorvente” quanto da “socialização apressada”. Tal postura levou-o tanto a fazer parte do restrito círculo de empresários ligados a Vargas quanto a ser alvo de ataques desferidos pela Ação Integralista Brasileira, de direita, e pela Aliança Libertadora Nacional, de esquerda – reflexo daqueles tempos tão polarizados.

Foi justo nas ameaças da ALN (que em 1935 deflagrou a chamada Intentona Comunista) e da AIB (cujos militantes tentariam invadir o Palácio do Catete) que Vargas encontrou o pretexto para, em novembro de 1937, decretar o Estado Novo – tido como “o golpe dentro do golpe”, pois radicalizou o regime imposto em 1930. Embora tenha perdido o cargo de deputado federal e o posto no Conselho Federal do Comércio Exterior (no qual substituíra Lodi), Simonsen não se opôs à nova e autoritária Constituição. Mas o ano seguinte seria ainda mais agitado para ele. Primeiro, entrou para o Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (fundado pela SAIN, cem anos antes); depois, foi reeleito para a presidência da FIESP (e, em protesto, 297 empresas se retiraram da entidade). Por fim, em agosto, tornou-se, junto com Euvaldo Lodi, o principal responsável pela fundação da CNI.



Embora durante toda a vida adulta assinasse Roberto C. Simonsen, o engenheiro, empresário, político e economista que mudou a história do pensamento industrial no Brasil possuía ligações familiares com o legendário Lobo do Mar, Lorde Cochrane, um dos artífices da Independência do Brasil. O avô materno de Roberto era Inácio Wallace da Gama Cochrane, bisneto adotivo de Thomas Cochrane, patriarca da família Cochrane no Brasil e neto do controverso lorde inglês que D. Pedro I contratara para dirigir a marinha brasileira. Autor de mais de uma dezena de livros, Roberto Simonsen tornou-se, em 1946, o primeiro economista eleito para a Academia Brasileira de Letras, em cujo fardão aparece na foto acima. O perfil de Simonsen, publicado nestas páginas, baseia-se no artigo de Sonia Dias publicado no *Dicionário Histórico/Biográfico Brasileiro*.



Natural de Ouro Preto – a cidade que viu ouro surgir e desaparecer e a Conjuração Mineira nascer e ser morta –, Eivaldo Lodi (*acima, aos 19 anos*) interessou-se desde cedo pelas questões minerais no Brasil.

Aos 25 anos, encarregado pela Comissão Nacional de Siderurgia, fez um levantamento das ocorrências de carvão, minério de ferro e manganês nos estados de Santa Catarina e Paraná, já visando à instalação de uma siderúrgica no país. Antes dos 30 anos, porém, Lodi tornou-se presidente do Centro Industrial de Juiz de Fora, que ele próprio ajudou a fundar. A partir de então, seu foco voltou-se para a atividade institucional e política em prol da industrialização do Brasil e, embora continuasse à frente de um leque de empresas, assim se manteve até sua morte, em 1956.

O perfil de Lodi, publicado nestas páginas, baseia-se no artigo de Sonia Dias publicado no *Dicionário Histórico/Biográfico Brasileiro*.

Eivaldo Lodi

O ENGENHEIRO DA INDÚSTRIA

Faltavam quatro anos para o final do século 19 quando Eivaldo Lodi nasceu em Minas Gerais. Esse pequeno descompasso com a cronologia não o impediria de se tornar um típico homem do século 20 e, tal como Roberto Simonsen – com quem iria desenvolver uma sólida parceria –, construir toda sua trajetória em afinada sintonia com o desenvolvimento do pensamento industrial no Brasil.

Ouro Preto – a antiga Vila Rica de poetas e inconfidentes, a jóia barroca urbana, erguida à sombra do Itacolomi, nas cercanias da Mina da Passagem –, já há muito assistira seus veios auríferos se esvaírem, mas ainda era a capital de Minas Gerais quando, a 9 de março de 1896, Eivaldo Lodi veio ao mundo. Se o ouro se fora, o ferro ainda estava lá – e em quantidades prodigiosas. Como se antevendo o papel que o minério iria desempenhar no desenvolvimento do Brasil, o jovem Eivaldo matriculou-se na Escola de Minas e Metalurgia, de onde saiu engenheiro em 1920. Em 1923, depois de trabalhar na construção de rodovias, ferrovias, exploração de minas de ferro e carvão e na instalação de fornos metalúrgicos – atividades todas ligadas ao implemento de uma base industrial para o Brasil –, Lodi foi convidado para integrar a Comissão Nacional de Siderurgia, ainda em plena polêmica nacionalista com a Itabira Iron Ore.

Não restringiu sua atuação ao campo siderúrgico, redigindo artigos sobre tarifas aduaneiras e o velho confronto entre os interesses da lavoura e os da indústria. Mas foi só após se tornar presidente do Centro Industrial de Juiz de Fora que Lodi iniciou a carreira de líder empresarial. E foi nessa posição que se engajou na Revolução de 30, contribuindo até no planejamento da movimentação das tropas. Natural, portanto, que em 1931 já estivesse no Rio, como membro da Comissão Revisora das Tarifas Aduaneiras, instituída pelo recém-criado Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio. Foi lá que seu caminho se cruzou com o de Roberto Simonsen – que, até então, apesar dos ideais industrialistas, estivera do lado contrário.

O conflito entre o livre-cambismo e a instituição de barreiras tarifárias mais uma vez colocava os representantes da agricultura e do comércio em campo oposto ao dos partidários da indústria. O fato de Lodi, Simonsen e Vicente Galliez terem sido escolhidos por Vargas para definir os rumos da Comissão revela de que lado estava o novo governo. Mas a ligação entre Lodi e Simonsen iria transcender os limites de suas vidas e teria conseqüências históricas, pois Lodi acabou aproximando Simonsen de Vargas, que levou o futuro líder da CNI a participar dos processos decisórios do governo.

Em 1932, porém, ao rebotar a “guerra paulista”, Lodi e Simonsen vêem-se outra vez como adversários. Mas tal situação dura pouco, pois em 25 de janeiro de 1933, ambos estão entre os fundadores da Confederação Industrial do Brasil (não confundir com o Centro Industrial do Brasil, de igual sigla – CIB). Apesar de criticarem a Lei de Sindicalização, editada pelo governo em 1931, os empresários cedo se adaptam a ela e, com base nas novas regras, elegem, por meio da CIB, 17 deputados classistas à Constituinte. Entre eles, além de Horácio Lafer e Alexandre Siciliano, estão Roberto Simonsen e Euvaldo Lodi, outra vez unidos, agora para sempre, em torno da causa patronal e industrialista.

Lodi se tornou então o líder da bancada dos empregadores na Constituinte, adquirindo fama de hábil negociador, capaz de manter posição independente em relação ao governo, apesar da proximidade dos pontos de vista. Reforçando o “caráter técnico” da bancada, Lodi a coloca acima das disputas partidárias e regionalistas, enfrentando os deputados paulistas, entre eles o próprio Simonsen. Em julho de 1934, com a eleição de Vargas, Lodi é escolhido pelo presidente para integrar o recém-criado Conselho Federal de Comércio Exterior (CFCE), órgão encarregado de ajudar a definir a política econômica do governo. Lodi aceita o convite, pois o cargo não conflitava com o mandato de deputado federal, que ele assumiria em maio de 1935, apesar das artimanhas do chefe da polícia de Vargas, o temível Filinto Muller, que o acusou, sem provas, de conspirar contra o governo.

No início de 1937, Lodi foi relator do inquérito feito pela CFCE sobre as indústrias de tecidos, papel, fósforos, calçados e chapéus, que enfrentavam problemas de superprodução. Com base no relatório, a Confederação Industrial do Brasil sugeriu que a CFCE proibisse a importação de máquinas para novas fábricas naqueles setores. Lodi deu parecer favorável à proibição, mas a medida indignou os estados do Norte e Nordeste, sendo combatida também pelo Departamento Nacional da Indústria e Comércio, órgão governamental como a CFCE, então sob a direção de Jorge Street.

Antes que a polêmica se encerrasse, Street e Lodi já estariam fora do governo, pois, a 10 de novembro, o quadro político brasileiro modificou-se com a implantação do Estado Novo. O endurecimento do regime – que iria instaurar a mais repressiva ditadura da história do Brasil – ironicamente abriria caminho para a fundação daquela que estava destinada a ser a mais sólida organização patronal do país, a Confederação Nacional da Indústria. Não por acaso, Lodi e Simonsen estavam unidos nos instantes que antecederam a gênese da entidade.

Quando raiou 1938 – o ano que veria surgir a CNI –, Lodi acumulava as presidências da FIRJ (Federação das Indústrias do Rio de Janeiro, originária do Centro Industrial do Brasil) e da Federação dos Sindicatos Industriais do Distrito Federal. Simonsen, por seu turno, era o presidente da FIESP e da Confederação Industrial do Brasil. Não havia no país dois homens mais preparados para criar uma confederação de indústrias. Foi o que eles fizeram.



Cafezinho entre amigos: Vargas e Euvaldo Lodi (*juntos, na imagem acima*) conviveram intensamente ao longo da primeira década em que Getúlio ocupou o Palácio do Catete. Em parceria com Roberto Simonsen, Lodi ajudou a estruturar o sindicalismo patronal no Brasil, com base na legislação varguista. Abaixo, efígie de Lodi impressa nas medalhas comemorativas lançadas no cinquentenário da CNI.





A carteira número 000001: bem ao gosto do populismo, Vargas recebeu a primeira carteira de trabalho da história do Brasil (acima).

O documento garantia uma série de direitos trabalhistas, mas funcionou também como instrumento de controle do governo sobre os trabalhadores.

Todas essas inovações partiram do Ministério do Trabalho, pasta idealizada e, de início, comandada pelo gaúcho Lindolfo Collor (abaixo, em sua sala no Ministério).



A ERA DO SINDICALISMO

O trabalhismo já fizera parte da plataforma eleitoral de Vargas na campanha presidencial de 1930. A doutrina, de inspiração nitidamente populista, incorporava as reivindicações salariais, discutia as condições de trabalho e os direitos previdenciários, pregava a “harmonia entre as classes” e o atrelamento dos sindicatos ao Estado, servindo-se do operariado como base eleitoral e política, ao mesmo tempo contra as posições à direita e à oposição mais radical dos próprios operários. Articulava-se, assim, a mística do “pai dos pobres”, de notável impacto entre a classe trabalhadora.

Natural, portanto, que, menos de um mês após tomar o poder, Vargas tenha criado, a 26 de novembro, o Ministério do Trabalho. Até então as questões trabalhistas competiam ao Ministério da

Agricultura. A nova pasta é entregue então ao homem que a idealizara, o deputado gaúcho e “tenente civil” Lindolfo Collor (1890-1942). Ele forma a Comissão Collor, com intelectuais, políticos e advogados, alguns advindos das lutas sindicais, e da qual também faz parte Jorge Street. Em 1932, em apoio à “guerra paulista”, Collor se demite e parte para o exílio. Mas aí já estava de pé a estrutura corporativa que ainda hoje delimita o sindicalismo brasileiro.

O ministério estrutura um onipresente sistema de controle: Inspetorias Regionais são criadas em todos Estados, em 1932; no ano seguinte, surge o Conselho Nacional do Trabalho e, em 1934, o Departamento Nacional do Trabalho. Mas é o decreto nº 19.770, de março de 1931, que, segundo Collor, incorpora o sindicalismo “ao Estado e às leis”. O texto passa a regular a fundação e o funcionamento dos sindicatos, proíbe a propaganda social, política e religiosa, impõe o reconhecimento e o controle ministerial; veda a sindicalização de estrangeiros vivendo no Brasil há menos de 20 anos e a de trabalhadores associados a organizações internacionais. Instituiu a unicidade sindical – ou seja, um só sindicato em cada base –, que seria suspensa na Constituinte de 1934, mas é retomada na de 37.

Era nítida a influência da *Carta del Lavoro*, promulgada pela Itália fascista, em abril de 1927. De todo modo, os direitos trabalhistas, que eram parte do programa da Aliança Liberal, derrotada na eleição de 1930, se efetivam. São criadas as Caixas de Aposentadoria e Pensões (17/12/30), depois institutos (os IAPs), a começar pelo dos comerciários (22/5/34). Em março de 1931, surge a Carteira Profissional, visando garantir os direitos dos trabalhadores, mas que é também um instrumento de controle.

Ainda que obrigatória, a carteira só na década de 1970 se difundiria no campo, mas jamais se universaliza, recuando nos anos 80-90. A regulamentação do trabalho da mulher (17/5/32) proíbe o trabalho noturno, perigoso ou insalubre, em minas e subterrâneos, dá estabilidade à gestante, licença-maternidade de 12 semanas, direito de amamentar, direito a salário igual para trabalho igual. A lei passa a garantir 15 dias de férias anuais, indenização de demissões sem justa causa, estabilidade durante o serviço militar. Tendo assumido, em março de 1931, com o cargo de diretor-geral do Departamento Nacional de Indústria e Comércio, que fazia parte do Ministério do Trabalho, Jorge Street contribuiria na elaboração de várias dessas leis. Em 1934, Street torna-se diretor do Departamento Estadual do Trabalho em São Paulo. Deixando o governo, dois anos depois, assume em 1936 o cargo de consultor da Fiesp. O convite partiu de Roberto Simonsen, que o considerava “o precursor e primeiro realizador prático das idéias de assistência social e proteção ao trabalho que hoje se discutem”.

Mas é a criação do imposto sindical, em janeiro de 1940, que cristaliza as mudanças. Equivale a um dia de salário/ano, pago compulsoriamente por todo trabalhador, sindicalizado ou não. Converte em relativa abastança a heróica penúria do sindicalismo, mas fomenta a corrupção e acomodação das direções. Nasce nessa época o termo “pelego” (originalmente, pele de carneiro que o gaúcho põe entre a sela e o lombo do cavalo), sinônimo de sindicalista avesso à luta, submisso ao patronato e ao governo.



Dentre as conseqüências da legislação varguista, está o surgimento do sindicalismo patronal, que evolui sobretudo em São Paulo, à medida que o regime granjeia a boa vontade dos empresários, agrupados na Fiesp (ainda entidade civil) e na FIP (Federação das Indústrias Paulistas), que Roberto Simonsen criara em março de 1937, para enquadrá-la na nova lei. Em 10 de novembro do mesmo ano, dá-se o golpe do Estado Novo, e Simonsen, também presidente da Confederação Industrial do Brasil (não confundir com o Centro Industrial do Brasil), recomenda a sindicalização da entidade nos termos da nova Constituição. Está articulada a gênese da Confederação Nacional da Indústria (CNI), fundada dali a dez meses.

Instaurado no dia 10 de novembro de 1937, o Estado Novo já foi definido como “um golpe radical, dentro do golpe brando que foram as eleições indiretas de 1934, após o golpe revolucionário de 1930”. Com uma nova Constituição, o Brasil ingressou no período ditatorial mais sombrio de sua história. Mas o populismo de Vargas usava os trabalhadores como base política e eleitoral e líderes sindicalistas escolhidos a dedo saíam às ruas para assegurar que, no Estado Novo, o trabalhador também tinha “o seu lugar”. O texto destas páginas baseia-se no artigo “A Questão Trabalhista”, de Bernardo Joffily, publicado no *Atlas Histórico Istoé Brasil*.



Eternizados em bronze: Roberto Simonsen (*acima*) e Euvaldo Lodi (*abaixo*), os “pais-fundadores” da CNI representados nos bustos que adornam a sede da entidade, em Brasília. Uma justa homenagem aos líderes que lançaram as bases do sindicalismo patronal no Brasil. O texto destas duas páginas baseia-se no artigo de Vera Calicchio e André Couto, publicado no *Dicionário Histórico/Biográfico Brasileiro*.



SINDICATO DE PATRÕES

Da pioneira Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, além dos sonhos inconclusos, restava apenas o mobiliário roto – “uma cadeira de espaldar alto e o cofre” – no instante em que, após mais de 70 anos na ativa, a entidade fundiu-se com o Centro Industrial de Fiação e Tecelagem do Rio de Janeiro. Naquele 15 de agosto de 1904, a fusão deu origem ao Centro Industrial do Brasil. Até janeiro de 1933, o CIB empenhou-se na defesa do empresariado nacional. Entretanto, calhou à entidade exercer seu papel durante a República Velha, também chamada de “República dos Fazendeiros”, já que de 1889 a 1930 aquele regime empenhou-se em fazer com que os interesses da cafeicultura sobrepujassem os anseios industrialistas. Em 1928, os empresários paulistas, mais firmes e incisivos em suas posições, criaram o Centro das Indústrias do Estado de São Paulo (CIESP). Dois anos antes, em junho de 1926, Euvaldo Lodi e um grupo de empresários mineiros já haviam fundado o Centro Industrial de Juiz de Fora. Mas a verdade é que até a eclosão da Revolução de 1930, os industriais ainda não contavam, no Brasil, com uma entidade de classe forte o bastante para articular, política e institucionalmente, em nível nacional, a defesa dos interesses fabris.

Assim, embora muitos empresários tenham visto com apreensão Vargas e seus aliados

amarrarem os cavalos no obelisco do Rio – e a despeito também das críticas do setor à crescente “sindicalização” das entidades civis imposta pelo novo regime –, a verdade é que foi em função das novas regras estabelecidas por Getúlio que os industriais enfim iriam organizar-se em torno de sua causa e veriam nascer uma sólida instituição classista. O processo se inicia em janeiro de 1933, quando o presidente do CIB, Francisco de Oliveira Passos, decide transformar o Centro em Federação Industrial do Rio de Janeiro (FIRJ), disposto a “abrir caminho para a fundação da Confederação Industrial do Brasil”. No mesmo dia 25 daquele mês e ano, o CIESP, o Centro Industrial de Juiz de Fora e o Centro da Indústria Fabril do Rio Grande do Sul (fundado em 7 de novembro de 1930) unem-se à FIRJ para criar a Confederação Industrial do Brasil, destinada a “propiciar uma união mais sólida entre os industriais que se espalham por toda a vastidão do território nacional”. Uma das primeiras medidas da Confederação é coordenar e garantir a eleição dos representantes dos empregadores à Assembléia Constituinte convocada pelo Governo Provisório em 5 de abril de 1933.

Criado em novembro de 1930, o Ministério do Trabalho propunha-se a elaborar uma nova legislação trabalhista. Embora nomes como Jorge

Street, Roberto Simonsen e Euvaldo Lodi fizeram parte das comissões criadas pelo governo para estudar a questão, o empresariado em geral resistia à implantação de leis trabalhistas no país. A CIB promete exercer “severa vigilância para que não se criem encargos que não possam ser suportados normalmente pela indústria e para que os textos finais das leis incorporem as reivindicações patronais”. Dentre os novos “encargos” estavam a lei de férias, o salário mínimo, a nova lei de acidentes de trabalho e a instituição do seguro social.

Em novembro de 1935, porém, após a eclosão de Intentona Comunista, a elite industrial percebe que não é mais possível evitar a “questão social” – e que ela não pode mais ser considerada “questão de polícia”: é preciso fazer concessões. Naquele mesmo ano, enquanto Lodi comanda a FIRJ, Roberto Simonsen assume a presidência da CIB. Ambos se encontram nesses cargos quando, a 10 de novembro de 1937, eclode o golpe do Estado Novo. Simonsen recomenda então que a CIB se sindicalize nos termos da nova Constituição, chamada de “a Polaca”.

Assim, dali a nove meses, em 12 de agosto de 1938, a Confederação Industrial do Brasil transforma-se em Confederação Nacional da Indústria, absorvendo no plano sindical todas as atribuições de sua antecessora. A CNI logo manifesta sua preocupação com o “restabelecimento da ordem e da paz social”, a fim de “salvar” as atividades industriais de uma crise mais profunda.

A “Polaca” propunha “a colaboração cada vez mais estreita entre o Estado e as classes produtoras, encontrando nos sindicatos, federações



e confederações os órgãos de controle e canalização dos interesses das diferentes atividades em íntima cooperação com os poderes públicos”. Tal “intimidade” já estava explícita nas relações entre Vargas, Simonsen e Euvaldo Lodi, primeiro presidente da CNI. Dois anos depois, a 5 de julho de 1939, a CNI, bem como todos os órgãos sindicais de primeiro (confederações), segundo (federações) e terceiro (sindicatos) graus, é enquadrada no decreto-lei nº 1.402 e atinge o maior grau de sindicalização. A entidade entra nos anos 40 pronta para ajudar o Brasil de Vargas a ingressar de vez na era industrial, anunciada pela criação da Companhia Siderúrgica Nacional, da Vale do Rio Doce e da Petrobras.

Na direção certa: Euvaldo Lodi aponta e o presidente Getúlio Vargas (*de chapéu, à esquerda*) e Roberto Simonsen (*ao centro*) observam. Vargas e Lodi eram aliados de primeira hora. Por meio do empresário mineiro, Simonsen, a princípio refratário às idéias de Vargas, aproximou-se do chefe do “governo revolucionário” de 1930. Abaixo, a primeira logomarca da CNI.



A legislação que, em janeiro de 1942, criou o SENAI definiu os seguintes pontos básicos para pautar a atuação da instituição: a) a preparação metódica do aprendiz em centros ou escolas de aprendizagem, comuns a várias empresas; b) a obrigação dos empregadores de manter como seus empregados uma determinada porcentagem de aprendizes e de assegurar-lhes treinamento nas citadas escolas ou centros; c) a administração direta do sistema pela própria indústria; d) o estabelecimento de uma grande descentralização na administração do sistema de aprendizagem; e) o custeio através de uma contribuição compulsória de 1% sobre as folhas de pagamento de todos os empregados; f) a faculdade de cada empregador manter junto às suas empresas um centro ou escola privativa de aprendizagem, obediente aos padrões aprovados pelo SENAI. Abaixo, o primeiro logotipo da instituição.



A INDÚSTRIA MOSTRA SERVIÇO

Desde julho de 1866, quando Joaquim Antonio de Azevedo decidiu criar, sob os auspícios da Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, a meritória *Escola Nocturna Gratuita de Instrução Primária para Adultos*, a preocupação dos industriais brasileiros com a instrução da classe trabalhadora já se mostrava explícita. O curso, como descrito à página 55, teria duração de quatro anos, com aulas de duas horas três vezes por semana e era destinado “para homens livres com mais de 14 anos”, sendo preparatório para a “escola industrial”. A “escola industrial” da SAIN nunca saiu do papel – e por pouco a Escola Noturna não teve o mesmo destino.

Com efeito, quase 80 anos seriam necessários até que a iniciativa pioneira da SAIN fosse retomada com maior vigor e conseqüências duradouras. Como era de se esperar, o projeto nasceu no bojo do paternalismo típico do governo Vargas. Tão grande revelou-se a preocupação do regime varguista com a instrução que, equivalendo-se ao próprio Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, uma das mais atuantes Pastas criadas logo após o movimento de 1930 foi o Ministério da Educação e Saúde. “Sanear e educar, eis o primeiro dever da Revolução”, chegou a declarar o todo-poderoso Francisco de Campos, ao tomar posse no

cargo, que ocuparia até setembro de 1932.

Em abril de 1931, um decreto reorganizou o curso secundário a nível nacional. No ano seguinte, a preocupação com o ensino profissionalizante refletiu-se na criação da Inspeção do Ensino Profissional-Técnico e, em 1934, surgiria a Universidade Técnica Federal. Em julho daquele mesmo ano, o Ministério foi confiado a Gustavo Capanema que, em uma gestão marcante, iria cooptar intelectuais do porte de Carlos Drummond de Andrade, Cândido Portinari, Lúcio Costa, Mário de Andrade, Heitor Vila-Lobos e Cecília Meireles, entre outros. As mudanças seguiram aceleradas em todas as áreas do ensino.

Então, em 2 de maio de 1939, o governo determinou que todas as indústrias com mais de quinhentos operários teriam de oferecer cursos de aperfeiçoamento profissional a seus trabalhadores. Formou-se assim a ponte entre os dois mais ativos ministérios de Vargas. Tanto é que Capanema, da Educação, e Valdemar Falcão, do Trabalho, constituíram uma comissão interministerial composta de seis membros (três de cada Pasta), encarregada de preparar o terreno para a aplicação da lei. De imediato, a comissão entrou em contato com os presidentes da CNI, Euvaldo Lodi, e da FIESP, Roberto Simonsen, bem como com

presidentes de vários sindicatos de empregadores e de operários, empresários e educadores.

Após meses de trabalho – durante os quais procurou estudar junto a Roberto Mange a bem-sucedida experiência das escolas mantidas por empresas ferroviárias –, a comissão interministerial chegou às próprias conclusões. Propôs substituir integralmente o decreto-lei nº 1.238, de 2 de maio de 1939, por um outro que consagrasse a criação de um sistema nacional de aprendizagem, já em prática em vários países e recomendado pelo Bureau Internacional do Trabalho, em Genebra.

No segundo semestre de 1941, aproveitando-se da indefinição do governo e de sua proximidade com o presidente, Lodi e Simonsen sugeriram a Vargas que a responsabilidade pela execução do projeto fosse repassada aos órgãos sindicais de segundo grau de empregadores. Acostumado a escutar os alvites dos dois líderes industriais, Getúlio recomendou que, junto com o empresário Valentim Bouças, ambos estudassem a questão.

Simonsen e Lodi convocaram então Roberto Mange, João Luderitz e Joaquim Faria Góis Filho para colaborar na elaboração de um novo projeto de lei. Menos de seis meses depois, a 22 de janeiro de 1942, foi assinado o decreto-lei nº 4048, que criou o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI). Mas ainda era preciso cumprir o artigo mediante o qual a CNI se obrigava a submeter ao ministro Capanema todo o projeto de regimento do SENAI. Lodi convocou os mesmos técnicos que já vinham colaborando com ele e o projeto foi concluído em poucos meses.



Em 16 de julho de 1942 – 45 dias antes de o Brasil declarar guerra à Alemanha – Vargas assinou o Decreto nº 10.009. Estava criado o SENAI.

Passados mais de 60 anos, o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial já teve mais de 40 milhões de alunos e formou profissionais que atuam em todas as áreas industriais. Se restassem dúvidas sobre o extraordinário papel histórico cumprido pelo SENAI, elas teriam se dissolvido de vez no dia 1º de janeiro de 2003 quando tomou posse o 39º presidente da história do Brasil. Ao longo de 15 meses, entre 1961 e 1962, Luiz Inácio Lula da Silva foi aluno do SENAI. Saiu de lá formado como torneiro mecânico para iniciar a trajetória que o levaria ao Palácio do Planalto.

Euvaldo Lodi (*acima*) discursa no dia da fundação do SENAI, para uma platéia que o escuta com atenção. Em agosto de 1942 foram nomeados os primeiros diretores da nova instituição: João Luderitz foi para o departamento nacional, Roberto Mange para o departamento regional de São Paulo e Joaquim Faria Góis Filho para o departamento regional do então Distrito Federal e do estado do Rio.

MEMÓRIA FOTOGRÁFICA

O SENAI em ação: na coluna à esquerda, acima, Getúlio Vargas conversa com um jovem aluno da escola do SENAI, ladeado por Roberto Simonsen e Euvaldo Lodi, na Feira de Indústrias de São Paulo, em 1943. Na mesma coluna, ao centro, Lodi entrega o certificado de conclusão de curso a um operário bolsista do SENAI, em 1949. Abaixo, Lodi entregando mais uma carteira de habilitação profissional a aluno do SENAI. Na coluna da direita, acima, a oficina de aprendizagem mecânica de São Paulo, em 1967; ao centro, outra das oficinas do SENAI e, abaixo, a Escola de Fundição de Itaúna (MG), em 1985.





No alto, à esquerda, a Oficina de Alfaiates, mantida pelo SENAI em Curitiba, 1947; à direita, em foto do mesmo ano, a escola do curso primário de Blumenau (SC). Ao lado, à direita, capa do Boletim Mensal do SENAI, edição de número 15, publicada em outubro de 1946 e, à esquerda, a oficina de mecânica de automóveis do bairro Ipiranga, em São Paulo, na qual em 1962 formou-se como torneiro mecânico o aluno do SENAI Luiz Inácio Lula da Silva.



Em janeiro de 1943, Roosevelt visitou a base que o Brasil autorizara os Estados Unidos a construir em Natal (RN), em troca dos empréstimos para construir a siderúrgica de Volta Redonda. Ao encontrar-se com Vargas, Roosevelt o chamou de “*dictator in defense of democracy*” (“ditador em defesa da democracia”), e sugeriu que o Brasil fosse um dos fundadores da futura Organização das Nações Unidas. Vargas aceitou e, em troca de dinheiro e armas, enviou tropas brasileiras para a Europa.



O BRASIL VAI À LUTA

A II Guerra Mundial se iniciou oficialmente em 1º de setembro de 1939, com a Alemanha invadindo a Polônia. Várias nações foram caindo sem grande resistência ante ao poderio nazista: Dinamarca, Noruega, Países Baixos e até a França já estavam sob domínio alemão no ano seguinte. A Inglaterra parecia a única potência européia capaz de resistir, embora não se soubesse por quanto tempo. Os Estados Unidos, já então o maior parque industrial do mundo, começaram a suprir a Inglaterra, mas ainda não participavam do conflito, no qual só entrariam após sua base de Pearl Harbor, no Havaí, ser bombardeada pelo Japão, em dezembro de 1941.

O Estado Novo conferia ao Brasil certa identidade com os regimes totalitários, caso da Alemanha de Hitler e da Itália fascista de Mussolini. Mas se ideologicamente o país se mostrava próximo do nazi-fascismo, em termos econômicos eram os Estados Unidos – sucedendo a Inglaterra – que ditavam os rumos do continente americano. Responsáveis por um quarto das importações brasileiras (e a Alemanha por outro quarto), os EUA, por meio da chamada “Política da Boa Vizinhança” (*Good Neighbor Policy*), iniciada pelo presidente Franklin Delano Roosevelt em 1933, tentavam reduzir a influência dos países europeus na região.

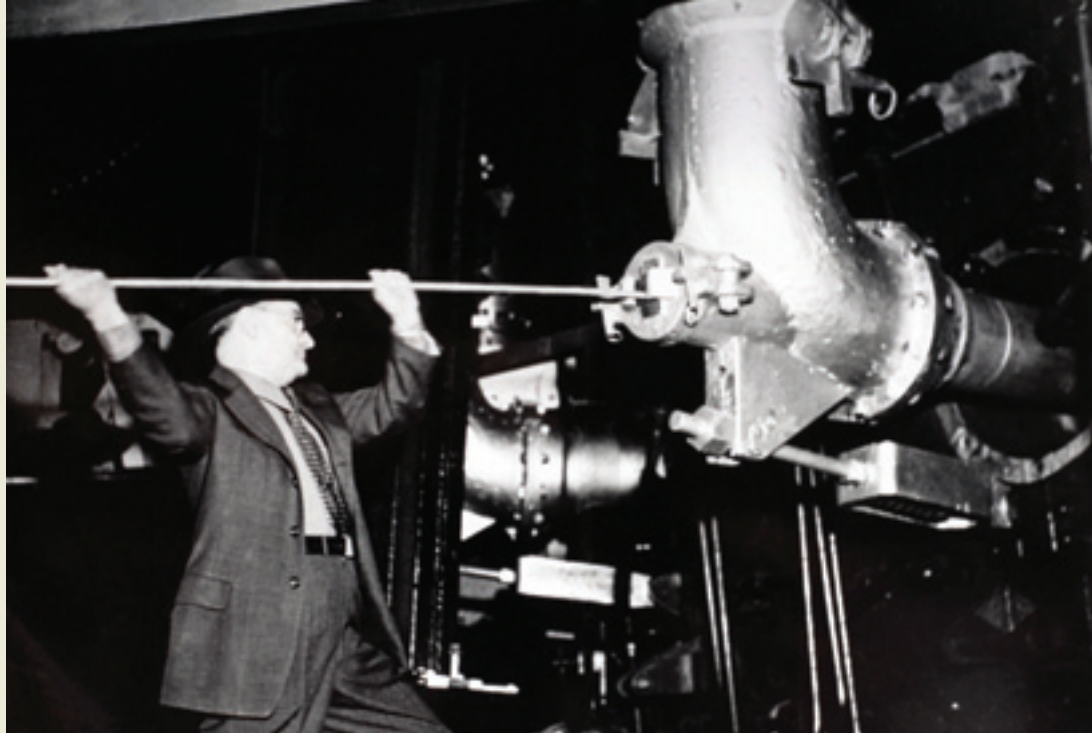
A aproximação dos Estados Unidos acabaria se tornando uma peça-chave na história do Brasil, já que, até fins de 1941, o governo Vargas jogaria habilmente com os antagonismos entre nações democráticas e o nazi-fascismo, fazendo o que já foi definido como “neutralidade interesseira”. Mas não era apenas um jogo: Vargas e seus assessores estavam de fato divididos. Em julho de 1940 – coincidindo com a invasão da França pelos nazistas –, o presidente fez um discurso dúbio que deixou americanos e ingleses temerosos que o Brasil se alinhasse aos países do Eixo. Os generais Dutra e Góis Monteiro eram favoráveis à aliança com a Alemanha, tanto que, em 1940, Dutra chegou a sugerir que o Brasil declarasse guerra à Inglaterra e, em janeiro de 1942, Monteiro ainda era contrário ao rompimento das relações com os nazi-fascistas. O brilhantismo vigoroso do embaixador do Brasil nos Estados Unidos, Oswaldo Aranha, fazia a balança pender para o outro lado.

Mas o fato é que o Brasil estava decidido a nacionalizar seus recursos minerais e a construir sua própria siderúrgica. Para tanto, precisava de dinheiro e tecnologia – muito dinheiro e muita tecnologia. Eles poderiam vir dos Estados Unidos – mas também poderiam vir da Alemanha. Durante um bom tempo, o país ficou aguardando quem faria a melhor proposta. Ela veio da América do Norte.

COMPANHIA SIDERÚRGICA NACIONAL

Mesmo antes da eclosão da II Guerra, o Brasil de Vargas já jogava seu xadrez diplomático disposto a obter recursos para construir sua siderúrgica. Em 1938, o maior conflito militar da história era bem mais do que uma mera possibilidade, pois a Alemanha de Hitler já anexara a Áustria com a conivência de um governo fantoche. Foi neste cenário conturbado que embarcaram para o exterior o chanceler Oswaldo Aranha e Edmundo Macedo Soares – militar que seria presidente da CNI e que, desde o início dos anos 30, era um destacado orador em prol de uma siderurgia forte como fonte de soberania nacional. Aranha chegou aos Estados Unidos no final de 1938, enquanto Macedo Soares aportava na Alemanha às vésperas da Guerra, em janeiro de 1939. Soares viajou com a missão de sondar as possibilidades de um acordo com uma empresa, ou um consórcio de empresas alemãs, para a construção de uma usina siderúrgica no Brasil.

A agenda de Aranha nos Estados Unidos era menos explícita e mais complexa, pois incluía vários itens políticos, diplomáticos e econômicos, entre os quais o aporte de recursos americanos para fomentar as exportações de matérias-primas e a obtenção de um financiamento para a futura siderúrgica.



Enquanto Soares se encontrava com executivos de empresas alemãs como a Krupp e a Stahllunion, Aranha dava a entender a seus interlocutores que o Brasil não abriria mão de ter a própria siderúrgica. Portanto, se o dinheiro não viesse dos Estados Unidos de Roosevelt, era bem possível que viesse da Alemanha de Hitler. A artimanha funcionou, pois o Eximbank (Export-Import Bank), ligado ao governo americano, comprometeu-se em emprestar os recursos necessários à usina. De imediato, Macedo Soares despediu-se da Alemanha e foi para Washington reforçar a caravana de Aranha. Mas entre a promessa do Eximbank e a o nascimento da indústria siderúrgica nacional ainda haveriam muitos revezes. Dinheiro não resolvia tudo: era preciso firmar parceria com uma companhia capaz de fornecer equipamentos e apoio técnico.

O aço, a matéria de que eram feitos os sonhos industrialistas do Brasil, enfim começou a ser produzido no país, com a inauguração da Companhia Siderúrgica Nacional. No dia 1 de outubro de 1946, o presidente da CSN, o empresário Guilherme Guinle, acendeu o alto-forno, dando início às operações da usina (*imagem acima*). Como Getúlio Vargas havia sido destituído um ano antes, o empreendimento foi inaugurado pelo presidente Dutra – que, deselegantemente, sequer convidou aquele que fora o principal artífice da obra para a cerimônia de abertura da primeira siderúrgica brasileira.

Fulgor industrial: usando o ferro extraído das reservas de Itabira (MG) e o carvão explorado nas minas de Santa Catarina, a Companhia Siderúrgica Nacional, erguida em Volta Redonda (RJ), traria um novo surto desenvolvimentista para o Vale do Paraíba do Sul, onde o café havia reinado até a virada do século 20, mas que, em meados da década de 1940, encontrava-se em estagnação econômica.

Depois de alguma insistência, sem sucesso, junto à DuPont – apesar do nome, uma empresa norte-americana, criada por um imigrante francês, o químico Eleuthère Irénée du Pont de Nemours –, o Brasil voltou seus esforços para a United States Steel (USS), que chegou a enviar uma equipe ao país em meados de 1939. Os técnicos da USS aprovaram o que viram em termos de estrutura, possível localização e produção de matérias-primas. A USS propôs a criação de uma empresa brasileira sob seu controle acionário em troca de um aporte de 5 milhões de dólares em equipamentos.



No entanto, o novo Código de Minas, aprovado em janeiro de 1940, proibiria a participação de estrangeiros em negócios de mineração e siderurgia. Imediatamente, a USS anunciou sua desistência do negócio. Mesmo a pressão do governo americano sobre a companhia não obteve resultado.

O jeito então foi agir de forma incisiva. Vargas deixou claro que a “Política de Boa Vizinhança” precisava se traduzir em ajuda econômica imediata. No tabuleiro político daqueles anos turbulentos, de disputas de territórios e de áreas de influência, o Brasil não daria prioridade a ideologias: preferia sua parte em dinheiro. Para que não restassem dúvidas, o governo Vargas convidou os alemães a também fazerem sua oferta. Mais uma vez o estrategema deu certo.

Mas os Estados Unidos não estavam dispostos a fazer caridade. Se era para ser direto, Washington também o seria: desejava, sim, articular um acordo siderúrgico com o Brasil, mas no âmbito de um amplo projeto de cooperação na área militar. Os alemães, embora também estivessem inclinados a aceitar todas as condições do Brasil, desesperados que estavam por matérias-primas, não tinham cacifre para fornecer equipamentos naquele instante, uma vez que seu parque siderúrgico mal dava conta da crescente demanda por armamentos capazes de garantir a ocupação de tantos territórios ao mesmo tempo, naqueles meados de 1940, quando a guerra já se iniciara oficialmente. Para alívio de Oswaldo Aranha, a balança pendeu então definitivamente para o lado norte-americano.

O decreto-lei 3.002, de 30 de janeiro de 1941, investiu a Comissão Executiva do Plano Siderúrgico Nacional, criada por Vargas, de plenos poderes para fazer o que fosse necessário para a instalação de uma indústria siderúrgica no Brasil, ao mesmo tempo em que autorizava o Ministério da Fazenda, por meio do Tesouro Nacional, a liberar o capital necessário a fim de completar o dinheiro para a construção da usina.

A comissão não perdeu tempo. A Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) foi criada em 9 de abril de 1941, com capital inicial de 25 milhões de dólares, metade fornecidos pelas caixas econômicas e institutos de previdência. Guilherme Guinle foi nomeado primeiro presidente da instituição, tendo Ari Frederico Torres como vice e Edmundo de Macedo Soares no cargo de diretor técnico. Guilherme (1882-1960) era filho de Eduardo Guinle (1846-1912). Engenheiro ligado à construção de hidrelétricas, substituiu o pai na presidência da Companhia Docas de Santos e, de 1931 a 1936, foi membro da diretoria do Centro Industrial do Brasil (CIB), entidade que o dinheiro de Eduardo ajudara a concretizar.

Nos meses seguintes à criação da CSN, o governo brasileiro começou a articular uma maneira de resolver de vez a questão da Itabira Iron Ore e da estrada de ferro Vitória a Minas, que pertenciam a Percival Farquhar (*leia p. 112*) e que, desde 1920, eram fonte de permanente preocupação para os políticos nacionalistas. Então, em 3 de março de 1942, foram enfim assinados os chamados Acordos de Washington, por meio dos quais o Brasil adquiriu a Itabira Iron – e se livrou de Percival Farquhar.

As imensas jazidas do Pico do Cauê foram compradas pela Inglaterra e repassadas ao Brasil, que ainda recebeu 14 milhões de dólares por meio do Eximbank para o aparelhamento das minas e do porto de Vitória, por onde o ferro seria exportado. A operação não só consolidou o fornecimento de matéria-prima para a nascente CSN: foi também o embrião da Companhia Vale do Rio Doce, criada cerca de um ano depois (*leia p. 154*). Como parte do acordo, o Brasil ainda recebeu 45 milhões de dólares para construir a siderúrgica.

Ao final da Guerra, em 1945, a CSN já era uma realidade, iniciando oficialmente suas operações em 1º de outubro de 1946, impulsionando o progresso da de Volta Redonda, no Estado do Rio, e revitalizando a Central do Brasil – a antiga Estrada de Ferro D. Pedro II –, cujos trilhos passaram a escoar a produção do aço. Um século e meio depois das áruas tentativas da Fábrica Real de Ipanema, de Varnhagen, e da ousadia da Fábrica Patriótica, de Eschwege, o Brasil enfim possuía uma siderúrgica à altura do potencial de suas reservas.

Era o símbolo definitivo da transformação de um país que, enfim, migrava de um modelo agro-exportador para a economia industrial. Em 1993, a CSN foi privatizada, passando às mãos do grupo liderado por Benjamin Steinbruch, ligado à Vicunha, maior empresa têxtil da América Latina. Atualmente, o lucro líquido da CSN (R\$ 38 milhões em 1993) suplanta meio bilhão de reais e a usina produz cerca de 6 milhões de toneladas de aço bruto e mais de 5 milhões de toneladas de laminados por ano, o que a torna uma das mais produtivas do mundo.



Entre chispas e chamas: operário da Companhia Siderúrgica Nacional opera um dos fornos da usina que, a partir da segunda etapa de sua expansão, concretizada em 1954, passou a produzir 680 mil toneladas de aço por ano. Em 1960, o número saltaria para mais de um milhão de toneladas. Privatizada em 1993, a CSN atualmente produz cerca de seis milhões de toneladas anuais.

GERDAU E A FORÇA DO AÇO

O Grupo Gerdau é o 14º maior produtor de aço do mundo e o líder no segmento de aços longos nas Américas. Fornecedor de aço para os setores da construção civil, indústria e agropecuária, é considerado um dos maiores grupos recicladores do mundo, reaproveitando anualmente cerca de 12,8 milhões de toneladas de sucata ferrosa. A Gerdau possui filiais na América Latina, Canadá, Espanha, Estados Unidos, Guatemala, Índia, México e República Dominicana e teve um faturamento bruto de 10 bilhões de reais no primeiro trimestre de 2008.

A primeira nasceu em meio a um conflito mundial, entre acordos governamentais e a necessidade de se fazer um país forte. A outra, sua concorrente, teve origem no ideal de um imigrante alemão, entre encontros familiares e a necessidade de sobrevivência. E se a principal diferença entre a CSN e Gerdau está no modo como surgiram, a maior semelhança viria nos tempos modernos, quando as duas mostraram ser gigantes do aço.

A história da Gerdau se iniciou em 1869, quando Johann Heinrich Kaspar Gerdau – ou simplesmente João Gerdau – desembarcou com 20 anos no porto de Rio Grande (RS). Instalado na Colônia de Santo Ângelo, começou como tantos outros imigrantes: investindo no comércio.



No final dos anos 1880, João Gerdau mudou-se para Porto Alegre e, em 1901, trocou o comércio pela indústria ao comprar a Fábrica de Pregos Pontas de Paris. Sob o comando de Hugo, filho mais velho de João, a fábrica – que então passou a ostentar o nome da família – fez com que o Rio Grande do Sul deixasse de depender da importação de pregos da Europa. Com um talento para os negócios herdado do pai e um conhecimento adquirido nos países que visitara, Hugo Gerdau tornou-se também um dos sócios-fundadores da Cia. Geral das Indústrias – que daria origem aos Fogões Geral.

Em 1930, Hugo Gerdau participou da criação do Centro de Indústrias Fabris do Estado do Rio Grande do Sul – que daria origem à FIERGS – e ainda conheceu aquele que seria o responsável pela grande expansão dos negócios da Gerdau: o alemão Curt Johannpeter. Genro de Hugo, Johannpeter assumiu em 1946 a direção da empresa do sogro e deu início a uma nova fase da empresa. Em 1947, a metalúrgica da família tornou-se sociedade anônima e, no ano seguinte, Johannpeter adquiriu a Siderúrgica Riograndense. Foi o começo dos investimentos no aço.

Jorge Gerdau Johannpeter, filho de Curt, começou cedo a operar as máquinas de produção de pregos e a conviver com os operários. A partir da década de 1960, participou da compra de novas fábricas e siderurgias e, de 1983 a 2006, ocupou o cargo de diretor-presidente. Atualmente, uma nova geração de Gerdau está na direção daquela que se firmou como uma das maiores indústrias que o Brasil moderno já produziu.



A CSN EM 2008

Áreas de atuação

A CSN atua preferencialmente nas áreas de siderurgia, mineração e infraestrutura.

Produção

A produção anual da Companhia Siderúrgica Nacional é da ordem de 5,6 milhões de toneladas ao ano.

Estrutura

A empresa possui uma usina siderúrgica integrada, cinco unidades industriais (sendo uma delas nos EUA e outra em Portugal), minas de minério de ferro, calcário e dolomita, distribuidora de aços planos, terminais portuários, participações em estradas de ferro e em duas usinas hidrelétricas.

Lucro

A CSN, que antes da privatização dava prejuízo, registrou um lucro recorde de R\$ 2,9 bilhões em 2007, o que representa um aumento de 150% em relação ao ano anterior.

Funcionários

A empresa conta com cerca de 16 mil funcionários.

FONTE: CSN



No Pico do Cauê: como se imitasse, treze anos depois, a pose de Percival Farquhar no topo da montanha de ferro de Itabira, o presidente da Vale, Demerval Pereira, deixa-se fotografar junto à enorme jazida, em companhia dos membros de uma Comissão Parlamentar, em 1948. Acima, Oswaldo Aranha ratifica, com o embaixador norte-americano Noel Charles, os Acordos de Washington.

VALE DO RIO DOCE

A Companhia Vale do Rio Doce começou a nascer por meio do mesmo movimento que levou a Itabira Iron Ore (*leia p. 112*) a definhar. Em 1927, o governo federal impôs a assinatura de um novo acordo à empresa de Farquhar, mediante ao qual a exportação das reservas de ferro do Pico do Cauê só poderia se iniciar após a construção da siderúrgica que a Itabira se prontificara a fazer, conforme o contrato de 1920. Isso forçaria a empresa a investir muito antes de obter lucro.



Em novembro de 1928, a Itabira seria obrigada a renunciar ao uso exclusivo do porto que construiria, com recursos próprios, no Espírito Santo, bem como a abrir mão do monopólio das linhas férreas, também feitas às suas expensas, concordando não só em franquear os dois empreendimentos a concorrentes, como permitir que ambos fossem utilizados para o transporte e embarque de quaisquer outras mercadorias e até passageiros.

Em setembro de 1930 a Itabira conseguiu ser dispensada da construção da usina siderúrgica, medida que agradou aos pequenos produtores de ferro mineiros, que não mais precisariam enfrentar a concorrência de um grupo muito maior. Com as condições aceitas de parte a parte, a companhia de Farquhar foi enfim autorizada pelo governo de Washington Luís a buscar financiamentos. Mas então sobrevieram, quase em seqüência, a crise econômica mundial, iniciada em outubro de 1929, e a Revolução de outubro de 1930, no Brasil. Para agravar ainda mais a situação da Itabira, em 1921 fora criada a usina Belgo-Mineira, fruto da associação entre capitais nacionais e estrangeiros. Como a empresa não visava à exportação do ferro e tampouco impunha o monopólio, foi autorizada a se instalar e pôde iniciar suas operações quase que de imediato, no começo da década de 1920.

No último dia de outubro de 1930, Getúlio Vargas assumiu o poder, com discurso nacionalista. Sua primeira providência efetiva no setor siderúrgico foi a criação, mediante o decreto 23.979, de 8 de março de 1934, do Departamento Nacional da Produção Mineral (DNPM), ao qual passaria a se subordinar toda a extração mineral do país. A segunda medida de impacto na área deu-se com a promulgação do Código de Minas, por meio do decreto 24.642, assinado em 10 de julho daquele ano. Entre seus quase cem artigos, os mais importantes determinavam que:

– *as jazidas são bens imóveis que não fazem parte das terras em que se encontram (embora o proprietário das terras tenha prioridade para obter a concessão);*

– *a exploração depende de concessão do governo federal;*

– *tanto autorizações para a realização de pesquisas quanto a concessão de lavras serão dadas exclusivamente a brasileiros ou a sociedades organizadas no Brasil.*

O Código abarcava uma extensa série de normas e regulamentos, mas os três itens destacados acima definiam com clareza seu propósito primordial: garantir para o Estado o controle das riquezas minerais e evitar o domínio estrangeiro do setor. A novela Itabira ganharia então novos ingredientes. Depois de ter entrado na década de 1930 com o contrato enfim legalizado, a empresa foi surpreendida com sua anulação, pois as obras não haviam se iniciado dentro do prazo preestabelecido (27 de março de 1931). Mais tarde, a anulação foi suspensa, mas o caso seguiu sem solução até 1935, quando Vargas o reencaminhou ao Congresso.

Consultados pelo presidente, os militares se manifestaram contrários ao acordo e, em 1937, em pleno Estado Novo, o assunto voltou a ser discutido no Congresso. Uma comissão do Conselho Federal de Comércio Exterior elaborou, em fevereiro de 1939, um parecer, aprovado pelo Conselho de Segurança Nacional em maio de 1940, de acordo com o qual se estabelecia o monopólio do Estado na extração de ferro e manganês e se propunha a organização da indústria siderúrgica nacional sob regime estatal.

Para a Itabira de Faquhar aquele foi o golpe certo numa seqüência de diretos que vinha levando havia mais de uma década. O Código de Minas já a impedira de explorar diretamente suas jazidas por ser uma empresa estrangeira. O decreto 1.507, de 11 de agosto de 1939, declarara caduco seu contrato com o governo, o que a fez perder todas suas concessões federais e estaduais, embora continuasse de posse das propriedades e das minas, uma vez que havia declarado ser legítima possuidora da área antes do novo regulamento.

Em 1940, numa última e desesperada cartada, Percival Farquhar associou-se a empresários brasileiros, desmembrando a Itabira Iron Ore em duas empresas, agora nacionais: a Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia, que incorporava a Estrada de Ferro Vitória a Minas, e a Companhia Itabira de Mineração, proprietária das reservas do Pico do Cauê. Finalmente, em junho de 1940, concretizou-se o primeiro embarque de minério de ferro no Porto de Vitória. Mas os dias das duas novas empresas, bem como dos demais empreendimentos de Farquhar no Brasil, estavam contados.



O Pico do Cauê, antes e depois: ao alto, uma escavadeira vai despedaçando, pouco a pouco, a montanha de ferro de Itabira, em foto de 1951. Cerca de dez anos depois, o Pico já fora aplainado e chamava-se, simplesmente, “mina do Cauê”.



Os bois, a ferrovia e o porto: foi durante a construção da estrada de ferro Vitória-Minas, em 1904, que engenheiros ingleses descobriram as jazidas de ferro de Itabira.

Na foto acima, carros de boi auxiliam no erguimento da estação de Cavalinhos, em Minas, em 1940. À direita, no mesmo ano, o minério é descarregado no porto de Tubarão, em Vitória (ES), depois de ter sido transportado por meio de pequenos caminhões. A precariedade do processo é evidente: a ferrovia ainda não estava pronta e o porto não dispunha de terminais apropriados.

Em 1941, o Brasil deu um passo decisivo para o desenvolvimento da indústria siderúrgica brasileira ao assinar com os Estados Unidos o acordo que autorizava aos americanos instalar bases militares em Natal, no Rio Grande do Norte – ponto estratégico para reabastecimento entre os EUA e a África –, em troca de um empréstimo do Eximbank para a construção da Companhia Siderúrgica Nacional em Volta Redonda, no Rio de Janeiro.

Firmados em 3 de março de 1942, os Acordos de Washington dariam contornos definitivos à história da Vale. Ficou acertado que o governo britânico compraria e repassaria ao governo brasileiro, sem quaisquer ônus, as jazidas de ferro pertencentes à Itabira Iron, enquanto os Estados Unidos dariam um financiamento de 14 milhões de dólares por meio do Eximbank, para o aparelhamento das minas da Itabira e do porto de Vitória. O Brasil, por sua vez, compraria a Estrada de Ferro Vitória a Minas. Os aliados passariam a receber o minério a preços bem abaixo do mercado até o final da Guerra, e depois disso teriam a preferência de compra, a valores de mercado.

O decreto-lei 4.352, de junho de 1942, determinou a encampação da Companhia Brasileira de Mineração e Siderurgia e da Companhia Itabira de Mineração (com o pagamento de indenizações) e a criação da Companhia Vale do Rio Doce. Israel Pinheiro foi nomeado por Vargas para articular a transição. Pouco depois, seria eleito o primeiro presidente da Vale em assembléia realizada em 11 de janeiro de 1943, que fixou a sede administrativa em Itabira e a sede jurídica no Rio de Janeiro.

A prioridade da gestão de Pinheiro era viabilizar a infra-estrutura necessária ao funcionamento da companhia, não apenas tratando da extração, mas fazendo funcionar o triângulo mina-ferrovia-porto. A firma de consultoria americana Parsons, Klapp, Brinckerhoff e Douglas executou os estudos técnicos e desenvolveu os projetos, trazendo dos Estados Unidos 8 mil toneladas de materiais, em especial trilhos para a estrada de ferro, 90 vagões e nove locomotivas. Os 14 milhões de dólares revelaram-se insuficientes e o Eximbank concedeu novo empréstimo de 5 milhões, com aval do Tesouro Nacional.

A despeito das dificuldades iniciais, a tarefa foi executada com êxito e a Vale começou a deslanchar. Contudo, quando Israel Pinheiro entregou o comando a Demerval José Pimenta, em 1946, o cenário já não era tão otimista. A II Guerra Mundial acabara um ano antes. Os Estados Unidos e a Inglaterra, voltados para reconstrução da Europa, abriram mão de sua prioridade sobre a produção da Vale. Além de ter perdido a garantia de colocação da produção em seus dois principais mercados – embora os EUA continuassem como o principal comprador –, o Brasil enfrentava a concorrência de países como o Canadá e a Venezuela, que conseguiam preços mais atraentes graças ao menor valor do frete. Apesar disso, a empresa logrou atingir sob o comando de Pimenta algumas conquistas expressivas. Ao final dos anos 40, já respondia por 80% das exportações brasileiras de minério de ferro.

Mas o ano de 1950 é que se tornaria um divisor de águas na trajetória da Vale. Conforme definido nos Acordos de Washington, a companhia havia sido constituída como uma sociedade anônima de economia mista, cujo capital inicial nominal era de 200 mil contos de réis – o cruzeiro se tornaria a moeda nacional ainda em outubro de 1942 –, e que só passaria ao efetivo e absoluto controle do governo brasileiro depois de quitados os empréstimos e as demais obrigações contratuais. Enquanto isso, seria administrada em conjunto. A Estrada de Ferro Vitória a Minas seria gerida somente por brasileiros, mas as minas de Itabira teriam a participação de diretores americanos.

Segundo o estatuto, a diretoria seria integrada por um diretor-presidente nomeado pelo presidente da República e quatro diretores eleitos em assembléia. Junto com Israel Pinheiro, assumiram o general Denis Desiderato Horta Barbosa – não confundir com Júlio Caetano Horta Barbosa, também general, primeiro presidente do Conselho Nacional do Petróleo (CNP) e líder da causa “O Petróleo é Nosso” – como vice-presidente, o major João Punaro Bley, interventor do Espírito Santo, e os americanos Robert K. West e C. Alvin Lawrenson, representantes do Eximbank.

As relações da Vale – e, por extensão, do governo brasileiro – com o Eximbank foram azedando ao longo do tempo. Primeiro porque, à época do empréstimo inicial de 14 milhões de dólares, feito mediante a assinatura de notas promissórias, ficou acertado que a Vale pagaria as prestações com o equivalente a 15% de suas exportações. Depois de 25 anos, o empréstimo seria considerado quitado, mesmo que os 15% não atingissem o total da dívida.



O livro e o palanque: acima, *Ferro*, obra lançada por Monteiro Lobato em 1933. Abaixo, José Maria Alkmin, Israel Pinheiro, Castelo Branco e o então presidente da Vale, Oscar de Oliveira, inauguram o porto de Tubarão, em Vitória (ES), em 1º de abril de 1966.



A VALE EM 2008

A empresa está presente em cerca de 30 países nos cinco continentes

Áreas de atuação

Produção e comercialização de minério de ferro, pelotas, níquel, concentrado de cobre, carvão, bauxita, alumina, alumínio, potássio, caulim, manganês e ferroligas.

Lucro

O lucro da Vale em 2007 foi de R\$ 20 bilhões, o que representou um crescimento de 49,2% em relação a 2006.

Investimentos

Somente neste ano a Vale vai investir US\$ 11 bilhões para 2008 – o maior montante já investido por uma mineradora no mundo.

Produção

Em 2007 a Vale exportou 291 milhões de toneladas métricas de minério de ferro e pelotas, 268 mil toneladas de níquel e 300 mil toneladas de cobre.

Funcionários

A empresa conta com mais de 100 mil funcionários, entre próprios e terceirizados.

FONTE: VALE

A II Guerra havia tornado o mundo dos negócios uma extensão das políticas de governo, por isso o Eximbank concordara em aceitar as condições de alto risco. Esperava-se que três anos após o início das operações a Vale já estivesse exportando 1,5 milhão de toneladas anuais, mas as exportações mal passavam das 100 mil toneladas ao ano. O resultado é que no final da década de 1940 a Vale se encontrava sem recursos e o Eximbank brigava para não amargar o prejuízo. Assembléia de acionistas realizada em 1948 decidiu assumir a dívida integral com o banco, até como forma de deixar o caminho aberto para um novo empréstimo. Mas o Eximbank queria mais: exigia que o presidente da companhia tivesse apenas poderes de supervisor, ficando seus executivos com o verdadeiro comando.

A criação de uma superintendência e de um conselho técnico, destinados a acalmar o banco, não foi o bastante, uma vez que o presidente mantinha poderes executivos. Em janeiro de 1950, o general Eurico Gaspar Dutra, então presidente da República, resolveu encerrar a pendenga confirmando as atribuições do presidente da Vale e ratificando sua autonomia. No ano seguinte, uma mudança no estatuto previa que todos os diretores teriam de ser nascidos e residentes no Brasil. O Eximbank não conseguiu sucesso ao tentar o controle da empresa, mas ao menos se livrara de não receber boa parte do dinheiro que lhe era devido. Por fim, em 1952, já com Vargas de volta ao poder – então “nos braços do povo” –, o governo federal assumiu em definitivo o controle operacional da Vale.

Em 1970, a Vale se tornou sócia majoritária na exploração de minério em Carajás, no Pará, junto com a US Steel Co., que descobrira o veio três anos antes. Outro acordo, de 1972, permitiu à empresa explorar bauxita na região do rio Trombetas em parceria com a canadense Alcan Aluminiun. Mas o ponto de inflexão na história da Vale se deu em 1974, quando a companhia se converteu na maior exportadora de minério de ferro do mundo, com nada menos do que 16% do mercado transoceânico.

Ao longo dos anos 80, a Vale começou a explorar de fato o minério de ferro de Carajás. Inaugurou a Estrada de Ferro Carajás e começou a operar o terminal portuário de Ponta da Madeira, no Maranhão. Em 1996, dois anos depois de ter sido considerada a maior empresa do Brasil, a Vale foi incluída no Programa Nacional de Desestatização, pelo decreto nº 1.510, de 1º de junho daquele ano, assinado pelo então presidente Fernando Henrique Cardoso. A privatização se concretizaria em 6 de maio de 1997. O Consórcio Brasil saiu-se vencedor do leilão, tendo pago 3,3 milhões de reais por 41,73% das ações da empresa. O presidente da CSN, Benjamin Steinbruch, assumiu a presidência do Conselho de Administração da Vale.

Em 1998, seu primeiro exercício fiscal como empresa privada, a Vale revelou um crescimento de 46%. No ano seguinte, atingiu o maior lucro de sua história: 1,2 bilhão de reais. Em 2000, bateu o recorde de produção de minério de ferro – 119,7 milhões de toneladas – e comprou uma empresa no Barhein. Estava consumada sua jornada para se tornar de fato uma empresa global.





José Ermírio de Moraes (*acima*) fez da Votorantim uma das principais fabricantes de cimento Portland do Brasil, através da fábrica Santa Helena (*abaixo*). A empresa foi pioneira no setor ao fazer o co-processamento (queima e destruição de resíduos) na fabricação do chamado clínquer, principal matéria-prima do cimento.

UMA INDÚSTRIA CONCRETA

O nome vem do latim *caementu*, que designava, na velha Roma, uma espécie de pedra natural de rochedos de cal. Mas o que hoje se conhece por cimento – descendente das ligas de gesso calcinado do Egito antigo – é produto da descoberta do construtor inglês Joseph Aspdin. Em 1824, Aspdin queimou pedras calcárias junto com argila, transformou-as num pó fino e resistente à água e depois patenteou seu achado como cimento Portland (pois, segundo ele, possuía durabilidade e solidez similares às das rochas da ilha britânica do mesmo nome). O cimento Portland foi uma ponte entre o velho e o novo mundo das construções.

O primeiro a fabricá-lo no Brasil foi o coronel Antônio Proost Rodovalho, que, em 1888, instalou uma fábrica em Caieiras, nos arredores de Sorocaba. A pequena indústria – depois comprada por Antonio Pereira Ignácio, marcando o primeiro contato da Votorantim com o cimento – não chegou a ter uma produção significativa. Somente em 1926, com a criação da Cia. Brasileira de Cimento Portland Perus, em São Paulo, o cimento passou a ser um produto sólido e regular no país.

A partir dos anos 1930, com a expansão das cidades e a necessidade de material para a construção civil, a Votorantim investiu pesado no ramo de cimentos. Em 1936, através da fábrica Santa Helena, iniciou uma produção diária de 250 toneladas de cimento Portland. Tal foi o envolvimento de seu presidente José Ermírio de Moraes com o produto que, em 1937, ele fundou e foi o primeiro presidente da Associação Brasileira de Cimento Portland. A entidade foi responsável pela introdução no país dos testes de resistência de concreto e pelo controle de qualidade do cimento utilizado em grandes obras. Graças a esse controle, a produção nacional de cimento cresceu até fazer os importados sumirem do mercado. E não apenas isso: em 2007, o Brasil firmou-se como o oitavo produtor mundial de cimento.



UMA INDÚSTRIA ELÁSTICA

É a era chamada de *cautchu* – ou “a árvore que chora” – pelos indígenas do Equador. É impermeável à chuva, elástica e, quando fresca, pode ser moldada na forma desejada. Não é de se estranhar, portanto, que a borracha, produto da seringueira, tenha sido responsável por batizar um dos ciclos econômicos do país.

O ciclo da borracha fez de Manaus uma cidade aos moldes europeus. Em 1880, a capital amazônica tinha 50 mil habitantes e exportava 12 mil toneladas do produto do látex. A extração era feita pelos seringueiros que, fugidos da terrível seca de 1877-79, haviam migrado para o Amazonas. Pelas mãos desses retirantes nordestinos, esvaiu-se a seiva de oito milhões de árvores espalhadas por três milhões de quilômetros quadrados. Com o dinheiro da exportação, as ruas de Manaus fervilharam com banqueiros ingleses, investidores americanos e prostitutas francesas. A cidade tinha 300 telefones, 16 quilômetros de linhas de bondes elétricos e três linhas de navegação que a ligavam à Europa e aos Estados Unidos. Em 1896, foi inaugurado um dos primeiros teatros do Brasil, o fabuloso Amazonas, decorado com opulência. O lucro fácil duraria até 1904, quando parte das sete mil sementes de seringueira que o inglês Henry Wickham contrabandeara 30 anos antes enfim germinou na Malásia.

Em 1922, a maioria das plantações britânicas na Malásia estava com problemas e o preço da borracha asiática subiu. Foi nesse momento que surgiu a Fordlândia. Para abastecer sua indústria com o látex necessário para os pneus de seus automóveis, Henry Ford adquiriu uma gigantesca gleba no Pará para ali plantar sua matéria-prima. Só que os norte-americanos escolheram mal a terra, plantaram as seringueiras muito próximas umas das outras, elas foram vítimas de pragas e eles tiveram que lidar com a revolta dos trabalhadores. Acabaram praticamente abandonando as plantações.

A produção de borracha brasileira só ganhou um novo impulso durante a II Guerra. Com o conflito europeu, os Estados Unidos ficaram sem fornecedor. Como não havia reservas e a borracha sintética ainda estava em fase experimental, a solução foi encontrar novos seringueiros – ou antigos. Os americanos logo lembraram que poderiam aproveitar as árvores plantadas por Ford. Sem contar que existiam ainda 300 milhões de seringueiras nativas em condições de serem exploradas. Só faltava um preço compensador e uma supervisão americana. Foi assim que, na década de 1940, um novo surto extrativista se deu na Amazônia. Mas ele duraria só até o final da II Guerra quando, então, a borracha obtida do petróleo finalmente expandiu-se, aperfeiçoou-se e conquistou o mundo.



Acima, a “árvore que chora”, velha conhecida dos indígenas da América do Sul. A *Hevea Tropical* recebeu dos portugueses o nome de “pau de seringa”, que depois foi simplificado para “seringa” e finalmente virou “seringueira”. Abaixo, cartaz varguista de 1943 incentivando a produção de borracha.



A INDÚSTRIA TRAÇA SEU DESTINO

Um dos primeiros grandes eventos promovidos pela CNI foi a I Conferência Nacional das Classes Produtoras (I Conclap). Realizado na primeira semana de maio de 1945, em Teresópolis (RJ), em parceria com a Federação das Associações Comerciais do Brasil, o encontro teve duração de cinco dias e reuniu 680 entidades representativas da indústria, do comércio e da agricultura. Sob a presidência de João Daudt D'Oliveira (*abaixo, discursando, ao lado de Euvaldo Lodi*), a Conclap fez uma declaração de princípios, afirmando que “a ordem econômica brasileira baseia-se na liberdade e no primado da iniciativa privada”. Em fevereiro de 2008, o ex-ministro da Economia Delfim Netto escreveu uma coluna jornalística sobre a I Conclap. O texto segue reproduzido nesta página.



Na mesma semana em que terminou a II Guerra Mundial, um numeroso grupo de empresários brasileiros dos setores agrícola, comercial, industrial e de serviços (na época tinham orgulho de chamarem-se a si mesmos de “classes produtoras”) reuniu-se em Teresópolis, de 1º a 6 de maio de 1945, ainda sob a ditadura de Vargas (que foi deposto em 29/10/45). Eram, na maioria, pequenos e médios empresários que, com disposição, arte e engenho, tinham sabido aproveitar a interrupção do comércio externo. Autênticos e bem-sucedidos resultados da natural “substituição de importações”... As suas lideranças eram todas intelectualmente fortes, com visão progressista e respeitadas por sua coragem cívica (João Daudt D'Oliveira, Euvaldo Lodi, Íris Meinberg, Brasília Machado Neto e Roberto Simonsen).

A que se propunha a conferência? A nada mais nada menos do que sugerir caminhos que levassem à construção de instituições que colocassem o Brasil nos trilhos, com 1º) um desenvolvimento social e econômico robusto; 2º) num ambiente democrático; 3º) com equilíbrio interno (sem inflação e sem déficit fiscal) e externo (com equilíbrio no balanço comercial) e 4º) com maior justiça social.

Com a perspectiva histórica de 60 anos, a síntese das sugestões da conferência expressas na “Carta Econômica de Teresópolis” mostra que, se elas tivessem

sido atendidas, estaríamos hoje bem melhor no que respeita à educação e à saúde. Em matéria de energia, teríamos evitado os racionamentos dos anos 60 do século passado e o apagão de 2001. Na questão fiscal e sua consequência monetária, não teríamos conhecido a indexação e a hiperinflação. Por fim, mas não menos importante, em matéria cambial, nunca teríamos construído os impasses dos anos 60 e 90 do século 20. A restrição da oferta de energia e a acumulação dos déficits em conta corrente, que limitaram o crescimento nacional, certamente não chegariam a acontecer.

Mas o fato mais notório da “Carta de Teresópolis” é que ela antecipou em 57 anos a “Carta aos Brasileiros”, que elegeu Luiz Inácio Lula da Silva. Dos seus cinco objetivos básicos, o primeiro (como na proposta de Lula) era o “combate ao pauperismo”, elegante anglicanismo que significava, na época, o combate à fome.

Pena que no limiar da volta à democracia, em 1945, eles não tivessem tido a idéia de criar o “Partido do Trabalho”, isto é, de empresários e trabalhadores, pelo menos daqueles que não eram manipulados pelo velho e sempre novo “peleguismo” sindical de tradição varguista, que às vezes ainda nos assombra...

Antonio Delfim Netto

Folha de S. Paulo, 6 de fevereiro de 2008

BREVE INTERLÚDIO NA ERA VARGAS

Quando os vitoriosos “pracinhas” da Força Expedicionária Brasileira retornaram ao Brasil, em julho de 1945, desfilando orgulhosos pelo leito da Avenida Rio Branco (antiga Avenida Central), uma contradição escancarou-se aos olhos da nação: na Europa, o Exército nacional lutara pela democracia; em casa, o país vivia sob o regime ditatorial. Um ano e meio antes, a insatisfação de vários segmentos do país com o regime de Vargas já havia ficado clara com o surgimento do chamado “Manifesto dos Mineiros”. Lançado em 24 de outubro de 1943, no 13º aniversário da Revolução de 30, o documento clamava: “Queremos liberdade de pensamento, sobretudo do pensamento político”.

As pressões forçaram Vargas a baixar a guarda e, no dia 28 de fevereiro de 1945, ele assinou o Ato Adicional nº 9, fixando em 90 dias o prazo para marcar a data das próximas eleições. Os novos partidos se organizaram rapidamente: em 7 de abril daquele ano nascia a UDN (União Democrática Nacional), formada pela antiga oposição liberal, associada a banqueiros e ao setor privado. A UDN lançou a candidatura do brigadeiro Eduardo Gomes. Em julho de 1945, surgia, dentro da máquina do próprio Estado Novo, o PSD (Partido Social Democrático), que escolheu o marechal Eurico Gaspar Dutra como candidato.

Três meses antes de sua realização, as eleições marcadas para dezembro de 1945 já pareciam definidas: a UDN não teria como vencer Vargas e seus aliados. Em fins de outubro, porém, o presidente insiste em fazer de seu irmão, Bejo Vargas, o chefe de polícia do Rio de Janeiro. Liderado pelos generais Góis Monteiro e Dutra – aliados de Vargas em 1930 –, um golpe “branco” depõe o ditador. Entre humilhado e conciliador, o presidente declara à nação que renunciara ao cargo por vontade própria – e sai do Catete sem ser exilado e sem perder os direitos políticos. As eleições se realizam no dia 2 de dezembro sob sua vasta sombra, e Dutra, apoiado pelo PTB de Vargas, vence com certa facilidade a UDN de Eduardo Gomes: dos 6 milhões de votos (equivalentes a 13,4% da população), 3,25 milhões são dados a Dutra e ele toma posse no dia 31 de janeiro de 1946. Junto com o presidente assumem, naquele dia, Euvaldo Lodi – que, além de se manter à frente da CNI desde a fundação, elegera-se deputado federal pelo mesmo PSD – e Roberto Simonsen, que, também concorrendo pelo PSD, se tornara senador por São Paulo (vencendo o pintor Cândido Portinari, do PCB). Bastante próximos ao presidente, Simonsen e Lodi obtêm dele a assinatura do decreto-lei nº 9.043 que, firmado no dia 25 de junho de 1946, autoriza a criação do Serviço Social da Indústria, o SESI.



O Marechal Eurico Gaspar Dutra (1883 – 1974) nasceu em Cuiabá. Combateu a Revolta da Vacina em 1904, reprimiu os levantes tenentistas de 1922 e 1924, aderiu à Revolução de 30, enfrentou os paulistas em 1932 e os comunistas em 1935, apoiou o golpe do Estado Novo em 1937, foi ministro de Vargas por nove anos e o derrubou em 1945. Como presidente, proibiu o jogo e promulgou a nova Constituição – que chamava de “livrinho”. Introduziu o Brasil na Guerra Fria, criando a Escola Superior de Guerra, banindo o PC, rompendo relações com a União Soviética e se aproximando dos Estados Unidos de Harry Truman. Em torno de Dutra surgiram muitas piadas. Uma delas contava que, ao ser cumprimentado por Truman, que dissera “How do you do, Dutra?”, o marechal de imediato respondeu: “How tru you tru, Truman?”



EM BUSCA DE PAZ SOCIAL

Do surpreendente pioneirismo do baiano Luiz Tarquínio ao “paternalismo consciente” do carioca Jorge Street; da vila operária erguida por Delmiro Gouveia em pleno sertão das Alagoas aos preceitos do taylorismo compartilhados por Roberto Simonsen junto aos funcionários do Centro de Construtores e Industriais de Santos; da mística de “pai dos pobres” adquirida por Antônio Pereira Ignácio, que nos anos 20 chegou a fazer uma piscina para seus empregados, à aura de “pai dos pobres” que, dez anos depois, seria atribuída em muito maior escala a Getúlio Vargas, a preocupação com o bem-estar dos trabalhadores brasileiros percorreu um longo caminho. Um caminho muitas vezes tutelado e eventualmente marcado pela sombra do paternalismo – mas, ainda assim, o caminho trilhado por aqueles que jamais julgaram que a “questão social” pudesse ser “questão de polícia”.

O ano de 1946 – que veria nascer o Serviço Social da Indústria (SESI) – se iniciou com a posse de Dutra na presidência, em 31 de janeiro. A II Guerra havia acabado no ano anterior, e com ela a primeira fase da Era Vargas, que se estendera por 15 anos. Então, no dia 20 de fevereiro, cerca de cem mil operários entravam em greve em São Paulo. Entre fins de fevereiro e meados de março, 60 outras greves eclodiram por todo o país.

O movimento parecia a concretização dos piores pesadelos antevistos pelas 800 entidades representativas das “classes produtoras” que, menos de um ano antes, reunidas em Teresópolis, na I Conclap (*leia p. 162*), tinham lançado a *Carta da Paz Social*. Em 9 de maio de 1946, um ano exato após a I Conclap, e ainda em plena crise, representantes das federações industriais do Rio de Janeiro, de São Paulo (Roberto Simonsen), de Minas Gerais (Américo Gianneti), do Rio Grande do Sul (Herbert Bier), do Paraná (Heitor de França) e de Pernambuco (Antônio Alves Pereira) reuniram-se na sede da CNI, no Rio. Do encontro, presidido por Euvaldo Lodi, saiu a decisão de que era preciso criar, com urgência, “um serviço social que se dedicasse à defesa e à valorização do trabalhador na indústria e de sua família, além de promover medidas de estímulo à produção industrial”.

O empresário Morvan Dias de Figueiredo tomou parte naquele encontro – como tomara também na I Conclap e no Congresso das Indústrias, realizado em São Paulo em 1944, ano no qual passou a fazer parte do conselho fiscal da CNI. Euvaldo Lodi e Morvan Dias eram colaboradores próximos de Dutra. Então, no dia 25 de junho de 1946, eles obtiveram do presidente a assinatura do decreto-lei nº 9.043, que criava o Serviço Social da Indústria.

A ata de criação que regulamentava a instituição com o “objetivo de estudar, planejar e executar, direta ou indiretamente, medidas

que contribuam para o bem-estar social dos trabalhadores na indústria e atividades similares” foi ratificada no dia 1º de julho, na sede da Confederação Nacional da Indústria, à qual o SESI ficou subordinado. Roberto Simonsen discursou com a habitual eloquência: “Não há questão social – habitação, alimentação, educação, saúde e outras – cuja solução exija mais do que apenas boa vontade e diligência por parte dos que respondem pela preservação de nosso patrimônio social e histórico. É o espírito de serviço, tão recomendado pela filosofia cristã, que dá à riqueza, não o caráter de um instrumento para a fruição de bens individuais e egoísticos, mas uma larga função pública de soerguimento do conforto e do bem-estar das populações de trabalhadores.”

Em outubro daquele ano, como se completando um breve e bem-articulado ciclo, Morvan assumiu o Ministério do Trabalho. Sua gestão seria marcada “pela tentativa de manter o equilíbrio entre empregados e empregadores”, a ponto de ele ficar conhecido como “o ministro da paz social” – não por acaso o mesmo lema que norteou a fundação do SESI. O Serviço Social da Indústria poderia, a partir de então, concretizar seus propósitos e sua vocação, revelando, ao longo de uma trajetória hoje mais que sexagenária, que a preocupação com o bem estar dos trabalhadores e de suas famílias não é incompatível com a busca pelo lucro por parte das empresas como, na verdade, pode servir para alavancá-lo.



No alto, Roberto Simonsen, o presidente Dutra (*ao centro*) e o arcebispo do Rio, D. Jaime Câmara, no ano da fundação do SESI. Acima, o Conselho Nacional do SESI reunido em Petrópolis (RJ): à frente, ao centro, Dutra; à esquerda dele, de branco, Euvaldo Lodi e, ao seu lado, Morvan Dias de Figueiredo. Abaixo, o número 1 da revista *Sesinho* e a edição especial sobre os 200 anos da indústria no Brasil, de 2008.



MEMÓRIA FOTOGRÁFICA

O SESI em ação: ao lado, atleta acende a pira na abertura de mais uma Olimpíada promovida pelo SESI; abaixo, uma das ambulâncias da frota da entidade. Na coluna da direita, ciclistas na abertura da IV Olimpíada Operária de São Paulo; ao centro, desfile dos Jogos Desportivos Operários, no Vale do Anhangabaú (SP), na década de 1950; abaixo, desfile de alunos do SESI em Minas Gerais. Na página ao lado, as três fotos da coluna à esquerda mostram diferentes aspectos dos armazéns do SESI. Na coluna da direita, as aulas de alfabetização, as bibliotecas volantes e o atendimento odontológico – serviços que o SESI vem prestando aos trabalhadores brasileiros há mais de 60 anos.





Vários dos temas abordados neste livro foram estudados pela primeira vez – ou sob uma perspectiva inovadora – por Roberto Simonsen.

Sua *História Econômica do Brasil*, publicada em 1937, embora atualmente seja vista pelos especialistas como um tanto ultrapassada, foi a primeira obra de fôlego a analisar o papel desempenhado pelos “ciclos” do pau-brasil, do açúcar, do ouro e do café.

Foi, aliás, justamente esse trabalho de Simonsen que estabeleceu a teoria dos “ciclos econômicos” aplicada por décadas para interpretar os caminhos do desenvolvimento no Brasil. Ao todo, o mentor intelectual da CNI escreveu, entre 1912 e 1948, mais de 30 livros, a maior parte deles versando sobre temas ligados à indústria.



A MORTE DE SIMONSEN E O II CONCLAP

No dia 25 de maio de 1948, Roberto Simonsen subiu ao púlpito da Academia Brasileira de Letras para saudar o primeiro-ministro da Bélgica, em visita oficial ao Brasil. Um ataque cardíaco fulminante fez parar o coração do economista e empresário de 59 anos, matando-o em plena tribuna. Embora trágica, era uma morte emblemática; Simonsen falecia em pleno exercício da oratória combativa e vibrante, em geral posta a serviço de um mundo socialmente mais justo. Sete meses antes, em outubro de 1947, ele participara da XXVI Sessão Plenária do Conselho Interamericano de Comércio e Produção, realizada no hotel Quitandinha, em Petrópolis (RJ), no qual defendeu a aplicação, na América Latina, de um projeto similar ao Plano

Marshall, articulado pelos EUA para incrementar a reconstrução da Europa no pós-guerra. Disse Simonsen: “Reequipar o homem europeu e manter e agravar a pobreza latino-americana, além de constituir uma injustiça social, significa também incorrer num grave erro de estratégia política”. Ao morrer, Roberto Simonsen era senador pelo PSD. Mas, muito mais do que político, seu legado seria institucional e ideológico, sobrevivendo até os dias de hoje no seio das entidades que ele ajudou a criar.

Um ano e dois meses após a morte de Simonsen, Euvaldo Lodi homenageou-o ao longo dos sete dias de duração do II Conclap. Realizada em Araxá (MG) entre 24 e 31 de julho de 1949, a conferência, da mesma forma que o encontro de Teresópolis em 1945, agrupou delegados de muitas entidades das “classes produtoras”, reunidas para discutir os principais problemas econômicos do Brasil. Durante o congresso, nove comissões examinaram questões relativas à produção industrial, circulação e transporte, capitais, créditos e bancos; política comercial; regime fiscal; controle e atividade do governo na economia; educação profissional, produção agropecuária e serviço social e relações de trabalho.

A comissão de produção industrial clamou pelo “desenvolvimento do setor energético e de combustíveis, assim como o reequipamento e a ampliação do parque industrial, para o crescimento do país e a ascensão do nível de vida da população”. Mas seu foco se manteve na questão do petróleo, e o grupo recomendou “a rápida instalação de refinarias pelo governo, ou então mediante concessões a empresas particulares ou organizações mistas”. O tema estava de fato na ordem do dia e seria um dos mais quentes das eleições presidenciais, marcadas para o dia 3 de outubro do ano seguinte.

NOS BRAÇOS DO POVO

Embora afastado do governo por um golpe brando, Getúlio Vargas acabaria sendo um dos maiores vencedores das eleições de dezembro de 1945. Não só figurativamente: Vargas foi eleito senador por dois estados (RS e SP) e deputado por outros sete. Ainda assim, praticamente não apareceu no Senado ao longo de seus quatro anos de mandato: preferiu o auto-exílio na fazenda Itu, em São Borja (RS), na qual recebia o beija-mão dos políticos e articulava sua triunfal volta ao poder. Na verdade, as manobras para a sucessão de Dutra se iniciaram antes de o marechal completar a metade de seu mandato. Embora Dutra se recusasse a apoiar a candidatura Vargas, ela logo surgiu, lançada pelo então deputado estadual do PTB João Goulart, durante a comemoração do 67º aniversário do ex-presidente, em 19 de abril de 1950, na própria fazenda Itu. Vargas concorreu pelo PTB, tendo como vice João Café Filho, do Partido Social Progressista (PSP), que fora indicado pelo presidente do partido, o governador paulista Ademar de Barros (em torno do qual se popularizou o *slogan* “rouba, mas faz”). O acordo era bastante simples: Vargas em 1950, Ademar em 1955. Nas eleições de 3 de outubro de 1950, Vargas concorreu contra Cristiano Machado, do PSD, e Eduardo Gomes, outra vez candidato da UDN.

Baseando sua campanha na defesa da industrialização e na necessidade de se ampliar a legislação trabalhista, Vargas venceu fácil, obtendo 48,7% dos votos. A UDN tentou impugnar a eleição, alegando que só poderia ser considerado vencedor o candidato que obtivesse a “metade do total de votos mais um”. O Tribunal Superior Eleitoral rejeitou o pedido e, no dia 31 de janeiro de 1951, Vargas recebeu a faixa presidencial das mãos de Dutra. Foi como se ele nunca tivesse saído do Palácio do Catete.

Ao assumir, o novo-velho presidente defrontou-se com uma questão inflamável: de cunho fortemente nacionalista, o movimento “O Petróleo é Nosso” incendiava os ânimos da nação e retomava as propostas estatizantes de Monteiro Lobato para o setor (*leia as páginas seguintes*). O debate redundaria na fundação da Petrobras, em outubro de 1953, de acordo com as sugestões do economista Rômulo de Almeida, então assessor especial de Vargas e mentor do projeto. Desde 1950, Almeida era o braço direito de Euvaldo Lodi e o principal conselheiro econômico da CNI (*leia ao lado*). Lodi, por seu turno, além de permanecer desde 1938 como presidente da CNI, também foi reeleito deputado federal por Minas. Nem ele nem o presidente podiam supor o que o futuro lhes reservava.



O baiano Rômulo de Almeida (1914-1988) saiu às ruas de Salvador para combater a Revolução de 30. Onze anos depois, por ironia, tornou-se, no Acre, o diretor regional do IBGE, criado por Vargas. Em 1946, conheceu Euvaldo Lodi, que o levou para a CNI, onde se tornou um dos principais conselheiros. Em janeiro de 1951, com a posse de Vargas, Almeida foi designado oficial-de-gabinete do Gabinete Civil da Presidência da República. Lá, desenvolveu projetos relativos ao carvão mineral e se envolveu na questão do petróleo. Chefiou o grupo que propôs a criação da Petrobras, embora fosse contrário ao monopólio estatal. Foi presidente de honra do PMDB baiano (1985). Ao morrer, era diretor da área industrial do BNDES, cargo ao qual fora nomeado por José Sarney.



O OURO NEGRO TAMBÉM É NOSSO

José Bento Monteiro Lobato (1882-1948) entrou para história do Brasil graças à vasta produção literária, em especial o clássico infantil *Sítio do Picapau Amarelo*. Ele também revolucionou a indústria editorial brasileira, como já foi dito. Mas se revelaria ainda um incansável ativista nas causas nacionalistas, em especial na luta para manter em mãos brasileiras as imensas reservas de ferro que o país já sabia possuir, bem como as de petróleo que, julgava-se então, o Brasil haveria de ter.



Quando atuava como adido militar comercial nos Estados Unidos, no final dos anos de 1920, Lobato percebera a importância do automóvel e da indústria no novo modelo civilizatório que então se forjava, e o quanto ambos dependeriam do petróleo para se expandir. Quem controlasse o “ouro negro”, como os EUA já faziam – incluindo perfuração, exploração e refino –, se posicionaria na linha de frente. Aos demais caberia fornecer a matéria-prima para o progresso alheio. “Meu plano agora é um só: dar ferro e petróleo ao Brasil”, escreveu em carta a um amigo depois de visitar as montadoras de Detroit.

Ao retornar ao país, Lobato estava decidido a se engajar na causa nacionalista. Em 1932 – um ano depois de lançar o célebre *Reinações de Narizinho* –, o escritor, com apoio de sócios capitalistas, fundou a Companhia Petróleo Nacional e a Companhia Petróleos do Brasil. O lado literário e o lado empreendedor conviviam em harmonia, pois três anos depois, na condição de editor, publicou *A Luta pelo Petróleo*, do americano Essad Bey. Em 1938 foi a vez de *O Escândalo do Petróleo*, de sua própria autoria, no qual tratou o tema como questão de soberania nacional, provocando imenso desconforto às multinacionais do setor e ao próprio presidente Getúlio Vargas.

Até então, Lobato tivera livre acesso ao Palácio do Catete, onde já havia sido recebido por Vargas em diversas ocasiões. A repercussão do livro, e a insistência de Lobato em seguir adiante com suas denúncias em publicações e palestras pelo país, acabariam por levá-lo à prisão por alguns meses em 1941, quando já não contava com as boas graças do presidente, então em fase nitidamente ditatorial. No momento em que era forçado a cumprir o breve calvário, porém, Lobato já havia visto o petróleo jorrar pela primeira vez em território brasileiro. Na verdade, por – literalmente – obra sua.

O feito ocorrera em 1938, tendo sido descrito em minúcias pelo próprio escritor: *“A magnífica coluna levantou-se a 40 metros do solo, descreveu uma curva no céu e caiu sob forma de chuva negra. Na maior algazarra, entre palmas e assovios, o país proclamava sua independência econômica.”* O óleo havia jorrado do Poço Caraminguá I, conforme lhe batizara a boneca de pano Emília, e a proeza fora obra da nacionalíssima Companhia Donabentense de Petróleo, denominação também cunhada pela espevitada Emília em homenagem à não menos célebre Dona Benta. No livro *O Poço do Visconde*, o Visconde de Sabugosa, o conhecido sabugo de milho falante, encarregava-se de explicar às crianças o que era petróleo, como se o obtinha, qual sua importância para o desenvolvimento mundial e, sobretudo, qual seu papel na independência das nações. Como a maioria dos livros de Lobato, *O Poço do Visconde* não apenas foi um sucesso como revelou o poder profético do seu “faz de conta”.

Tendo ou não escutado o Visconde de Sabugosa – a data do “feito” da Companhia Donabentense é 9 de agosto de 1938, mas o livro saíra em 1937 –, o fato é que o governo Vargas emitiu, em 29 de abril de 1938, o decreto-lei nº 395, declarando de utilidade pública o precioso recurso natural, e regulando *“a importação, exportação, transporte, distribuição e comércio de petróleo bruto e seus derivados, no território nacional, e bem assim como a indústria da refinação de petróleo importado e produzido no país”*. O decreto instituiu também o Conselho Nacional do Petróleo (CNP). Em seu artigo 2º, estabelecia o monopólio estatal do setor.

Ficção e realidade: o “primeiro poço de petróleo do Brasil”, o poço do Visconde, faz jorrar seu “ouro negro”, na capa do livro de Monteiro Lobato, lançado em 1937 (p. ao lado, acima). Menos de dois anos depois, no dia 21 de janeiro de 1939, o petróleo deixou de ser ficção para se tornar realidade, jorrando de fato de uma perfuração na Bahia (abaixo). Por uma irônica coincidência, o primeiro poço de verdade ficava numa localidade chamada... Lobato (p. ao lado, abaixo).





O Petróleo é Nosso: a campanha que agitou o Brasil rebentou com a força de um jorro, em 1947. O líder nacionalista do movimento foi o general Horta Barbosa (acima, em debate público). Abaixo, o engenheiro Oscar Cordeiro visita o poço pioneiro de Lobato (BA), descoberto por ele anos antes.



O citado artigo determinava que “*compete exclusivamente ao Governo Federal:*

I – autorizar, regular e controlar a importação, a exportação, o transporte, inclusive a construção de oleodutos, a distribuição e o comércio de petróleo e seus derivados, no território nacional;

II – autorizar a instalação de quaisquer refinarias ou depósitos, decidindo sua localização, assim como capacidade de produção das refinarias, natureza e qualidade dos produtos refinados;

III – estabelecer, sempre que julgar conveniente, na defesa dos interesses da economia nacional (...), os limites, máximo e mínimo, dos preços de venda dos produtos refinados (...) tendo em vista, tanto quanto possível, sua uniformidade em todo o país.”

Na vida real, o petróleo jorrou pela primeira vez

no Brasil em 21 de janeiro de 1939, na plataforma DNPM-163, localizada na localidade de Lobato, próximo de Salvador, na Bahia, já sob supervisão do CNP – hoje Agência Nacional do Petróleo (ANP). O nome do vilarejo foi apenas uma ironia histórica. Lobato era o nome do antigo proprietário das terras e não possuía qualquer parentesco com o escritor. Embora tenha se revelado comercialmente irrelevante, o poço de Lobato estimulou novas pesquisas, perfurações e controvérsias.

A II Guerra colocou o nacionalismo na ordem do dia, ao mesmo tempo em que expôs a crescente dependência de combustíveis, até mesmo no caso dos Estados Unidos. Dotados de grande capacidade de produção, tecnologia e espírito desenvolvimentista, os EUA – como qualquer outra potência da época – dependiam das matérias-primas de países que ainda tentavam se libertar do colonialismo. Monteiro Lobato era a voz, literal e literária, daqueles que lutavam por um Brasil independente, e seu esforço daria origem a um dos segmentos mais bem-sucedidos da indústria nacional em todos os tempos.

O pós-guerra apenas reforçou o cenário antevisto e projetado pelo escritor: além da escassez geral de matérias-primas, as discussões em torno da criação do Estado de Israel iriam gerar as primeiras reações dos países produtores de petróleo do Oriente Médio, na maioria árabes, antecipando uma situação que, nas décadas seguintes, iria provocar crises econômicas globais (especialmente a de 1973) e até mesmo guerras (como a do Kuwait, em 1990).

Na década de 1940, o Brasil contava com apenas dois poços comercialmente viáveis – em Mataripe, na Bahia, e em Manguinhos, no Estado do Rio de Janeiro –, e ainda assim com produção escassa. Acostumados a importar praticamente todos os derivados do petróleo – tendo de suportar, além dos preços exorbitantes, desconfortos como a feiúra e a pouca praticidade dos veículos movidos a gasogênio –, os brasileiros não tardariam a levar às ruas o debate nacionalista.

O monopólio, que parecia definitivo, foi abalado em 1947, no mandato presidencial do general Eurico Gaspar Dutra (1945-1950), quando da elaboração de um novo estatuto para o setor petrolífero. Baseando-se na premissa de que o país não tinha dinheiro, tecnologia e pessoal especializado para assumir sozinho a gigantesca empreitada, o governo Dutra mostrou-se disposto a reabrir a exploração para a atuação estrangeira, embora com restrições. Contava com a ajuda americana, que acabou não vindo, entre outros motivos porque os Estados Unidos se empenhavam na aplicação do Plano Marshall, destinado a reconstruir a Europa devastada pela guerra.

As multinacionais – outra vez, como no auge da luta de Monteiro Lobato, com a Standard Óleo à frente – queriam mais: exigiam o controle das operações, com 51% das ações, e poder de decisão sobre onde, como e o que fazer em relação ao petróleo brasileiro. Enquanto o malfadado estatuto era elaborado ocorria uma série de debates no Clube Militar, sob a liderança dos generais Horta Barbosa (nacionalista) e Juarez Távora (então chamado de “entreguista”).

Horta Barbosa era um ferrenho anticolonialista que defendia o monopólio do Estado, por entender que a iniciativa privada brasileira não tinha condições de assumir a tarefa. Sem a tutela do Estado, acreditava ele, as reservas brasileiras inevitavelmente cairiam nas mãos dos trustes internacionais. Juarez Távora, por sua vez, era um anticomunista empedernido – e isso contava preciosos pontos junto a muitos dos companheiros de farda – que pregava uma política mais flexível, permitindo a exploração do petróleo nacional por estrangeiros. Távora era considerado “entreguista” por defender o alinhamento com os Estados Unidos.

Palco de discussões, embates acalorados e conspirações de toda ordem desde sua criação, em 26 de junho de 1887, o Clube Militar dava corpo a um movimento popular que se revelaria tão radical e apaixonante quanto os debates em torno da Abolição da Escravatura, no século 19. A campanha *O Petróleo é Nosso* ganhou as ruas do país, arrebanhando para suas fileiras aliados tão irreconciliáveis quanto militares, comunistas – razão de muito bate-boca no Clube Militar – e integralistas que, por definição, haveriam mesmo de embarcar no movimento. *O Petróleo é Nosso* tornou-se sucesso de público, o mais abrangente dos assuntos nacionais, discutidos em todos os bares e em todas as esquinas, dando margem inclusive à eleição de uma Rainha do Petróleo Brasileiro, honraria que, ironicamente, caberia a uma certa Petronilha Pimentel. Diante do clamor popular, o decreto proposto por Dutra não vingou.



Em nome da soberania nacional: Monteiro Lobato não se serviu apenas da própria pena para engajar-se na luta pela nacionalização dos recursos minerais do Brasil. Além de escrever reportagens e artigos, bem como obras ficcionais, sobre o ferro e o petróleo, Lobato também editou obras importantes, como *A Luta pelo Petróleo*, do norte-americano Essad Bey, editado em 1935 pela sua legendária Companhia Editora Nacional. A incisiva insistência do escritor em envolver-se em questões diretamente ligadas à “segurança nacional” o levaria a prisão em 1941, quando já não contava com as boas graças do presidente Vargas.



Acima, o marco comemorativo erguido no Campo de Lobato (BA), local do primeiro poço de petróleo descoberto no Brasil. Abaixo, passeata do movimento “O Petróleo é Nosso” saí às ruas em Salvador (BA).

Em janeiro de 1951, ao reassumir a presidência – então nos “braços do povo” –, Getúlio Vargas teve que lidar com o fervor ufanista que se inflamava em torno do petróleo. A certeza de que a questão não era mero “fogo de palha” veio no final do seu primeiro ano de mandato. Em dezembro, Vargas e sua equipe entregaram ao Legislativo um projeto técnico de exploração do petróleo em solo nacional. Nenhum de seus 31 artigos concedia o monopólio do petróleo à União. Foi o que bastou para novos protestos. Os nacionalistas, tendo à frente Artur Bernardes, qualificaram o projeto de “entreguista”. No Congresso, o engenheiro Fernando Luís Lobo Carneiro declarou que “o projeto do Sr. Getúlio Vargas admite acionistas estrangeiros acobertados sob a denominação enganosa de ‘pessoas jurídicas de direito privado brasileiras.’” E até o PTB, partido de Vargas, fez ressalvas ao documento.



Mas a maior surpresa do presidente e de seu assessor especial, Rômulo de Almeida (mentor do projeto), foi a reação da UDN. O partido, ao contrário do que havia demonstrado anteriormente, não só era favorável ao monopólio estatal, como apresentou projeto próprio que previa a criação de uma Empresa Nacional do Petróleo. Foi a gota d’água para Vargas rever os planos. E assim, em novembro de 1952, a Câmara aprovou um projeto emendado, que quase nada não tinha a ver com o original.

O destino do petróleo nacional foi traçado de vez em 3 de outubro de 1953, com a promulgação da Lei 2004 que criava a Petrobras. Quando isso aconteceu, Vargas e Almeida já estavam convencidos de que a opção pelo monopólio estatal era de fato a melhor, pois, saturadas de petróleo cru, as empresas estrangeiras tinham planos modestos para exploração petrolífera no país e estavam mais interessadas em garantir as reservas.

Mas a criação da Petrobras não diminuiu a pressão. Até o último dia do seu mandato – e da sua vida – Vargas veria as possibilidades de êxito da Petrobras sendo questionadas. E morreria sem ver uma das empresas que criou tornar-se líder em comercialização de derivados de petróleo no Brasil. De 1954 a 1997, todas as operações da Petrobras – exploração, produção e demais atividades ligadas ao setor – foram conduzidas pelo Estado. Em 1997, o então presidente Fernando Henrique Cardoso abriu as atividades da indústria petrolífera no Brasil à iniciativa privada. E, dessa vez, não se ouviram grandes protestos nacionalistas. A Petrobras, de todo modo, já havia se transformado numa gigante global.



A PETROBRAS EM 2008

A empresa mantém operações ou escritórios em 27 países, é a 14ª empresa do mundo no setor e a 7ª entre as de capital aberto. Possui 50 mil funcionários e produz mais de 2 milhões de barris de petróleo por dia.

Dimensões

Mais de 100 plataformas de produção
16 refinarias
30 mil quilômetros em dutos
6 mil postos de combustíveis
Escritórios nas principais cidades brasileiras e no exterior

Estrutura organizacional

A companhia está dividida em quatro áreas de negócios:
E&P – Exploração e Produção
Abastecimento
Gás & Energia
Área Internacional

Atividades internacionais

Compra e venda de petróleo
Fornecimento de tecnologias, equipamentos, materiais e serviços
Operação financeira com bancos e bolsa de valores
Afretamento de navios

Principais países em que atua

Angola, Argentina, Bolívia, Colômbia, Estados Unidos, Nigéria, Japão (escritório)

FONTE: PETROBRAS

O FIM DA ERA INDUSTRIAL DE BASE

Vinte e quatro de agosto de 1954 há de ter sido o dia mais dramático da história do Brasil para pelo menos três gerações de brasileiros. Às 4 horas e 30 da manhã, em seu quarto, no Palácio do Catete, no Rio de Janeiro, Getúlio Vargas suicidou-se com um tiro no coração. Ao fazê-lo, atingiu não apenas a si mesmo, mas a própria nação: o coração de seus aliados e a cabeça de seus inimigos. Ao longo de um quarto de século, Vargas fora o principal personagem do país. Naquele instante, como ele mesmo profetizara, saía “da vida para entrar na história”.

Que Vargas era aquele que se matava, de pijama, com um balaço no peito? Com certeza não o caudilho revolucionário de 1930, muito menos o ditador policialesco de 1937. Nem o presidente eleito pelo voto indireto em 1934 ou o positivista com recaídas totalitárias. Quem morria era o presidente que voltara ao Catete “nos braços do povo” – o “Pai dos Pobres”, o protetor dos trabalhadores, o nacionalista fervoroso. Mais do qualquer personagem incorporado por Vargas ao longo de 25 anos, morria o mais astuto político brasileiro de todos os tempos: o homem da conciliação, o ditador disposto a anistiar seus inimigos, o mais mineiro dos caudilhos gaúchos, risonho e misterioso “como um mandarim

chinês”. O homem que, em tese, era um livro aberto para seus adversários e um enigma indecifrável para os amigos mais íntimos.

Como se acompanhasse os meandros da carreira de Vargas, a história do Brasil dera tantos volteios desde a Revolução de 30 que o homem que se matou o fez para impedir o avanço dos conservadores. Era um “libertário” que morria, sacrificando-se em nome do que o país tinha de melhor. A morte de Vargas abalaria profundamente seus admiradores, mas causaria estragos muito maiores entre aqueles que conspiravam contra o seu governo. A reação popular à imolação do grande líder foi tal que o golpe em curso teve que esperar por dez anos.

Numa última, definitiva e dramática vitória contra seus detratores, Vargas ofereceu a própria vida em nome de convicções das quais talvez abrisse mão se lhe restasse outro caminho. Mas não lhe sobrava saída, e o mais complexo articulador político que o Brasil jamais tivera preferiu recorrer à última artimanha para assegurar uma vitória incontestável – que teve o cuidado de deixar minuciosamente explicada numa carta-testamento irretocável. Vivo, Getúlio Vargas comandara por quase 20 anos os destinos do Brasil. Morto, projetaria sua sombra e sua influência até o alvorecer da sexta década do século que, no Brasil, foi quase inteiramente dele.

Um dos sinais mais claros do quanto Vargas estivera ligado senão diretamente à própria fundação da CNI, pelo menos ao homem que a presidiu ininterruptamente durante seus primeiros 16 anos, fica evidente no fato de que Euvaldo Lodi, apenas dois meses após o traumático suicídio, viu-se na contingência de deixar o comando da Confederação Brasileira da Indústria. Quem assumiu em seu lugar, a 4 de novembro de 1954, ainda em meio à consternação nacional, foi Augusto Viana Ribeiro dos Santos. Três meses antes, e apenas 72 horas depois da morte de Vargas, já tomara posse no Palácio do Catete o vice-presidente Café Filho. Mas nem o governo federal, nem a CNI – na verdade, o Brasil como um todo – voltariam a encontrar seu rumo enquanto não cessasse o luto e o país não tivesse um novo presidente.

A campanha para a sucessão de Vargas na verdade já se iniciara à beira de seu caixão, no enterro em São Borja, ao qual compareceram, entre dezenas de outros políticos importantes, Juscelino Kubitschek e João Goulart. No dia 3 de outubro, conforme garantira Café Filho, as eleições parciais para o Congresso, marcadas antes da morte de Vargas, foram de fato realizadas. Então, no dia 25 de novembro, quando o país parecia mais calmo, o PSD lançou JK como candidato à presidência, numa chapa que tinha João Goulart, do PTB, como vice. Dois dias depois, a UDN afirma que não aceitará a candidatura de JK e ateia fogo à campanha antes mesmo de seu início. Boa parte do Brasil ainda pranteia Vargas – mas o ambiente político já arde e urge.

Mesmo tendo se afastado da presidência da CNI, Euvaldo Lodi ainda se mantém na ativa – e vive, ele próprio, momentos de grande dramaticidade política e forte carga emocional. Poucos dias antes do suicídio de Vargas, Lodi fora acusado pelo jornalista Carlos Lacerda de ser um dos mentores do atentado da rua Toneleros – no qual aliados do Vargas tentaram, à sua revelia e sem seu conhecimento, assassinar Lacerda mas erraram o alvo, mataram o major Rubens Vaz (que fazia as vezes de segurança do inimigo público número 1 do presidente) e... por vias transversas, acabaram atingindo o próprio Getúlio.

A acusação a Lodi foi feita sem provas e, mais tarde, seria atribuída ao fato de ele defender uma “política nacionalista e industrialista” (que desagrava Lacerda) e, em especial, por ter parado de contribuir com “altas somas de dinheiro” para o jornal *A Tribuna da Imprensa*, que pertencia ao polêmico jornalista. Mesmo afastado da CNI, e também da FIRJ (em cuja presidência foi substituído por Zulfo Malmann, seu opositor), Lodi seria reeleito deputado federal por Minas, em 3 de outubro de 1954. Mas morreria em um acidente de carro, no dia 19 de janeiro de 1956. Foi o fim de uma era.

Dali a quatro dias JK tomaria posse no Catete.

Um dos lemas da doutrina positivista, que inspirou Getúlio Vargas em sua juventude, rezava que “Os vivos são, sempre e cada vez mais, governados pelos mortos”. Uma vez morto, Vargas pareceu ser a própria concretização do dogma. A imagem abaixo, captada pelo legendário fotógrafo Salomão Scliar e publicada pela revista *Manchete* do dia 4 de setembro de 1954, mostra João Goulart (à esquerda, discursando), Juscelino Kubitschek (ao centro, cabisbaixo) e Tancredo Neves (à direita, de manta) pranteando Getúlio, no enterro, em São Borja (RS). Os três viriam a se tornar presidentes do Brasil.





V

O BRASIL PRODUZ
BRASÍLIA

1955 • 2003

JK E O PLANO DE METAS

Em 1º de fevereiro de 1956, um dia após se tornar o último presidente a tomar posse no Palácio do Catete, no Rio – onde um ano e meio antes Vargas se suicidara –, Juscelino Kubitschek reuniu seus ministros e apresentou o Plano de Metas a seus ministros (abaixo). Dizem os biógrafos que fora imerso numa banheira, na casa do cunhado Júlio Campos, em Belo Horizonte, que JK elaborara, meses antes, o plano que tratou de anunciar já em sua primeira reunião ministerial.



Para fazer com que 50 anos coubessem em cinco, o recém-eleito Juscelino Kubitschek anunciou à nação, no primeiro dia de fevereiro de 1956, seu Plano de Metas. Programa de 31 tópicos divididos em cinco grupos, o Plano consubstanciava a matéria de que eram feitos os sonhos desenvolvimentistas de JK. O grupo 1, da “Energia”, com cinco metas, receberia cerca de 40% dos investimentos; o grupo 2, dos “Transportes”, dono de quase 30% dos investimentos, possuía sete metas; o 3, dos “Alimentos”, teria 3,2% e seis metas. As “Indústrias de Base” compunham o grupo 4 e, com 20,4% dos investimentos, abarcavam 12 metas: cimento, aço, alumínio, metais não-ferrosos, álcalis, papel

e celulose, borracha, exportação de ferro, construção naval, equipamento elétrico, indústria de veículos motorizados e maquinaria pesada. O quinto grupo, da “Educação”, com 4,3% dos investimentos, tinha como meta única um programa de alfabetização.

Nas áreas industrial, de transportes e de energia, os resultados do Plano foram excepcionais. No setor industrial, as metas da indústria automobilística, do cimento, do aço e da construção naval atingiram praticamente 100% dos objetivos propostos. Apesar do fracasso quase total na educação e agricultura – às quais talvez faltasse o “charme” futurista e a sanha desenvolvimentista –, o Plano foi responsável pelo crescimento do PIB em taxas de 7% ao ano, de 1957 a 1961. A produção industrial cresceu 80%, com as porcentagens mais altas nas indústrias do aço (110%), comunicações (380%), mecânicas (125%) e de material de transporte (600%).

Empregados e empregadores, políticos e militares, sindicalistas e estudantes pareciam satisfeitos com o “nacional-desenvolvimentismo” de JK. Ao combinar habilmente forte intervencionismo estatal com os interesses da indústria nacional e o estímulo à entrada do capital estrangeiro, o “presidente bossa-nova” livrou o país do conflito entre “nacionalismo” e “entreguismo”, que tanto afligiu o Governo Vargas. Embora reluzente e febril, o Plano de Metas de JK iria gerar, já a partir de 1958, uma séria crise econômica (provocada pela dívida externa e a corrida inflacionária), herdada pelo governo seguinte, de Jânio Quadros.

RONCAM OS MOTORES

A indústria automobilística nacional deslanchou no Governo JK, mas a relação do Brasil com o automóvel era antiga. O primeiro veículo motorizado a rodar em solo brasileiro, um francês Peugeot, chegou ao país em 1891. Seu dono era um rapaz de 18 anos que se tornaria célebre ao inventar um meio de transporte ainda mais revolucionário do que o automóvel: Alberto Santos Dumont, o “Pai da Aviação”. No início do século 20, poucos membros de famílias abastadas podiam se dar ao luxo de rodar a bordo de veículos “automotores”, destacando-se entre carroças e charretes. A lista incluía nomes conhecidos como Matarazzo e Martinelli. Nas décadas seguintes, chegaram as montadoras estrangeiras. A Ford foi a primeira, em 1919. Seis anos depois veio a General Motors. O número de carros nas ruas crescia rapidamente, e no final da década de 30, a frota nacional já era de 200 mil veículos. Com a eclosão da II Guerra, as importações foram duramente afetadas, pois a produção metalúrgica das potências envolvidas, em especial os Estados Unidos – sede da Ford e da GM –, dava absoluta prioridade aos esforços de guerra.

Sem importações, a frota brasileira ficou defasada e as linhas de montagem, paralisadas.



A necessidade fez surgir uma incipiente e improvisada indústria nacional de autopeças. Mas foi somente em 1952 que o Governo Vargas tomou a medida decisiva de dotar o país da produção própria de veículos, ao proibir a importação de mais de uma centena de itens que eram fabricados no Brasil.

Mas é a criação do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), em 1956, já no Governo JK, que foi o marco decisivo na consolidação da indústria automobilística nacional, pois viabilizou iniciativas como a Fábrica Nacional de Motores, um dos marcos da política de Juscelino, embora tenha sido criada no Governo Vargas.

O poderoso Fenemê: foto clássica de Jean Manzon mostra um operário da Fábrica Nacional de Motores colocando a chapa frontal que trazia aplicado o logotipo da empresa, à frente de mais um caminhão Fenemê recém-saído da linha de montagem em Duque de Caxias (RJ). A fábrica foi inaugurada em 1947, já em pleno governo Dutra, embora o projeto tenha sido inteiramente articulado durante o governo Vargas.



A pequena notável: com sua surpreendente forma ovalada e porta frontal, a Romi-Isetta era feita na fábrica (abaixo) do imigrante italiano Américo Emilio Romi, em Santa Bárbara do Oeste (SP), e anunciada em jornais e revistas de todo o país.

A Fábrica Nacional de Motores foi fundada em 1942, dentro do mesmo contexto no qual nasceram a Companhia Siderúrgica Nacional e a Companhia Vale do Rio Doce. A FNM se inseria no âmbito dos Acordos de Washington, de um ano antes, ao integrar o programa chamado de *Lend and Lease* (Empréstimos e Arrendamentos). Destinava-se, de início, a produzir motores de aviões para contribuir com o esforço de guerra aliado. Terminada a guerra, em 1947 a fábrica instalada em Duque de Caxias, Rio de Janeiro, passou a produzir caminhões em parceria com a italiana Isotta-Fraschini. Chamado popularmente de Fenemê, o veículo ganhou espaço no mercado. Quando a Isotta-Fraschini faliu, cinco anos depois, a FNM passou a fabricar caminhões da também italiana Alfa Romeo. A companhia só lançou um veículo de passeio, o JK 2000 (em homenagem ao presidente), em 1960, quando da inauguração de Brasília.

A FNM foi comprada em 1968 pela Alfa Romeo, que acabou com a marca cinco anos mais tarde e seguiu produzindo veículos no país, com o próprio nome, até 1986, quando encerrou suas atividades no Brasil. Se a FNM pode ser considerada a primeira fábrica de veículos em série do país, com seus caminhões pesados, caberia a um peso-leve se consagrar como primeiro automóvel de passeio feito (mas não criado) no Brasil.

“Os funcionários da Romi-Iseta em tocante homenagem ao sr. Com. Américo Emilio Romi, na oportunidade do seu aniversário natalício, fez funcionar a Romi-Iseta nº 1. Precisamente às 11,30 horas do dia 30 de Junho de 1956, vivamente aclamado pelos operários da Romi-Iseta, o sr. Com. Américo Emilio Romi e sua Exma. Espôsa, d. Olimpia G. Romi tomaram assento na Romi-Iseta nº 1 percorrendo o pavilhão de montagem do primeiro automóvel construído no Brasil. Parabéns Brasil. Parabéns Romi. Parabéns Santa Bárbara d’Oeste.”

A notícia do *Jornal D’Oeste*, de Santa Bárbara do Oeste, em 1º de julho de 1956, retratava a realização do sonho do imigrante italiano Américo Romi, que chegou ao Brasil pobre, instalou-se no interior paulista e montou uma pequena fábrica de tornos. O negócio cresceu e, na euforia típica dos anos JK, Romi decidiu adaptar suas instalações para produzir o primeiro veículo feito no Brasil.

Criado pela Isetta de Milão, e depois adotado pela alemã BMW, o minúsculo veículo em forma oval, com aparência de uma bolha, tinha espaço para duas pessoas e uma única porta na frente. Parecia uma mistura de carro, moto e triciclo. A aparência inusitada não impediu que se tornasse um sucesso. O imigrante acrescentou seu nome ao original, e fez nascer a Romi-Isetta, lançada a 5 de setembro de 1956, com direito a desfile pelas ruas de São Paulo, bênção de arcebispo, visita de Jânio Quadros e exposição em praça pública. Embora tenham sido fabricadas só três mil unidades em três anos – em 1959 a Romi voltaria a se dedicar só aos tornos –, a Romi-Isetta tornou-se um ícone.



A Romi-Isetta havia sido criada na Itália. Portanto, só era reproduzida no Brasil sob licença, como os caminhões da Fábrica Nacional de Motores. A indústria brasileira se firmava, mas ainda a partir de modelos, tecnologias e capitais estrangeiros. Seria assim com a alemã Volkswagen, com a francesa Simca e com a americana Willys.

A Willys-Overland foi a primeira firma estrangeira a fabricar, de fato, carros no Brasil. A companhia se instalou em São Bernardo do Campo, São Paulo, em 1952, e de suas linhas de montagem saíram os célebres Jeeps. Em 1956, a Willys colocou no mercado a Rural, utilitário de rápida e larga aceitação. Naquele mesmo ano surgiu outro carro que entrou para o imaginário dos brasileiros: a perua DKW-Vemag, fruto da associação entre a brasileira Vemag (Veículos e Máquinas Agrícolas S.A.) e a alemã Auto Union, fabricante do original DKW (*Das Kleine Wunder*, ou “pequena maravilha”). A caminhoneta, logo apelidada de “risadinha” devido ao formato do radiador, recebeu o nome oficial de Vemaguet a partir de 1961. A perua da “Dekavê” virou um marco por ser o primeiro veículo nacional fabricado por dez anos seguidos e com nacionalização de componentes da ordem de 60% de seu peso.

O sucesso do modelo puxou o crescimento da Vemag, que por uma década dominaria boa fatia do mercado com carros relativamente baratos, resistentes e práticos, adaptados a um país com rodovias ruins. Seguiram-se modelos como o Belcar (sedã), e o Candango (espécie de jipe), cujo nome homenageou os trabalhadores que construíram Brasília.

A empresa que de fato mudaria a história da relação dos brasileiros com o automóvel foi a alemã Volkswagen. Embora viesse a se tornar famosa graças ao Fusca, a VW apresentou-se ao público brasileiro com a Kombi, em 1957. Criada na Alemanha na década de 40, a Kombi (*Kombinationfahrzeug*, ou “veículo combinado”) foi o primeiro monovolume do Brasil. Prática, de fácil operação e manutenção barata, caiu no gosto dos brasileiros a ponto de ser fabricada até os dias de hoje – alcançando 1,5 milhão de unidades vendidas –, com pequenas alterações estilísticas ou estruturais e novas tecnologias. Veículo preferencial para entregas rápidas, mostrou-se adequada a aplicativos tão díspares quanto biblioteca e consultório móveis, transporte escolar e táxi-lotação ou até ponto de venda de cachorros-quentes. Com efeito, um veículo combinado...

Mas o grande trunfo da Volks – aquele que iria se tornar o mais famoso carro a rodar no Brasil – teve sua produção em série iniciada em 1959 com o nome de Sedã 1200. O veículo começara a ser desenvolvido em 1933 por Ferdinand Porsche a pedido de Adolf Hitler. Em 1939 os primeiros Volks Wagen (“carro do povo” em alemão) saíram das linhas de montagem. Passada pouco mais de uma década da I Guerra, a Alemanha ainda enfrentava forte recessão econômica e possuía, proporcionalmente, uma das menores frotas de veículos da Europa, composta quase que só por carros de luxo. A idéia era produzir um veículo durável, econômico, versátil e barato. Foi exatamente o que Porsche fez.



A “Pequena Maravilha”: o DKW, ou Das Kleine Wunder, cujo significado literal é “pequena maravilha”, era um carro alemão feito pela empresa Auto Union que, no Brasil, associou-se à Vemag (Veículos e Máquinas Agrícolas S.A.) para produzir, a partir de 1956, não só o popular DeKavê (*acima, em primeiro plano, em anúncio de 1965*), como também as peruas Vemaguet (*mais para trás, à esquerda, no desenho*), o sedã Belcar e o popularíssimo Candango, uma espécie de jipe *off-road*, assim batizado em homenagem aos operários que construíram Brasília.



A indústria automobilística brasileira foi – e continua sendo – uma das mais poderosas da economia brasileira.

Por conta disso, dentre os cursos profissionalizantes disponibilizados pelo SENAI, aqueles ligados às necessidades das montadoras e fábricas de automóveis sempre estiveram entre os mais importantes.

Na imagem acima, uma das oficinas-modelo do SENAI. Com a eleição de Luiz Inácio Lula da Silva à presidência do Brasil em 2002 esse setor do SENAI adquiriu importância histórica ainda mais relevante: Lula formou-se como torneiro mecânico em um dos cursos oferecidos pela entidade.

Ao chegar ao Brasil, 20 anos após o sucesso na Alemanha, o “besouro”, como era chamado, ganhou o apelido de Fusca (adaptação abrigada da pronúncia de Volks, na qual V soa como F).

A alcunha se tornou tão conhecida que em 1983 acabou adotada como nome oficial do veículo. Foram fabricadas mais de 3,3 milhões de unidades até o modelo deixar de ser produzido no Brasil, em 1996. E aquela foi sua segunda saída de cena. A primeira ocorrera dez anos

antes, em 1986, só que o Fusca voltou em 1993, por solicitação do então presidente Itamar Franco. Apesar do anacronismo do pedido – o veículo estava ultrapassado e a linha de montagem, fora dos padrões, encarecia o preço final –, a medida acabou incentivando o (re)surgimento do carro popular no país. Modelos mais simples, com isenções de impostos, permitiriam a milhares de brasileiros adquirir o “primeiro carro”.

Itamar substituíra Fernando Collor de Mello, que sofrera *impeachment*. E Collor, a despeito das acusações de corrupção, teve papel marcante na indústria automobilística nacional, embora na direção oposta da de Itamar. Tornou-se célebre sua frase comparando os carros nacionais a carroças.

A polêmica se deu numa conversa na casa de amigos com o presidente mundial da VW tecendo críticas ao governo. Collor partiu para o ataque: “O senhor antes de fazer qualquer crítica ao plano que estou trazendo para o Brasil, por favor, comece a fabricar carros no Brasil. O senhor não fabrica carros, fabrica carroças.”

Pouco depois, Collor liberou as importações de automóveis – o que estabeleceu novo patamar para o consumidor – e criou incentivos para as montadoras se instalarem no país. O novo cenário, mais competitivo, forçou a indústria nacional se aprimorar e crescer. O aquecimento do mercado se deu também graças ao estabelecimento das Câmaras Setoriais. No caso dos automóveis, firmou-se um pacto que resultou na queda nos preços: o governo reduziu os impostos, os trabalhadores suspenderam movimentos grevistas e as montadoras garantiram a manutenção dos empregos e o repasse da redução tributária aos compradores, diminuindo sua margem de lucro.

No governo de Fernando Henrique Cardoso, a criação de um novo regime automotivo estimulou, por meio de incentivos fiscais, empresas que se comprometessem a construir fábricas e exportar. A medida atraiu montadoras francesas e japonesas, até então resistentes em se instalar no país. No governo de Lula – que começou sua vida profissional com torneiro mecânico no setor –, o segmento voltaria a receber estímulo por meio de linhas de financiamento e desoneração de investimentos em equipamentos.

A indústria automobilística nacional, que em seu primeiro ano “cheio”, 1957, produziu 30.542 veículos, entre automóveis de passeio, comerciais leves, ônibus e caminhões, comemorou seu cinquentenário em 2007 fabricando 2.977.150 unidades, com faturamento de 58 bilhões de dólares e participação de 18% no PIB industrial, de acordo com dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores.

CARGA PESADA

Luiz Cristof Randon chegou ao Brasil em 1888. Como milhares de imigrantes italianos, trocou a certeza de uma vida difícil na Europa pelas promissoras incertezas do Novo Mundo. Instalado em uma das colônias iniciadas pela primeira leva de imigrantes, 13 anos antes, nos Campos de Cima da Serra, na serra gaúcha, Randon foi para a lavoura. Um de seus filhos, Abramo, tornou-se ferreiro, inaugurando a vocação familiar no setor. Foi em sua antiga oficina, em Caxias do Sul, que os filhos Ercílio e Raul, em parceria com Antônio Fontebasso, montaram uma pequena metalúrgica destinada à produção de máquinas tipográficas, em 1949. Dois anos depois um incêndio destruiu o lugar. O que poderia ser o fim de um empreendimento de fundo de quintal se tornou o início de uma das maiores empresas do país. Quando voltaram aos negócios, em 1953, os irmãos abriram a Mecânica Randon, fábrica de freios a ar. A companhia se expandiu, diversificou seus produtos, virou sociedade anônima em 1971 e hoje é um império com mais de sete mil empregados cujas exportações alcançam 250 milhões de dólares por ano, e está presente em mais de 100 países. O grupo produz caminhões *off-road*, reboques e vagões ferroviários. Cerca de metade das carretas em circulação no Brasil carregam a sua marca.

Também descendentes de imigrantes italianos instalados na mesma Caxias do Sul, e no mesmo ano de 1949, os irmãos Dorval Antônio, Nelson, João e Doracy Luiz criaram a Carrocerias Nicola & Cia. O primeiro ônibus, feito de madeira sobre estrutura de alumínio, levou três meses para ser montado. Ao longo da década de 1950, a empresa ampliou instalações, passou a construir carrocerias com estrutura de aço e os primeiros chassis feitos no Brasil. Nos primeiros dez anos, a companhia fabricou 600 unidades e, no início dos anos 60, começou a exportar. Em 1968, a Nicola lançou um modelo que marcaria sua trajetória: apresentado durante o Salão do Automóvel, em São Paulo, o ônibus Marcopolo – homenagem ao célebre viajante veneziano Marco Pólo – se transformou num enorme sucesso comercial. Três anos mais tarde, a Nicola passou a se chamar Marcopolo. Ao completar 50 anos, em 1999, a empresa chegou às 100 mil unidades produzidas. Atualmente, a Marcopolo tem mais de dez mil empregados, quatro plantas no Brasil e cinco no exterior, exportando para 100 países.

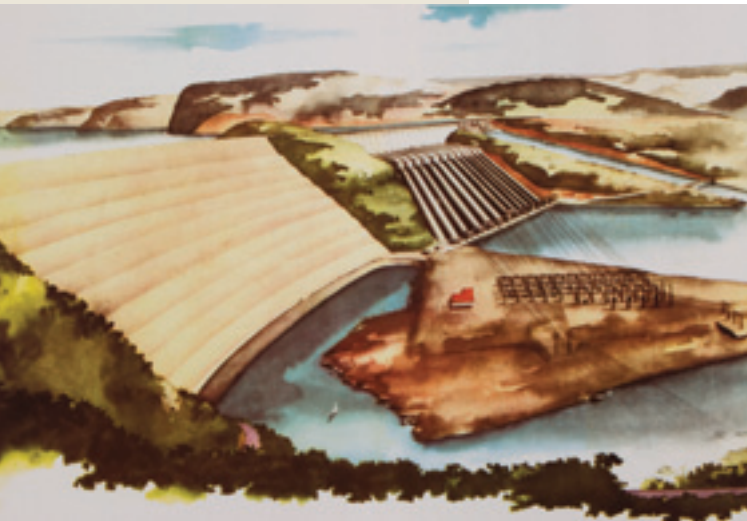


Em 1969, a Marcopolo comprou as Carrocerias Eliziário, de Porto Alegre, e no ano seguinte lançou o ônibus urbano Veneza, com *design* inovador, mais quadrado e com ampla área envidraçada. Ao longo do tempo, adquiriu a caxiense Nimbus e a carioca Ciferal. Atualmente, ônibus da Marcopolo são vistos pelas ruas e estradas brasileiras e ao redor do mundo. Na imagem acima, uma carroceria da Randon; abaixo, a primeira fábrica da Marcopolo em Caxias.



UM BRASIL MAIS ENERGÉTICO

A perspectiva da Usina Hidrelétrica de Furnas foi publicada em separata do periódico *O Observador Econômico e Financeiro* em março de 1958. O reservatório aprisionou 21 bilhões de metros cúbicos de água numa obra que transformou a Mendes Júnior em uma das maiores empreiteiras do Brasil. Depois de Furnas vieram outras hidrelétricas, com destaque para a grandiosa Itaipu, considerada a maior hidrelétrica do mundo e que entrou em funcionamento em 1984. Com a maior bacia hidrográfica do planeta, o Brasil é o terceiro país em potencial hidrelétrico – uma imensa fonte de energia para as indústrias do futuro.



Dizem que foi o engenheiro da Companhia Energética de Minas Gerais, Francisco Noronha, quem, no início dos anos 1950, em uma pescaria com diretores da construtora Mendes Júnior, descobriu as Corredeiras das Furnas. Noronha – que estava justo à procura do lugar ideal para uma usina – voltou a Belo Horizonte e apresentou seus estudos a John Reginald Cotrim, vice-presidente da companhia.

Cotrim, que entrou para a equipe de Juscelino Kubitschek em 1955, visitou as Furnas e percebeu que estava diante do que poderia solucionar o fornecimento de energia para o Sudeste. A partir de

suas conclusões, em 28 de fevereiro de 1957, nascia uma das maiores obras do governo JK: a Central Elétrica de Furnas com sede em Passos, Minas Gerais. As águas de Minas, aliás, já haviam movido outras hidrelétricas: a primeira do Brasil teria surgido em Diamantina, em 1883, aproveitando as águas de um afluente do Jequitinhonha.

Antes de Furnas, outros projetos de hidrelétricas estatais já haviam surgido. Em 15 de março de 1948, o governo Dutra criara a Companhia Hidrelétrica do São Francisco (CHESF) para aproveitar o potencial elétrico da Cachoeira de Paulo Afonso – o antigo sonho de Delmiro Gouveia. A obra foi enorme, mas não se comparou ao que surgiu a partir do Plano de Metas de JK. Furnas seria a maior usina hidrelétrica da época, com capacidade de gerar 1.216 MW. A construção, não por acaso, ficou a cargo da Mendes Júnior, que contratou engenheiros ingleses e importou equipamentos da Europa, Estados Unidos, Canadá e Japão. Os túneis e galerias que desviaram o curso dos rios Grande e Sapucaí exigiram habilidade redobrada dos técnicos e força extra dos operários. Sem contar que foi necessário muito esforço para convencer alguns donos de terras a vender suas propriedades em nome do “progresso da nação”. Para dissuadi-los, Juscelino Kubitschek enviou cartas assinadas de próprio punho.

Quase seis anos depois do início das obras, em 9 de janeiro de 1963, já no governo Goulart, o túnel que desviou o curso do rio Grande foi fechado. Então, as águas formaram um dos maiores reservatórios do mundo, mudando para sempre a história da região e alçando o Brasil a um novo patamar energético.

BRASÍLIA ENTRA EM CENA

Era uma cidade longamente profetizada. Em 1883, apareceu nas visões do místico italiano João Bosco. Um século antes, já fizera parte do sonho dos inconfidentes. Em 1813, o primeiro jornal brasileiro, o *Correio Brasiliense*, editado em Londres, deu novo alento à idéia de transferir a capital para “junto às cabeceiras do Rio São Francisco”. Em 1822, as Cortes de Lisboa, poucos antes da Independência, determinaram que “no centro do Brasil, entre as nascentes dos afluentes do Paraguai e do Amazonas fundar-se-á a capital da colônia com a denominação de Brasília”. Após o grito do Ipiranga, José Bonifácio defendeu, na Constituinte, a idéia de erguer a nova capital “na latitude de 15°, em sítio sadio, fértil e regado por um rio navegável”. Em 1877, o historiador Francisco Adolfo Varnhagen – nascido na Real Fábrica de Ferro de Ipanema – foi o primeiro a viajar ao Planalto Central tentando demarcar o ponto ideal.

Proclamada a República, o artigo 3º da nova Constituição reforçou a decisão de que a capital deveria ser transferida para o Planalto Central. Por isso, em 1892, à frente da Comissão Exploradora do Planalto Central, o cientista Luís Cruls demarcou “um quadrilátero de 14.400 quilômetros para nele ser erguida a nova cidade”.

Em 1922, Eptácio Pessoa baixou decreto determinando que no dia 7 de setembro, centenário

da Independência, fosse assentada a pedra fundamental da nova capital, em Planaltina (GO), no “quadrilátero Cruls”, atual perímetro urbano de Brasília. A idéia de transferir a capital foi mantida nas constituições de 1934 e de 1946.

Mas o projeto só começou a sair do papel a 4 de abril de 1955, num comício em Jataí (GO), quando o então candidato Juscelino Kubitschek fez a mais óbvia promessa de campanha: jurou que iria “cumprir a Constituição”. Então, como o próprio JK conta no livro *Por que construí Brasília*, algo surpreendente aconteceu – e mudou os destinos do Brasil. De acordo com JK, ao final do comício histórico em Jataí, “uma voz forte se impôs” e o interpelou: “O senhor disse que, se eleito, irá cumprir rigorosamente a Constituição. Desejo saber se pretende pôr em prática a mudança da capital federal para o Planalto Central.” Juscelino olhou para a platéia e logo identificou o interpelante: era um certo Toquinho. Embora considerasse a pergunta embaraçosa e já tivesse o Plano de Metas pronto, JK garantiu que faria a nova capital. A partir de então, Brasília tornou-se a “meta-síntese” de seu governo.



A Esplanada dos Ministérios e a surpreendente catedral: foto aérea, tomada em fins de 1959, mostra o coração de uma Brasília ainda em obras. Mais de 45 milhões de metros cúbicos da terra avermelhada, típica do Planalto Central, foram deslocados em uma terraplanagem de dimensões monumentais. De início, apenas três mil operários trabalharam na construção da capital “futurista”, erguida no tempo recorde de apenas 41 meses.



Ao assumir a presidência, em 31 de janeiro de 1956, após uma série de turbulências, ameaças de golpe e tropas na rua, Juscelino tratou de apresentar o projeto da nova capital ao Congresso já como fato consumado. Em setembro daquele ano, a maioria governista aprovou, na Câmara e no Senado, a lei nº 2.874 que criava a Companhia Urbanizadora da Nova Capital. As obras se iniciaram rapidamente, em fevereiro de 1957, embora contassem com apenas três mil trabalhadores – batizados de “candangos”. Os arquitetos Oscar Niemayer e Lúcio Costa foram encarregados de projetar uma cidade “futurista”, repleta de inovações, com um urbanismo arrojado que, quase meio século depois, ainda surpreende e encanta especialistas de todo o mundo.

Nove meses após o início das obras, cerca de 12 mil pessoas, na maioria funcionários públicos, já viviam e trabalhavam em Brasília e muitas instituições já haviam se transferido do Rio de Janeiro para o coração do Brasil. Mais de 45 milhões de metros cúbicos de terra vermelha foram deslocados numa terraplanagem monumental. Redigida por San Tiago Dantas, a Lei da Novacap permitia ao governo fazer todas as operações de crédito sem necessitar da aprovação formal do Congresso. Evidentemente, houve corrupção e desvios de verbas, mas o fato é que, no tempo recorde de 41 meses, onde antes estendia-se a desolada vastidão do cerrado e se escutava apenas o “miado da onça”, erguia-se uma das cidades mais modernas do mundo.

UMA MUDANÇA CAPITAL

Se durante a Era Vargas o personagem central da CNI foi Euvaldo Lodi, é natural que, após a morte de Getúlio, ele se afastasse da presidência da entidade. Com efeito, em 3 de novembro de 1954 – cerca de dois meses após o suicídio de Vargas –, foi a vez do deputado federal baiano Augusto Ribeiro dos Santos, então presidente do Sindicato das Indústrias de Fiação e Tecelagem da Bahia e do Conselho do SENAI e do SESI em seu estado, assumir o comando da CNI. Mas ele só ficaria no cargo por dois anos, sendo substituído, a 5 de novembro de 1956, pelo industrial mineiro Lídio Lunardi, presidente da FIEMG, a quem caberia liderar a Confederação durante toda a Era JK.

Lunardi tivera atuação destacada à frente da FIEMG, apoiando, junto com o governador José Bias Fortes, a criação da Usiminas, siderúrgica de grande porte fundada em 1956, com verbas do BNDE e capitais japoneses. Em março de 1957, já à frente da CNI, Lunardi confrontou-se com a Carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil (Cacex) em defesa da indústria nacional de folha-de-flandres, exigindo que a CNI fosse consultada antes de a Cacex conceder incentivos para a instalação de uma fábrica da American Can no Brasil, já que as regalias cambiais dadas aos norte-americanos vinham sendo negadas à indústria brasileira.

Em tempos de nacional-desenvolvimentismo, a polêmica alastrou-se e, em junho de 1958 – depois de uma campanha aglutinada em torno do irônico bordão “*American can, Brazilian can not*” –, uma CPI investigou o caso e o empréstimo foi vetado, até porque a indústria alimentícia brasileira vinha crescendo e eram justo as comidas enlatadas que puxavam o segmento (*leia p. 192*) Em 15 de outubro de 1958 – o “ano que não deveria terminar” –, um fortalecido Lunardi foi então eleito para novo mandato de dois anos. Em janeiro de 1960, patrocinou a IV Reunião Plenária da Indústria, realizada em Goiânia.

Reeleito no segundo semestre de 1960, Lunardi teria seu terceiro mandato interrompido em março do ano seguinte devido a suspeitas de irregularidades. Durante o período em que ele esteve suspenso, o comando da CNI passou a uma junta composta pelo vice-presidente José Vilela de Andrade, Osmário Ribas e Zulfo Mallmann. Mas em agosto de 1961, a junta renunciou depois de o presidente da República, Jânio Quadros, ter feito o mesmo. Um nova junta foi formada em setembro. Em 5 de janeiro de 1962, Lídio Lunardi foi afastado da presidência da CNI, sendo sucedido por Haroldo Correia Cavalcanti.

Apesar da polêmica que envolveu seu terceiro, último e abortado mandato à testa da CNI, foi durante a presidência de Lídio Lunardi que a CNI iniciou o processo que culminaria com a transferência de sua sede do centro do Rio de Janeiro para o centro de Brasília. As fotos na página ao lado mostram a cerimônia de lançamento da pedra fundamental do imponente edifício Roberto Simonsen, em meados de 1961, menos de um ano após a inauguração da nova capital. Na imagem acima, Lunardi confraterniza com os diretores nacionais do SESI e do SENAI, Lívio Pereira, Antônio Orácio Pacheco e Antonio Ferreira. Lídio Lunardi é o terceiro da direita para a esquerda.

UMA INDÚSTRIA SINTÉTICA

“Começaram a nos vender e nos comprar. / Comprar borracha, vender pneu. / Comprar minério, vender navio. / Pra nossa vela, vender pavio. / Só mandaram o que sobrou de lá: / Matéria plástica, que entusiástica, / Que coisa elástica, que coisa drástica...” Os versos são da *Canção do Subdesenvolvido*, de Carlos Lyra e Francisco de Assis, lançada em 1962 pela União Nacional dos Estudantes (UNE). Mas o tom jocoso e amargo não refletia a opinião de todos os brasileiros, muitos deles – em especial nas classes média e alta – animados com as novidades “capitalistas” introduzidas no país naquela época. Entre elas estava, é claro, a “matéria plástica”, que parecia representar a

modernidade e que abria novas possibilidades para a indústria. O plástico, ou melhor, os plásticos, são obtidos a partir de resinas sintéticas (polímeros) derivadas do petróleo. O primeiro polímero, a celulose, foi isolado em 1864, enquanto o PVC (policloreto de vinila) firmou-se no pós-guerra.

No Brasil, o plástico só adquiriu vigor industrial em

meados dos anos 1960 quando a multinacional Union Carbide, primeira fábrica de polietileno a operar no país, instalou-se em Cubatão, São Paulo. Um dos pioneiros a perceber a importância dos novos materiais sintéticos foi o catarinense João Hansen Jr. Desde 1941, Hansen produzia em Joinville, Santa Catarina, os pentes Tigre, feitos com chifre de boi. No fim daquela década, comprou uma bomba injetora e passou a fabricar em plástico não só os já famosos pentes como copos, pratos, piteiras, brinquedos e leques. Mas a grande ousadia veio em fins dos anos 50, quando, conectada com o *boom* da construção civil, a Tigre lançou tubos e conexões feitos em PVC, e não em metal. A marca tornou-se sinônimo do produto.

Outra inovadora no setor foi a ITAP, Indústria Técnica de Artefatos Plásticos, fundada por Jacques Siekierski, francês que imigrou para o Brasil na década de 1950 e seria responsável pela introdução de pelo menos quatro novidades de “matéria plástica” no país: sacos de lixo para uso residencial, saquinhos de leite, embalagens para adubos e plásticos pretos para proteção de lavouras. Em pleno Terceiro Milênio, a indústria plástica defronta-se com a questão da reciclagem e a escassez do petróleo. Mas segue entusiástica.



A partir da pequena fábrica de pentes em Joinville (*acima*), a Tigre tornou-se uma potência com mais de cinco mil funcionários, presente em dez países, graças à fabricação de tubos e conexões de plástico, cuja produção se iniciou em fins da década de 1950 e levou a empresa a mudar para uma nova sede (*abaixo*) ainda nos anos 60.



MÓVEIS E REVESTIMENTOS

Das mãos de mestres artesãos da Colônia às garras dos robôs industriais, os móveis brasileiros percorreram um caminho definido por estilo, conforto e praticidade. No Brasil, a partir da década de 1960, o poder de consumo da classe média, aliado à valorização de um *design* inovador, fortaleceu a indústria moveleira e favoreceu empresas que já estavam no mercado. Dentre elas, se destacam a Eucatex e a Duratex – duas indústrias que, embora similares no nome, sempre foram concorrentes.

A Eucatex, pioneira na utilização do eucalipto como matéria-prima de chapas e painéis, foi fundada em novembro de 1951, mas sua primeira fábrica só seria inaugurada em 1954, em Salto, interior de São Paulo, onde passou a produzir chapas em fibra de madeira, forros acústicos e isolantes. Seu fundador, Salim Maluf – pai de Paulo Maluf, ex-governador de São Paulo –, chegara ao Brasil munido apenas da vontade de triunfar nos trópicos. Graças ao sogro, Miguel Estefno, imigrante que havia feito fortuna no ramo da tecelagem, o jovem libanês montou, em 1923, a Serraria Americana, origem da Eucatex. No início dos anos 60, acirrou-se a concorrência da Eucatex com a Duratex, que, em agosto de 1961, ampliou sua capacidade de produção de chapas de fibra e diversificou sua linha de produtos com tintas, vernizes e painéis em MDF.



Criada por Eudoro Villela e Nivaldo Cintra em 31 de março de 1951 – oito meses antes da Eucatex, portanto –, a Duratex reivindica o título de pioneira na produção das chapas de fibra de eucalipto no Brasil. Mas, como a rival, a empresa só fez a primeira unidade fabril em 1954, em Jundiá, São Paulo. De todo modo, a Eucatex e a Duratex pouco participaram da maior corrida moveleira do Brasil, ocorrida em 1959/60. Com a construção de Brasília, a Novacap, responsável pelas obras, convocou um grupo de indústrias para mobiliar os apartamentos funcionais (*acima*), as repartições públicas e os hotéis da nova capital. Apesar de árdua, a tarefa fez a alegria de empresas como Pastore, Solidor, Teperman e Oca, além do legendário Liceu de Artes e Ofícios.

Brasília foi inteiramente mobiliada em apenas seis meses. Entre as indústrias convocadas para a tarefa, estava a Teperman, uma das mais antigas do país no ramo moveleiro. Criada em 1912, a empresa era fornecedora do governo federal desde os anos 1940 e, em 1959, foi encarregada de colocar lambris e divisórias nos 29 andares das duas torres do Congresso – antes da instalação dos elevadores. A Teperman, que na década de 1960 obteve licenciamento da empresa norte-americana Herman Miller para produzir seus móveis no Brasil, está até hoje no mercado.



No ano em que completou 100 anos, a Peixe foi comprada pelo Grupo Bombril-Círio com a promessa de que a marca seria revitalizada. No final daquele 1998, no entanto, a fábrica acabou sendo definitivamente fechada. Melhor sorte teve a Cica, que, adquirida pela Gessy-Lever, continua fazendo sucesso com o Elefante.

COM FOME DE LUCROS

Entre 1910 e 1930, o viajante desavisado que chegasse a Pesqueira – cidade cravada no agreste, 200 quilômetros a oeste do Recife – iria deparar com um modelo de progresso. Veria ali um aeroporto, jôquei clube, revendedora de automóveis, cinco jornais semanais, ruas asfaltadas e um impecável recolhimento de lixo. E se esse mesmo viajante perguntasse como aquilo tudo fora possível, provavelmente ouviria uma só resposta: o crescimento se dera por causa da fábrica de Dona Yayá.

Dona Yayá era Maria da Conceição Cavalcanti de Britto, que, em 1898, resolveu produzir em série sua especialidade: a goiabada. Mulher à frente do seu tempo, Dona Yayá fundou a Indústria Carlos de Britto, que logo mudaria o nome para Fábrica Peixe. Em 1904, comprou tachos ingleses a vapor, contratou centenas de operários e mecanizou a produção. Adquiriu um bonde e quatro trolés para transportar a matéria-prima e, em 1910, consagrou-se ao ganhar, na Bélgica, o Grande Prêmio na Exposição Internacional de Bruxelas. Nessa época, além da goiabada, a Peixe já se consolidara como produtora de massa de tomate. Para suprir a indústria de Dona Yayá e suas pequenas concorrentes – como as fábricas de doce Rosas, Tigre e Touro – os

lavradores de Pesqueira passaram a investir apenas nestas duas culturas: a goiaba e o tomate.

Chamado de *tomatl* pelos astecas, o tomate original não era maior do que um jiló e, uma vez colhido, apodrecia com rapidez. Levado para a Europa pelos espanhóis, caiu nas graças dos italianos que, a partir de 1600, aprimoraram seu sabor, sua cor e seu tamanho – e passaram a chamá-lo de *pomo d'oro* e *pomo d'amore*. Até a década de 1940, o extrato de tomate que se consumia no Brasil ou era produto da Peixe ou tinha vindo da Itália.

Quando as importações foram suspensas por causa da II Guerra, os comerciantes paulistas Antonio Messina e Joaquim Martins Borges, junto com o banqueiro Alberto Bonfiglioli e o médico Orlando Guzzo, perceberam ali uma oportunidade e criaram a Companhia Industrial de Conservas Alimentícias, desde o início conhecida pela sigla CICA.

Fundada em 1941, em Jundiaí, interior paulista, a Cica batizou seu extrato de tomate com o nome “Elefante”. Nessa época, Jundiaí era o principal centro de distribuição do mercado nacional porque ali se uniam três ferrovias de grande importância: a Companhia Paulista, a Santos–Jundiaí e a Sorocabana. Com uma produção de qualidade, a Cica logo se consolidou como líder absoluta do setor e acrescentou novos derivados do tomate à



sua linha de produção, entre eles o purê, o tomate pelado e o molho pronto refogado.

Foi também durante a II Guerra que, mais ao Sul do país, na cidade catarinense de Concórdia, uma outra indústria de alimentos entrou em cena. Atílio Fontana, gaúcho nascido em 1900 em Santa Maria, tinha feito a vida em Bom Retiro de Campos Novos (atual Herval d'Oeste), Santa Catarina, mas foi em 1944, em Concórdia (SC), que ele fechou o negócio da sua vida.

Já consolidado no comércio de porcos e derivados, Fontana adquiriu um frigorífico inacabado e um moinho de baixa capacidade. Acionista majoritário, ele batizou a empresa de Sadia (nome composto pelas iniciais de “Sociedade Anônima” e pelas três últimas letras da palavra “Concórdia”). Produzindo farinha e farelo de trigo, Fontana conseguiu completar a construção do frigorífico e, em 1946, já abatia 100 suínos por dia. Com eles, a Sadia fabricava banha, toucinho, carnes salgadas, pernil, presunto, salame, lombo e lingüiça. Como na época não existiam caminhões refrigerados, esses produtos pereciam nas longas viagens por terra desde Concórdia até São Paulo e Rio de Janeiro, os principais mercados consumidores.

A solução veio em 1952 quando a empresa arrendou um DC-3 da Panair para transportar os chamados produtos “frescais”. Surgiu aí o slogan “*Sadia. Pelo ar, para seu lar*”. O sucesso com o avião foi tal que, em 1955, Omar Fontana, filho do fundador da empresa, resolveu voar ainda mais alto. Criou a Sadia Transportes Aéreos, empresa que originou a Transbrasil e que, no dia 16 de março de 1956, deu início ao transporte de passageiros entre

Florianópolis, Videira, Joaçaba e São Paulo.

O aeroporto de Videira – antiga Vila das Perdizes – recebeu o nome de Ângelo Ponzoni. Ponzoni foi o primeiro prefeito da cidade e, em parceria com a família Brandalise, era um dos donos da principal concorrente da Sadia, a Perdigão. Como a Sadia, a fábrica de Videira investira no transporte aéreo. Em meados de 1950, a empresa havia comprado dois DC-3 com capacidade de transportar três toneladas de produtos até São Paulo. A aquisição deu origem à Ponzoni Brandalise – Comércio, Indústria e Transportes, mais conhecida como Expresso Perdigão. Além de levar os produtos que saíam da fábrica, os aviões da empresa também traziam as “matrizes importadas” de suínos e aves.

A Perdigão começara antes da Sadia, em 1934, quando os sócios da empresa abriram um moinho de trigo e uma loja de secos e molhados. Cinco anos depois, às margens do rio do Peixe, eles iniciaram as atividades industriais com um frigorífico que produzia derivados de suínos. Em 1955, começou o abate mecanizado das aves que, em 1962, chegou à marca de 500 por dia. Na década seguinte, a indústria enviou dois de seus técnicos aos Estados Unidos para conhecer os processos de produção norte-americanos. E eles voltaram de lá com uma novidade: o *chester*. Lançada em 1982 com um substancial investimento em propaganda, a ave híbrida virou marca registrada e caiu no gosto popular.



A partir dos anos 1950, as catarinenses Sadia e Perdigão decolaram rumo ao topo. A Sadia ocupa o posto de maior frigorífico da América Latina, mas continua sob o controle da família Fontana e com sede em Concórdia, onde foi fundada, em um casarão colonial (*acima*). Já a Perdigão foi a primeira empresa brasileira de alimentos a lançar ações na Bolsa de Nova York e está entre as dez maiores indústrias de abate de suínos do mundo. Como a Sadia, a Perdigão também dispunha de uma frota de aviões própria (*abaixo*).



A INDÚSTRIA DENTRO DE CASA

Em 1947 quando o prefeito, o delegado e o juiz da cidade catarinense de Brusque entraram na oficina Tiradentes e ficaram impressionados com o que viram: estava ali a primeira geladeira fabricada no Brasil. Um dos responsáveis pelo feito, Guilherme Holderegger, trazia o peito estufado de orgulho e repetia que não havia sido fácil: “Depois de algumas explosões e um começo de incêndio, conseguimos”. Holderegger e Rudolf Stutzer ficaram um ano trabalhando e estudando as geladeiras importadas e contaram com o financiamento do cônsul Carlos Renaux, um rico empresário do ramo têxtil e entusiasta do progresso.

Entre as primeiras fábricas de eletrodomésticos do Brasil estava a indústria de refrigeradores Steigleder, de Porto Alegre. Antes da década de 1940, as geladeiras nacionais eram um recipiente de madeira que resfriava a partir do gelo que armazenava. Acima, uma linha de montagem de geladeiras nos anos 1970.



Foi em homenagem a Renaux que Stutzer, Holderegger e seu sócio Wittich Freitag deram à fábrica que fundaram em abril de 1950 o nome de Consul. A Indústria de Refrigeração Consul começou em Joinville, com apenas oito funcionários, e só depois de muitas geladeiras a querosene passou a importar compressores para a fabricação das elétricas. Em 1959, a empresa já exportava para vários países da América Latina e se firmava como uma das mais importantes indústrias de eletrodomésticos do país.

O sucesso da Consul não foi mero acaso. A partir de meados dos anos 1950, o frango embalado ocupava lugar de destaque, o iogurte em pote fazia sucesso, o queijo fatiado era o preferido e a cerveja precisava estar gelada antes da novela das oito. Graças à geladeira e outras inovações, o *american way of life* adentrava as cozinhas das “rainhas dos lares”, enquanto a classe média brasileira ascendia, fascinada com seus eletrodomésticos.

Foi em ritmo de anos dourados que a Brasmotor, indústria de peças automotivas que passava por sérias dificuldades, resolveu diversificar e investir no que ficou conhecido como “linha branca”. Em 1954, a Brasmotor criou a principal concorrente da Consul: a Brastemp.

A Brastemp investiu em idéias e tecnologia e inovou desde o princípio. Em 1957, lançou os modelos de geladeiras Príncipe, Imperador e Conquistador que, pela primeira vez, tinham aproveitamento das portas. Em 1959, colocou no mercado a primeira lavadora de roupas automática e, nos anos 1960, foi pioneira ao fabricar uma secadora de roupas e uma geladeira brasileira de duas portas.

O conforto estava na ordem do dia e à venda nas esquinas de todas as cidades – cada vez mais urbanas e menos rurais. Liquidificadores, enceradeiras, aspiradores de pó, batedeiras e máquinas cada vez mais criativas faziam a alegria especialmente das mulheres. Difícil era encontrar uma família de classe média que não possuísse em sua cozinha pelo menos um eletrodoméstico portátil das marcas Walita ou Arno.

A Walita começou em 1939, quando o imigrante alemão Waldemar Clemente, estimulado pela política de desenvolvimento de Vargas, fundou uma pequena fábrica de componentes elétricos no Largo do Arouche, em São Paulo. Em 1944, depois de criar um pequeno motor para veículos movidos a gasogênio, Clemente desenvolveu o primeiro liquidificador brasileiro, o Nêutron. Investiu em maquinário, formou mão-de-obra e, em 1956, ano em que começou a fabricar ferros elétricos, alcançou a marca de um milhão de aparelhos produzidos entre liquidificadores, batedeiras, exaustores, enceradeiras e centrífugas. Em 1971, a Walita foi incorporada pela Philips, e a empresa, que já era líder absoluta em eletroportáteis, firmou-se ainda mais.



Ao lado da Walita, estava a Arno, empresa de origem austro-húngara. Em 1938, Hans Arnstein, que junto com sua família trabalhava na Europa com importação de café, fugiu da II Guerra e estabeleceu-se em São Paulo. Decidido a investir na indústria, comprou uma fábrica de motores elétricos e abraçou seu nome. Em 1940, João Arnstein formalizou a criação da Construções Eletromecânicas Brasileiras Ltda. que, quatro anos depois, fundiu-se com a Intermares, a Brasselva e a Siltex dando origem às Empresas Reunidas de Indústria e Comércio Arno. Em 1949, além de motores, a empresa começou a produzir eletroportáteis. Nesse mesmo ano, João Arnstein acrescentou o “Arno” a seu sobrenome dando assim início a uma nova família brasileira. Diferentemente da Walita, no entanto, a Arno não manteve seu foco apenas nas mulheres: em 1975 lançou a primeira furadeira elétrica de fabricação nacional e logo ampliou a sua linha de ferramentas.

A propaganda dos eletrodomésticos sempre teve foco nas “donas de casa”. Aqui, anúncios mostram os liquidificadores Arno que, no início, importaram seu design do grupo americano Sears, Roebuck & Co. As lavadoras, as geladeiras e os aspiradores de pó de marcas que ainda hoje são sucesso, criavam desejo e incentivavam o consumo.





Embora seu nome tenha caído no esquecimento, o engenheiro Bernardo Kocubej (*acima*) merece figurar entre os pioneiros da indústria nacional, pois a Invictus (*abaixo*), fabricada por ele a partir de 1952, foi o primeiro televisor montado no Brasil com 75% de índice de nacionalização. Os poucos aparelhos que restam são, atualmente, itens de colecionador, cultuados em sites da Internet, do país e do exterior.

UMA INDÚSTRIA BEM SINTONIZADA

A primeira emissora de televisão do Brasil, a Tupi, Canal 3 de São Paulo, foi fundada por Assis Chateaubriand em 18 de setembro de 1950 e entrou no ar dois dias depois. A chegada da TV foi saudada com entusiasmo, mas por um bom tempo pouquíssimos brasileiros teriam acesso à novidade. Ao final daquele ano havia apenas dois mil aparelhos no Brasil, todos em São Paulo e no Rio. Mas já no ano seguinte o número saltara para sete mil. O início promissor mostrou que o novo entretenimento tinha fôlego, movimentando não só toda uma máquina de produção de programas exibidos ao vivo – o *videotape* só seria lançado nos Estados Unidos em 1956 –, como impulsionando a indústria de produtos eletrônicos.

O engenheiro Bernardo Kocubej, que desde 1935 atuava na fabricação de rádios, percebeu isso de imediato. Kocubej começara montando kits de rádio importados, na fábrica Byington, de onde saiu para produzir seus próprios chassis. Em 1943, criou a Invictus, empresa na qual chegou a fabricar quinze mil rádios completos por mês. Quando Chateaubriand anunciou a intenção de instalar a primeira emissora de TV da América Latina, Kocubej identificou um novo filão.

A televisão era uma invenção relativamente recente, embora o processo tivesse começado a nascer já no século 19, quando foram descobertas as propriedades do selênio, que possibilitava a transmissão de imagens pela corrente elétrica. Quase na virada do século 20, o físico alemão Karl Ferdinand Braun inventou o tubo de raios catódicos e, em 1923, o engenheiro russo naturalizado americano Vladimir Kosma Zworykin criou o iconoscópio – com aspecto semelhante ao da atual TV –, com o qual transmitiu imagens a uma distância de 45 quilômetros. Finalmente, em julho de 1930, a NBC, que pertencia ao grupo RCA, iniciou transmissões em caráter experimental. Em 31 de julho do ano seguinte, foi a vez da CBS. Mas as transmissões regulares e a venda dos primeiros aparelhos só se iniciaram em 1939.

Ao chegar ao Brasil, portanto, a TV já existia havia mais de uma década. Naquele 1950, nos Estados Unidos – que tinham lançado a TV a cabo dois anos antes –, já havia mais gente assistindo televisão do que ouvindo rádio, em parte devido ao lançamento de um aparelho “popular” pela RCA, quatro anos antes. Os primeiros aparelhos vendidos no Brasil também eram da RCA. A indústria brasileira ainda trabalhava muito com a montagem de kits importados – caso do setor automobilístico.



O panorama começou a se modificar no início de 1951, quando Bernardo Kocubej adaptou as linhas de montagem da Indústria e Comércio de Rádios Invictus para fabricar televisores. Kocubej, a quem a história da indústria eletrônica no Brasil ainda deve maior reconhecimento, teve visão de futuro e uma boa dose de ousadia. A TV era novidade no país e, como toda novidade, de futuro incerto. Outro fator de risco era a concorrência dos produtos importados, de marcas tradicionais como Philips e Philco. Mas o problema maior talvez fosse outro: na década de 1950, antes do surto dos anos JK, cerca de 70% dos 50 milhões de brasileiros viviam na área rural, o que limitava ainda mais o mercado.

Ainda assim, Kocubej decidiu arriscar. Depois de importar uma linha industrial completa da Alemanha, não apenas passou a montar seus próprios aparelhos como fabricou grande número de componentes. No início de 1952, ele e o sócio Benno Hirschfeld lançaram seu primeiro aparelho no mercado, uma TV de 17 polegadas, com 50% das peças feitas no Brasil – um nível de nacionalização significativo para a época. O tubo de raios catódicos era importado, mas os circuitos de seleção de canais, a amplificação, a varredura e o controle de imagens eram de fabricação própria – e de qualidade. No ano seguinte, com a produção de um televisor de 21 polegadas, com rádio conjugado, o índice de nacionalização atingiu os 75%. O anúncio publicado naquele ano nas principais revistas do país alardeava: “TV Invictus: uma grande vitória da indústria brasileira”.

Instalada na região central de São Paulo, a Invictus funcionava em um sobrado modesto. Uma foto de 1954, no entanto, revela mais de 300 empregados e colaboradores em frente ao prédio de onde saíram milhares de aparelhos que abasteceram lares brasileiros e se converteram em símbolo de status, pois, embora mais baratas do que as importadas, as TVs Invictus, ao preço de Cr\$ 9 mil (nove mil cruzeiros), ainda eram caras para os padrões da maioria da população, custando três vezes mais que o mais sofisticado rádio-vitrola do mercado.

Na virada de década de 1960, as maiores empresas multinacionais de eletrônica já estavam todas instaladas no Brasil, mas precisavam competir com dezenas de pequenas e médias montadoras nacionais que, seguindo a trilha da Invictus, também se lançaram no mercado. Entre os aparelhos de TV feitos por empresas integralmente nacionais estavam Inelca (lançado em 1955 por uma fábrica que também fazia amplificadores e autoramas); ABC, “a Voz de Ouro”; Colorado, que vinha “com reserva de qualidade”; Semp, Strauss, Bandeirante e Artel, o “televisor de longo alcance” do engenheiro Falconi. Em 1972, porém, todas essas montadoras – inclusive a Invictus – perderam a sintonia com o mercado devido ao advento da TV em cores, uma tecnologia que elas não tinham condições de acompanhar. O golpe definitivo na indústria brasileira de televisores veio com a criação da Zona Franca de Manaus, na qual as grandes montadoras japonesas, norte-americanas e européias instalaram-se nessa mesma época, dando início à produção em massa de aparelhos de TV.



Televisores Invictus saindo direto da fábrica (acima), com peças nacionais, exceto o tubo de catódicos (ao centro). Mas a produção de TVs em cores, na Zona Franca de Manaus (abaixo), mudou o mercado.





Nos áureos tempos da fabricante da Monareta, Pelé mostrava que não era o único que sabia “fazer bicicleta”. As bonecas Estrela eram as mais desejadas e ainda hoje fazem o sucesso de uma indústria que nos anos 2000 oferece cerca de 400 produtos diferentes.



QUER LUCRAR COMIGO?

Nos antigos Natais, as surpresas ficavam por conta das bonecas de pano ou dos carrinhos de madeira feitos em oficinas modestas. E se alguma criança de família mais rica tinha sobre sua cama ou ao pé da árvore uma boneca de porcelana ou um carrinho de lata, era porque eles tinham vindo da Europa. Foi assim até 1930, quando enfim os brinquedos industrializados começaram a ser feitos no Brasil.

A primeira fábrica brasileira de brinquedos de que se tem registro foi fundada por Francisco Matarazzo Sobrinho, conhecido como Ciccillo. A Metalúrgica Matarazzo S/A, a Metalma, começou no início dos anos 1930, produzindo trens, jipes, carrinhos e aviões com mecanismo de corda. Os trens vinham com locomotiva a vapor, tênder, dois carros de passageiros e um círculo de trilhos.

Mas foi a indústria de brinquedos Estrela que causou furor entre as crianças. Sua história começou em junho de 1937 quando o imigrante alemão Siegfried Adler adquiriu uma fabriqueta de bonecas de pano, herdando do antigo dono o nome que moraria na lembrança de pelo menos duas gerações de brasileiros. A Manufatura de Brinquedos Estrella Ltda logo expandiu e passou para os brinquedos de madeira, depois de metal e, na década de 1940, os de plástico. Foi dela o primeiro brinquedo com movimento e som do país, o cachorrinho Mimoso.

E se Estrela é sinônimo de brinquedo para os brasileiros nascidos entre as décadas de 1940 e 1980, o mesmo acontece com as marcas Caloi e Monark quando o assunto é bicicleta. Em 1898, Luigi Caloi desembarcou em São Paulo e fundou, no mesmo ano, com o cunhado Agenor Poletti, a Casa Luiz Caloi. As peças usadas foram importadas até 1945 quando, por causa da II Guerra, começaram a fabricação própria. Em 1967, a Caloi lançou a Berlineta, o primeiro modelo de bicicleta dobrável do Brasil e, em 1972, foi a vez de outro sucesso de vendas, a Caloi 10. Em 1999, a família Caloi vendeu a maioria acionária para Edson Vaz Musa.

Durante pelo menos duas décadas, a Monark foi a principal concorrente da Caloi. Criada em 1948, também em São Paulo, chegou a vender dois milhões de bicicletas por ano e teve dez mil funcionários na década de 1980. Até que perdeu parte da sua força e passou a ocupar uma fatia menor do mercado, mantendo apenas uma fábrica no interior de São Paulo. Ao fechar a unidade de Manaus em 2006, o comunicado oficial aos seis mil funcionários demitidos dizia que não havia como “competir com os chineses”. Essa competição, aliás, levou à falência muitas outras indústrias de brinquedos. E fez imperar Natais com presentes cada vez mais “made in China”.

TEMPO INSTÁVEL

Durante a Era JK, o Brasil foi campeão mundial de futebol, inventou a bossa nova e o Cinema Novo e viveu seus anos dourados, com muita “matéria plástica”, novos eletrodomésticos, televisores, brinquedos, comidas enlatadas e até gols de bicicleta. Mas a inflação e a carestia resultantes do Plano de Metas resultariam no surgimento de uma candidatura surpreendente: em abril de 1959, o então governador de São Paulo, Jânio Quadros, foi feito candidato de uma chapa que compôs a bizarra coligação entre UDN, PTN, PDC, PR e PL. Com discurso populista e tom moralista, Jânio apresentava-se como “o homem do tostão contra o milhão” que iria “sanear” o país. Em outubro de 1960, recebeu quase 6 milhões de votos (48% do total). Mas sua vitória não foi completa porque, devido à desvinculação dos votos, João Goulart, que fizera chapa com o general Lott, elegeu-se vice-presidente. A dobradinha Jan-Jan tinha tudo para dar errado. E deu.

Em sua campanha, Jânio usara como símbolo uma vassoura e o jingle “Varre, varre, varre vassourinha/ Varre, varre, varre a bandalheira/ O povo já está cansado/ De viver dessa maneira”. Uma vez no poder, revelou-se um tanto histriônico. Jânio governava enviando milhares de “bilhetinhos” (mais de dois mil em 206 dias no cargo) a seus assessores.



Entre outras medidas, o presidente proibiu a propaganda em cinemas e as corridas de cavalo “em dias de semana”; regulamentou normas e horários para jogos de cartas em clubes e vetou a participação de crianças em programas de TV. Então, em 25 de agosto de 1961 – um dia após o aniversário de sete anos do suicídio de Vargas e após menos de sete meses no governo –, o primeiro presidente a tomar posse em Brasília estarecia a nação ao anunciar sua renúncia. Embora se referisse a “forças terríveis”, Jânio não explicou o que o levara a tomar tal atitude. Pouco antes de morrer, em fevereiro de 1992, ele admitiria que a renúncia fora apenas um blefe: ele achava que sua saída não seria aceita pela sociedade nem pelos militares – já que implicaria a posse do vice, João Goulart. Mas o tiro de Jânio Quadros saiu pela culatra e, embora em meio a turbulências políticas, Goulart tomou posse.

Os três Jotas: JK dá posse a Jânio em Brasília, em 31 de janeiro de 1961; à esquerda do novo presidente, o vice Jango Goulart. A dobradinha Jan-Jan iria mergulhar o país em crise institucional.

Furtado e o Plano Trienal: ministro do Planejamento de João Goulart, o economista Celso Furtado foi à sede da CNI, ainda no Rio, para apresentar, em 18 de março de 1963, o chamado Plano Trienal. Na foto, Furtado posa ao lado de Haroldo Cavalcanti, então presidente da CNI. Com oito objetivos, o plano fora anunciado em dezembro de 1962, no final da híbrida presidência “parlamentar” de Goulart. O “pacote” de medidas visava combater uma inflação de 50% e a queda de 4 pontos percentuais no PIB. O confronto do governo com o FMI, o crescimento da inflação e a crise política redundariam não só no fracasso do plano, mas na queda de Jango.



POPULISMO EM LINHA DE PRODUÇÃO

Como se não bastassem as acusações que havia anos lhe faziam, no momento em que Jânio Quadros renunciou, o então vice-presidente João Goulart estava na China Comunista. Embora se tratasse de uma visita oficial, eram tempos de Guerra Fria e Jango sempre fora visto como o “líder da república sindicalista”. O próprio Jânio parecia compartilhar dessa opinião e teria tentado o blefe da renúncia por achar que nem os militares nem o Congresso entregariam o país “a um louco que iria incendiá-lo”. A encenação falhou. Mas isso esteve longe de significar que os ministros militares e os conservadores estivessem dispostos a deixar o mais destacado político do final da era Vargas tomar o poder. Mas, além de o Congresso se negar a vetar a posse de Jango, o general Augusto Lopes, chefe do III Exército (com sede no Rio Grande do Sul), instigado pelo então governador gaúcho Leonel Brizola, declarou-se disposto a pegar em armas para garantir o cumprimento da Constituição. A crise foi contornada com a criação de uma comissão no Congresso que propôs a diminuição dos poderes do novo presidente e a adoção de um regime parlamentarista.

Jango chegou ao Brasil em 31 de agosto de 1961 e, no aniversário da Independência, tomou posse em Brasília. A situação estava parcialmente resolvida. Tancredo Neves foi nomeado primeiro-ministro do novo regime. Em julho de 1962, Tancredo renunciou e, em janeiro de 1963, um plebiscito deu ampla vitória ao presidencialismo (9 milhões de votos) sobre o parlamentarismo (2 milhões). Só então João Goulart virou presidente de fato.

A posse não lhe trouxe tranqüilidade. Jango assumia o comando de um país cada vez mais polarizado e inquieto. Constantemente fustigado pela esquerda (que queria reformas imediatas) e pela direita (que temia qualquer avanço social), Jango ficou entre dois fogos. Pelos primeiros, ele era visto como um “frouxo”; pelos outros, como um “incendiário”. De janeiro a julho de 1963, sob o comando do ministro Celso Furtado, Goulart pôs em prática o Plano Trienal, baseado em “reformas de base” (*leia box*). O Congresso recusou-se a cooperar com o projeto. Greves estouravam pelo país. Jango – que, embora fosse estancieiro nascido em São Borja (RS), não era o típico caudilho gaúcho – deu uma guinada à esquerda. Para pressionar o Congresso a aprovar as reformas, decidiu realizar um comício-monstro, no Rio de Janeiro, em 13 de março de 1964. Ao fazê-lo, decretou o começo do fim de seu governo.

O PAÍS EM ORDEM UNIDA

Os tambores da conspiração já haviam rufado, ruidosos, em 1954. O tiro que rebentou o coração de Vargas os abafou. Os rumores golpistas voltaram a ecoar em 1955 e em 1961. Mas só uma década após o suicídio do homem que vislumbrava o populismo como o caminho para a reforma social no Brasil é que seus adversários conseguiram tomar o poder, derrubando João Goulart e Leonel Brizola – herdeiros à esquerda de Vargas. O motivo “oficial” para a eclosão do golpe de 1964 foi o “espectro do comunismo”. Nas Forças Armadas esse era um sentimento genuíno. Mas não foi apenas ele – alimentado pela vertigem estatizante do governo Goulart – que moveu os articuladores militares e civis.

O que se travou no Brasil, da posse (em setembro de 1961) à queda (em abril de 1964) de Goulart, foi o choque entre duas visões conflitantes da política e, em especial, da economia. Em vez das “reformas de base” propostas por Jango, o binômio “segurança e desenvolvimento”, sugerido pelos teóricos da Escola Superior de Guerra (ESG). Em lugar da “república sindicalista”, a concentração de renda, o arrocho salarial e o alinhamento ao grande capital internacional. No confronto entre dois modelos distintos, venceu a “modernização conservadora” proposta pela ESG, com o apoio dos Estados Unidos.

Para concretizá-la, foi preciso romper o jogo democrático e promover o fechamento político – e assim se fez. Chamado de “revolução” durante anos – e festejado como tal nos quartéis, até 1997 –, o movimento político-militar deflagrado em 31 de março de 1964 foi um golpe de Estado. Mas não apenas um golpe militar: a sociedade civil e o Congresso tiveram participação decisiva nele.

A conspiração de 1964, que teve apoio financeiro, logístico e militar dos Estados Unidos, nasceu como um movimento político-militar cujo objetivo inicial (e supostamente único) era derrubar o governo Goulart. Em tese, a Constituição, as eleições e a “normalidade democrática” seriam preservadas. No dia 27 de outubro de 1965, porém, o primeiro general-presidente, Humberto Castelo Branco – coordenador da ação militar que depôs Jango –, baixou o Ato Institucional nº 2 (AI-2), sobrepondo-se à Constituição e mergulhando o país numa genuína ditadura militar. O regime de exceção perduraria por 20 anos, e só dali a 21 um civil voltaria à Presidência.



Os presidentes de farda: acima, Castelo Branco (*em pé*), Costa e Silva (*junto a ele*) e Ernesto Geisel (*à frente*) desfilam pelas ruas de Porto Alegre, em abril de 1964, já vitoriosos. Abaixo, João Baptista Figueiredo, o último dos generais a ocupar o poder.



UM BRILHO NOS ANOS DE CHUMBO

Os anos 1940 foram marcados por uma série de confrontos ideológicos. De certa forma, eles pareceram ter se refletido no abismo existente entre o mundo acadêmico e os cursos profissionalizantes. De um lado, estava o SENAI, fundado em 1942, para formar mão-de-obra especializada. De outro, a Fundação Getúlio Vargas, criada em 1944, para preparar gestores segundo o modelo norte-americano. Ambas as entidades surgiram para fomentar o crescimento da indústria. Mas, nos vinte anos que se seguiram, elas não foram capazes de suprir uma lacuna: era

O ato de criação: reunidos na sede da CNI, no Rio, em janeiro de 1969, o presidente da CNI, Thomás Pompeu de Souza (*sentado*), assina o documento que formalizou a criação do IEL, na presença do primeiro diretor geral da entidade, Jorge Bhering de Mattos, e dos diretores nacionais do SENAI e do SESI.



preciso estimular universitários e intelectuais a tomarem contato com a prática industrial.

Foi dentro desse quadro que, em 1968, começou a nascer o que viria a ser o Instituto Euvaldo Lodi, o IEL. Delineada por um grupo de empresários, a proposta fundamentava-se na parceria entre indústrias e universidades. Os idealizadores se inspiraram no modelo desenvolvimentista americano – o Vale do Silício, por exemplo, atuava em conjunto com a Universidade de Stanford. Contudo, eles teriam também uma motivação político-social.

Afinal, 1968, turbulento em todo o Ocidente, no Brasil passaria à história como “o ano que não terminou”, pois em 13 de dezembro foi assinado o AI-5, ato institucional que mergulhou o país numa genuína ditadura militar. Os ânimos estavam efervescentes e as passeatas estudantis tomavam as ruas: em abril ocorrera a passeata dos Cem Mil e em outubro a polícia acabara com o congresso da UNE.

Somava-se a isso o fato de a CNI fazer parte de um grupo de trabalho constituído, naquele ano, pelo Ministério da Educação (MEC) para formatar a Reforma Universitária. Durante o fórum que buscava incentivos para o projeto, a CNI sugeriu que a indústria poderia cooperar em programas universitários de pesquisa científica e tecnológica e também promover estágios dentro

das empresas. Foi o estímulo para pôr em prática a interação universidade-indústria.

Então, a 29 de janeiro de 1969 – um mês e meio após o AI-5 –, o IEL deixou de ser projeto e entrou em produção. A solenidade oficial de fundação foi na sede da CNI no Rio de Janeiro, muito próximo de onde se dera a passeata dos Cem Mil, e ali foi empossado o primeiro diretor-geral da entidade: Jorge Bhering de Mattos, presidente da Bhering Sociedade Alimentícia e um dos maiores entusiastas da parceria indústria-universidade.

Se o quadro político era conturbado, o cenário econômico se mostrava de tal forma otimista que o então ministro da Economia Delfim Netto sentia-se à vontade para declarar: “Dêem-se um ano e vos darei uma década”. Parecia o momento ideal para estruturar uma entidade que, sob o patrocínio da indústria, incentivasse os jovens talentos a engajar-se em um futuro altamente tecnológico.

Junto com o SESI e o SENAI, o IEL veio constituir o chamado Sistema Indústria, encabeçado pela CNI. Um ano após sua criação, o IEL já contabilizava, além do Núcleo Central, com sede no Rio, 17 Núcleos Regionais. Cada um funcionava junto às Federações de Indústrias do respectivo estado, sob orientação do órgão central. Desde o início, o estágio tornou-se o símbolo e o elemento primordial da entidade e, em 1974, o Programa de Treinamento Profissional (como foi chamado o projeto estágio), já beneficiava nove mil estudantes universitários. Mesmo assim, a missão do IEL foi considerada por seus integrantes como “árdua e lenta”. Isso porque, além de investir nos universitários, foi preciso

educar os industriais para abrir-lhes espaço em suas empresas.

Aliar o idealismo universitário ao pragmatismo industrial de fato não era tarefa fácil. Apesar das dificuldades, o IEL não tardaria a se transformar em referência nacional de empreendedorismo. Além dos estágios, a instituição desde o seu início oferecia cursos integrados em parceria com o MEC. Depois vieram as pesquisas, as publicações, os intercâmbios com entidades governamentais e instituições de ensino nacionais e internacionais. Em 1975, a nova diretoria propôs transformar o IEL num centro de altos estudos, capaz de refletir e antecipar tendências para o meio industrial. A proposta teve ampla aceitação e, a partir daí, a entidade começou a se aproximar do que é atualmente.

Com a chegada dos anos 1980 – a chamada década perdida –, o programa de estágios tornou-se secundário na escala de prioridades das indústrias e o IEL não escapou da crise. Mas ela durou pouco e logo sua missão voltou a ser cumprida na íntegra: “*Promover o desenvolvimento e a modernização das instituições brasileiras, com ênfase nos segmentos industriais, sustentados na capacitação tecnológica, na modernização empresarial e gerencial, na transferência de informação e conhecimento entre os setores produtivo e educacional e na melhoria da qualidade de vida*”. Afinal, o Brasil dos grandes empresários e das grandes empreiteiras tinha acabado de entrar na Era Nuclear.



Tendo, de início, dado o seu apoio ao movimento militar de 1964, a CNI pôde, em geral, contar com a anuência dos generais-presidentes. Na imagem acima, Humberto de Alencar Castelo Branco discursa na sede da CNI, ao lado de Thomás Pompeu de Souza, na I Reunião de Incentivo ao Desenvolvimento da Amazônia. Quando da criação do IEL, Castelo Branco já havia sido sucedido pelo também general Artur da Costa e Silva.



Para ocupar a posição de líder na construção de hidrelétricas e participar do programa nuclear brasileiro, a Odebrecht associou-se a empresas norte-americanas, enviou técnicos e engenheiros à Alemanha e ao Irã e fortaleceu sua presença no setor energético. O resultado foi a conquista das obras civis da Usina de Angra I e de Angra II, um feito alardeado no anúncio veiculado em 1975 na revista *Manchete* (acima). Atualmente, a Odebrecht é líder nos negócios de engenharia e construção e de química e petroquímica na América Latina. Ampliou seu campo de ação e atua também nos setores de açúcar e álcool, infra-estrutura e serviços públicos, e engenharia ambiental. Na realização de obras públicas atua não só no Brasil, mas também no Peru e em Portugal.

O BRASIL EMPREITEIRO

Após a construção de Brasília, a década que se estende de 1969 a 1979 entrará para a história como aquela na qual foram feitas as mais significativas obras de infra-estrutura do país. Na selva de pedra do “Brasil empreiteiro”, amplas rodovias apontaram o caminho, aeroportos abriram suas pistas, túneis rasgaram montanhas, enormes pontes venceram os rios e até o mar. Mas se o Estado virou empresário, a iniciativa privada não deixou de lucrar. Construir um “país que vai para frente” foi uma árdua mas rentável tarefa delegada a construtoras particulares. Na chamada “Década das Tecnologias Especiais”, as obras públicas de grande porte concentraram-se nas planilhas de quatro construtoras: Odebrecht, Camargo Corrêa, Mendes Júnior e Andrade Gutierrez.

A Odebrecht é a mais antiga delas. Sua história começa com a chegada do alemão Emil Odebrecht ao Brasil em 1856. Engenheiro formado pela Universidade de Greifswald, na Prússia, Emil estabeleceu-se em Santa Catarina, participou da construção de estradas no Sul do Brasil e influenciou diretamente muitos de seus descendentes. Em especial, seu neto Emílio. Emílio Odebrecht acompanhou o avô em serviços da rede telegráfica do Rio de Janeiro e, em 1914, aos 20 anos, mudou-se para a então capital federal onde, por intermédio do

primo Emílio Baumgart, foi trabalhar na Companhia Construtora em Cimento Armado.

A empresa pertencia ao alemão Lambert Riedlinger, que chegara ao Brasil em 1911 trazendo consigo a técnica de construção do concreto armado, já adiantada em seu país. Como empregado da companhia de Riedlinger, Emílio Odebrecht participou da construção em concreto armado da ponte Maurício de Nassau, no Recife, e mudou-se para lá, fundando sua primeira construtora, a Isaac Gondim e Odebrecht Ltda. Em 1926, já como único dono da empreiteira, Emílio transferiu-se para Salvador, a cidade na qual ergueria um verdadeiro império do concreto armado.

Com sua rapidez, economia e durabilidade, o concreto armado revolucionou a construção civil. E ofereceu tudo o que as obras públicas precisavam. Nos anos 1960, Norberto Odebrecht, filho de Emílio, assumiu e expandiu os negócios. Sob sua direção, na década de 1970, a empresa foi responsável por nada menos do que a construção do campus da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, do edifício-sede da Petrobras (na época, a maior estrutura monolítica da América Latina), da Usina Nuclear de Angra e do Aeroporto Internacional do Galeão. Enquanto os prédios do Galeão eram construídos pela Odebrecht, a

terraplenagem da pista ficava a cargo de uma especialista em estradas: a Camargo Corrêa.

A empreiteira que surgiu em 1936, da parceria entre Sebastião Camargo e Sylvio Corrêa, nasceu em São Paulo com capital de 200 contos de réis. Em 1940, depois de fechar seu primeiro grande contrato, com o Departamento de Estradas de Rodagem de São Paulo, não parou mais de abrir seus caminhos. Construiu túneis e estradas como a Via Anchieta e a Rodovia Fernão Dias, foi chamada para pavimentar ruas e construir avenidas em Brasília, ergueu viadutos na rodovia Castelo Branco e foi uma das empreiteiras encarregadas de construir a maior ponte do mundo na época: a Rio–Niterói.

Ao lado da Camargo Corrêa na empreitada da ponte Rio–Niterói – inaugurada em 24 de março de 1974 com seus mais de 13 quilômetros, 103 pilares e 70 metros de altura – estava, além da construtora Rabelo, outra empresa especializada em assinar obras de governos federais: a Mendes Júnior.

A porta de entrada da Mendes Júnior na construção de grandes obras foi a Usina Hidrelétrica de Furnas (*leia p. 186*). Fundada em 1953 pelo engenheiro mineiro Murillo Mendes – que já havia participado da construção de estradas no Rio Grande do Sul –, a Mendes Júnior só havia se envolvido com obras de pequeno e médio porte até descobrir Furnas. Mas não foi só com Juscelino Kubitschek que a empresa prosperou. No Governo Médici, através do Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), a construtora foi convidada a participar de uma das “obras faraônicas” da época, a Transamazônica. O projeto



atolou na selva, mas a Mendes Júnior acrescentou ao seu currículo 646 dos 1.260 quilômetros abertos na primeira etapa.

A Andrade e Gutierrez não foi menos participativa do que suas congêneres. Criada em setembro de 1948 por Flávio Gutierrez e os irmãos Gabriel e Roberto Andrade, começou realizando pequenos serviços de urbanização na capital mineira. Até que, na década de 1950, ganhou a concorrência para construir a rodovia que ligaria o Rio de Janeiro a Belo Horizonte, a atual BR-040. Foi só o marco inicial de uma trajetória que teria ainda a construção da estrada Manaus-Porto Velho, da rodovia Castelo Branco, de parte do Metrô de São Paulo, da hidrelétrica de Itaipu e, na década de 1980, do aeroporto de Confins em Belo Horizonte.

Atualmente, o lucro da Andrade e Gutierrez, da Odebrecht, da Camargo Corrêa e da Mendes Júnior se mantém tão concreto quanto suas obras.

No início da década de 1960, o Brasil pensou em adquirir um reator nuclear da França. Mas as negociações não foram adiante e, em 1965, o país assinou um acordo com a Westinghouse, dos Estados Unidos, para a obtenção do seu primeiro reator, o que aconteceu apenas em 1971. Em 1976, novo acordo foi assinado, dessa vez com a Alemanha, para a compra de dez reatores. A construção de Angra I (*acima*) foi iniciada em 1972, mas a primeira reação em cadeia só se deu dez anos depois. A usina entrou em operação comercial em 1985 e desde então já gerou mais de 40 milhões de MWh.



Enquanto o Pro-Álcool movimentava os automóveis do Brasil e incrementava o plantio da cana-de-açúcar, outra cultura ganhava força e poder. A partir de 1970, a soja (*Glycine max* – acima) começou a ser plantada seguindo o modelo da monocultura extensiva e mecanizada. A técnica deu origem a um novo setor e a uma nova indústria, o “agronegócio” – e de alta lucratividade, pois não dependia de mão-de-obra assalariada. A expansão da cultura da soja se deu pela “expansão da fronteira agrícola” em direção à Amazônia. E de 1,5 milhão de toneladas em 1970, a produção anual passou para 15 milhões de toneladas em 1979. A revolução socioeconômica e tecnológica protagonizada pela soja pode ser comparada ao que ocorreu com a cana-de-açúcar, no Brasil Colônia, e com o café, no Brasil Império/República, que, em épocas diferentes, reinaram nos portos nacionais como os principais produtos de exportação.

O Pró-Álcool

UMA INDÚSTRIA MOVIDA A CANA

O mesmo produto agrícola que alimentou os engenhos açucareiros do Brasil foi a matéria-prima de uma mudança radical na indústria automobilística nacional. A partir de 1975, o etanol (álcool etílico), produto obtido preferencialmente da cana-de-açúcar, fez girar o motor de milhões de veículos.

A troca da gasolina pelo álcool foi derivada de uma crise mundial do petróleo que elevou o preço dos barris importados. Como alternativa, o Governo Geisel criou o Programa Nacional do Álcool, ou Pro-Álcool, pelo decreto nº 76.593, de 14 de novembro de 1975, que determinava que “a produção do álcool oriundo da cana-de-açúcar, da mandioca ou de qualquer outro insumo deve ser incentivada por meio da expansão da oferta de matérias-primas, com especial ênfase no aumento da produção agrícola, da modernização e ampliação das destilarias existentes e da instalação de novas unidades produtoras, anexas a usinas ou autônomas, e de unidades armazenadoras”. Como o custo para plantar cana-de-açúcar era bastante inferior ao de outras culturas, ela foi a que mais se desenvolveu.

O Pro-Álcool foi idealizado pelo físico José Walter Bautista Vidal e pelo engenheiro Urbano Ernesto Stumpf – que ficaria conhecido como o “pai do motor a álcool”. Nos primeiros carros, o álcool

anidro era misturado à gasolina, mas a partir de 1978 vieram os modelos movidos somente a etanol.

O Programa fez saltar a produção de 600 milhões de litros de álcool ao ano (1975-76) para 3,4 bilhões (1979-80). Isso gerou menos dez milhões de automóveis a gasolina rodando no Brasil e diminuiu consideravelmente a dependência do país ao petróleo importado.

Foi na década de 1990, quando o preço do açúcar aumentou no mercado internacional – e o do petróleo baixou –, que o Pro-Álcool ruiu. Como para os usineiros tornou-se mais vantajoso produzir açúcar no lugar de álcool, o produto começou a faltar nos postos. Com a crise do abastecimento, o menor preço da gasolina e a entrada dos automóveis importados, os modelos movidos a álcool deixam de ser fabricados.

Mas na aurora do novo milênio, o etanol volta a entrar em cena, agora através da tecnologia do bicombustível, ou sistema “*flex fuel*”. Em tempos de alternativas auto-sustentáveis, a opção aparece como uma solução para um mundo melhor e menos dependente de um recurso natural não-renovável. Tanto que, no Brasil, de acordo com a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos, as vendas de carros “*flex*” já ultrapassaram as dos movidos somente a gasolina.

EM CONEXÃO COM O BRASIL

Como os demais segmentos das chamadas “classes produtoras”, a CNI, em nome da indústria nacional, apoiou o movimento militar que, em 31 de março de 1964, destituiu João Goulart. Haroldo Cavalcanti (que assumira em 26 de outubro de 1962) já havia deixado a presidência da entidade uma semana antes do golpe. Em 10 de abril, uma junta governativa assumiu, pela terceira vez na história, o comando da CNI, declarando que “o objetivo da indústria é o de colaborar com o patriótico governo do marechal Castelo Branco, para que os altos objetivos da revolução de 31 de março sejam plenamente alcançados com a retomada do desenvolvimento nacional”.

A 15 de novembro de 1964, no 75º aniversário da proclamação da República, Edmundo de Macedo Soares tornou-se o quinto presidente em 26 anos de existência da CNI. Além de ser um velho conhecido do movimento industrialista, pois fora um dos principais artífices da CSN, Soares era militar e presidia o Instituto Brasileiro de Siderurgia. Naquele mesmo ano, assumiu a presidência da FIESP. Em maio de 1968, acertou a venda da FNM à Alfa Romeo italiana e foi acusado de “entreguista”. Renunciou à presidência da CNI em 14 de outubro, para seguir apenas como Ministro da Indústria e Comércio, cargo que assumira em março de 1967.

Quem o substituiu foi o cearense Thomás Pompeu de Souza que, em sua terra natal, havia presidido por 15 anos a Federação das Indústrias e o Sindicato das Indústrias de Fiação e Tecelagem (dando seqüência à longa tradição familiar, pois em 1904 seu avô fundara a Fábrica de Tecidos Progresso, marco na industrialização do Ceará). Pompeu ficou por dez anos à frente da CNI. Em sua gestão se realizou a III Conclap. Em outubro de 1977, ele cedeu lugar a Domício Velloso da Silveira, também ligado ao ramo têxtil.

Silveira, que já presidira a CNI em 1962, formulou o Programa de Desenvolvimento Integrado das Entidades da Indústria (Prodin), que remodelou a estrutura da entidade. Deixou o cargo em 1980. Caberia ao sergipano Albano do Prado Franco presidir a CNI ao longo do processo de redemocratização do país. Igualmente ligado à indústria têxtil, além de usineiro, Franco elegeu-se senador pelo PDS, partido de apoio do governo, dois anos depois de assumir a CNI. Mas em 1984, quando se iniciou a campanha Diretas-Já, a CNI ouviu os candidatos civis à presidência e Albano Franco declarou-se favorável às diretas. Tancredo Neves acabaria eleito de forma indireta – só que quem assumiu o cargo foi José Sarney, cujo governo lançou o Plano Cruzado, logo apoiado pela CNI.



Fundada durante o Estado Novo, a CNI completaria seu cinquentenário em 1988, com o Brasil se encaminhando novamente para a plenitude democrática, após as idas e vindas da política. Ao longo do primeiro meio-século de sua existência, a entidade acompanhou todas as transformações vividas pelo país: a queda de Vargas em 1945, os quatro anos do governo Dutra, a volta de Vargas nos braços do povo e seu dramático suicídio, a posse de JK, a renúncia de Jânio, o turbulento governo de Jango, que redundou em 20 anos de ditadura militar, a eleição indireta e a morte de Tancredo Neves que conduziu José Sarney à presidência. Foram oito os presidentes da CNI nesses movimentos 50 anos: Euvaldo Lodi (1938-1954), Augusto Viana dos Santos (54-56), Lídio Lunardi (56-62), Domício Velloso da Silveira (62), Haroldo Correia Cavalcanti (62-64), Edmundo Macedo Soares (64-68), Thomás Pompeu de Souza (68-77), novamente Domício Velloso da Silveira (77-80) e Albano Franco, que assumiu no dia 15 de outubro de 1980 e permaneceu à frente da CNI até dezembro de 1994. Nas fotos acima, Edmundo Macedo Soares (à esquerda) e Thomás Pompeu de Souza.



De todos os pacotes econômicos lançados pelos governos republicanos, o Plano Cruzado foi aquele que mais esperanças deu aos “brasileiros e brasileiras”. O plano foi como o cartão de apresentação de José Sarney ao Brasil.

Embora militasse há anos na política, ele era pouco conhecido no Sudeste ou no Sul – e ninguém, possivelmente nem ele próprio, imaginava que se tornaria o primeiro presidente civil após 20 anos de ditadura. Até porque Sarney vinha da UDN, da Arena e do PDS – de Antônio Carlos Magalhães e Jarbas Passarinho, com ele na foto abaixo –, partidos da sustentação política aos militares.



O Plano Cruzado

SARNEY E SEUS FISCAIS

Apesar de suficientemente vacinados contra planos antiinflacionários milagrosos que lhes permitiriam dormir no Brasil e acordar na Suíça, os brasileiros tiveram motivos extras para acreditar que, daquela vez, seria diferente. Em 28 de fevereiro de 1986, o presidente José Sarney serviu-se de uma cadeia de rádio e televisão para anunciar a mais radical mudança na economia nos últimos anos: o Plano Cruzado. O combalido cruzeiro, privado dos três zeros inúteis que tinha à direita, foi substituído pelo cruzado, que nascia como a nova moeda “forte” nacional. Os preços e o câmbio foram congelados, o mesmo ocorrendo com aluguéis; as prestações, que começaram a sofrer a chamada “deflação”, eram calculadas por meio da “tablita”. Os salários, é claro, foram igualmente congelados, mas só após terem sido reajustados pelo valor médio dos últimos seis meses. Quando a inflação ultrapassasse os 20%, seria automaticamente disparado o “gatilho salarial”, que reajustaria os salários nesse mesmo percentual. O plano pareceu satisfazer os anseios da população.

Tanto é que, servindo-se largamente do bordão “brasileiras e brasileiros”, o presidente conseguiu convencer o povo a se engajar na cruzada econômica, a ponto de logo surgir a figura dos “fiscais do Sarney”. Por mais burlesca que acabasse se revelando, foi a primeira manifestação coletiva de defesa dos direitos do consumidor e de exercício pleno da cidadania ocorrida no Brasil.

Mas, capitaneado pelo ministro da Fazenda, Dílson Funaro, e pelos economistas ligados ao PMDB que o urdiram em segredo, o Plano Cruzado logo começou a revelar sua fragilidade. O congelamento, com a conseqüente corrida ao consumo, acarretou dois problemas: a queda na produção, que levou ao aumento excessivo das importações, provocando um preocupante desequilíbrio da balança comercial, e o surgimento do ágio, quantia cobrada “por fora” para quem quisesse ter acesso aos produtos que a indústria não conseguia produzir na quantia necessária e o comércio não expunha à venda.

Ao irem às urnas em julho de 1984, os “brasileiros e brasileiras” conferiram uma esmagadora vitória ao PMDB, convencidos pelo aparente sucesso do Cruzado. Passado o pleito, o aumento de tarifas e impostos ressuscitou o pesadelo da inflação. O cruzado fora apenas uma nuvem passageira.

O PAÍS SE ABRE, A INDÚSTRIA SE RETRAI

Com o braço erguido e o punho em riste, o jovem e impetuoso político alagoano irrompeu na cena política altivo e ativo como uma espécie de Indiana Jones, e foi logo apelidado de “caçador de marajás”. Quando Fernando Collor de Mello surgiu, ninguém sabia direito de onde ele viera, mas todos logo souberam que ele havia chegado – e onde queria chegar. No início de 1989, Collor fundou o minúsculo Partido da Renovação Nacional (PRN) e se lançou candidato à presidência. Descendente de uma família de políticos de projeção – cujo nome mais importante era seu avô materno Lindolfo Collor (que pouco o influenciou) –, ele já havia sido prefeito (indicado) de Maceió, deputado federal bem votado e governador (eleito) de Alagoas. Quando ocupava aquele cargo, desferiu violentos ataques ao governo “conservador” de José Sarney e adquiriu notoriedade nacional ao iniciar pretensa campanha contra os altos salários de funcionários públicos alagoanos, os chamados “marajás”.

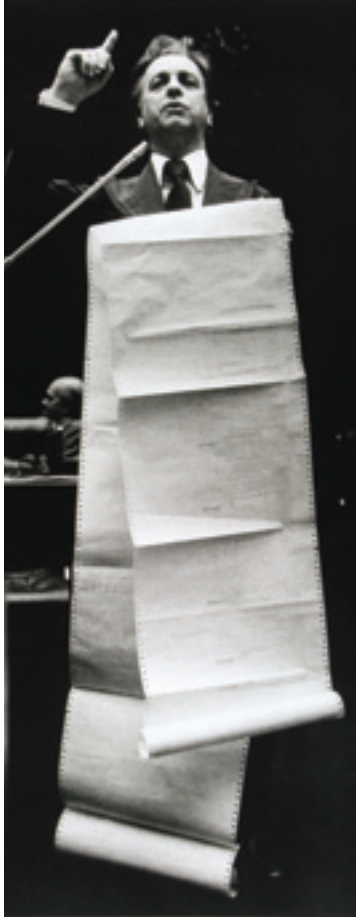
Jovem (39 anos), bem-apegoado e dinâmico, com um discurso “pós-moderno” de teor neoliberal, Collor, que subia aos palanques para esbravejar contra os “privilégios das elites”, acabou por conquistá-las de vez. Talvez porque não lhes restasse outra opção.

Após surpreendente votação no primeiro turno, Collor passou para o segundo tendo como adversário Luiz Inácio Lula da Silva, o “amedrontador” candidato do PT. Collor obteve 51,5% dos votos contra 48,5% de Lula e, em 18 de dezembro de 1989, tornou-se o primeiro presidente eleito pelo voto direto desde Jânio Quadros. Mas em 15 de março de 1990, um dia após a posse, o governo Collor bloqueou virtualmente todo o dinheiro depositado nos bancos do Brasil, em nome do “Plano Collor”, elaborado pela ministra Zélia Cardoso de Mello. Foi uma das mais brutais intervenções nos direitos civis dos brasileiros – e o começo do fim do governo Collor.

Envolto em uma série de acusações de corrupção – de início centradas em seu tesoureiro de campanha, P.C. Farias, mas logo expandidas à cúpula do governo –, Collor acabaria escorraçado do poder por meio de um *impeachment*. Mas ao longo de seus dois anos e meio no governo, ele abriu a economia do país para importações e investimentos estrangeiros, o que forçou a indústria nacional a investir em modernização, qualidade e novos produtos. Além disso, por vias transversas, Collor propiciaria uma guinada na história do Brasil. Ela se concretizou com a posse de Itamar Franco, em fins de 1992.



O arauto das mudanças: uma vez no poder, Fernando Collor (*na foto, ao lado da mulher, Rosane, em vôo durante a campanha presidencial de 1989*) acabaria provocando um grande processo de reestruturação interna nas indústrias nacionais, ao abrir o mercado para as importações. As empresas brasileiras dispostas a competir tiveram que rever seus métodos administrativos, reduzir os custos de gerenciamento e terceirizar certas atividades, além de investir na automação e aumentar a produtividade.



Itamar Franco nasceu em junho de 1930, a bordo de um navio da Companhia de Navegação Costeira que ia do Rio para a Bahia – por isso, como o dos navios, seu nome começa com “Ita”. Seu pai morreu jovem e Itamar teve infância pobre. Formou-se em engenharia eletrotécnica em 1954. Perdeu sua primeira eleição, em 1958 (vereador em Juiz de Fora, pelo PTB). Perdeu a segunda, para vice-prefeito, em 1962. Mas se elegeu prefeito da cidade pelo MDB, em 1966, e iniciou a carreira que o levaria à presidência.

ITAMAR E SEU MINISTRO

A posse de Floriano Peixoto em novembro de 1891, após a renúncia de Deodoro; a posse de Café Filho em agosto de 1954, após o suicídio de Vargas; a posse de Goulart em setembro de 1961, após a renúncia de Jânio Quadros e a posse de José Sarney no lugar de Tancredo Neves, em março de 1985, deveriam ter ensinado aos brasileiros a lição de que, fosse quem fosse, o vice deveria ser levado em conta na hora de eleger um presidente. Durante as eleições de 1989, porém, raros eleitores sabiam quem eram os vices do vencedor Collor e do vencido Lula. Mas, quando Collor foi forçado a deixar o cargo, o Brasil viu-se de novo nas mãos de um “reserva” elevado à condição de titular. Quem, então, além dos mineiros, conhecia a biografia de Itamar Augusto Cautieiro Franco? Ainda assim, a Constituição lhe destinou a árdua missão de comandar um país traumatizado. E Itamar – turrão e teimoso – acabaria se saindo bem na dura tarefa. Ao fim e ao cabo, seu governo (de fins de 1992 a janeiro de 1995) lançou o mais bem-sucedido de todos os planos econômicos e ainda foi capaz de fazer seu sucessor. Sob a tutela de Itamar o país viu nascer o Plano Real, que acabou conduzindo à presidência seu principal mentor, o então ministro da Fazenda, Fernando Henrique Cardoso.

Graças ao sucesso do Plano Real e ao temor ancestral que o ex-sindicalista Luiz Inácio Lula da Silva, do PT, ainda despertava nas elites brasileiras, FHC elegeu-se com facilidade, em 2 de outubro de 1994. Ao contrário do que acontecera em 1989, as eleições foram decididas no 1º turno porque FHC obteve 55% dos votos válidos. Lula foi o segundo colocado. Mas, desta vez, o PT não soube perder e declarou que FHC assumiria “com menos autoridade moral do que alguém eleito com base num processo totalmente limpo”. Para Lula, FHC servira-se da máquina governamental para assegurar sua vitória. Mas, em 1º de janeiro de 1995, quando tomou posse como o 38º presidente do Brasil, FHC representava, para milhões de eleitores, esperanças efetivas de moralidade, competência e dignidade. Os motivos para tais expectativas encontravam uma base sólida no passado social e político do novo presidente – sociólogo que sempre se opusera ao governo militar (pelo qual fora punido, partindo para o exílio) e político de atuação destacada no PMDB, do qual fora um dos fundadores. Uma vez no Palácio do Planalto, FHC sofreu as pressões naturais do poder e viu-se na contingência de se adaptar às mudanças que sempre separaram a teoria da prática.

O BRASIL EM TEMPO REAL

No mesmo dia em que Fernando Henrique Cardoso tornou-se presidente, Albano do Prado Pimentel Franco foi eleito governador de Sergipe, tendo concorrido então pelo PSDB, o mesmo partido de FHC. Por isso, em 31 de dezembro de 1994, Franco deixou a presidência da CNI após 14 anos à frente da entidade – a segunda mais longa gestão de sua história, menor apenas do que a de Euvaldo Lodi. O Brasil havia passado então por grandes transformações: o regime militar definhara e fenecera; Tancredo Neves tinha morrido antes da posse e Sarney o substituíra; Collor fora cassado e Itamar fizera seu sucessor. O novo presidente recebeu o apoio integral da CNI – até porque no comando da entidade agora estava o empresário paulista Mário Amato, que já se declarara contrário a Lula, nas eleições de 1989, quando o líder operário concorrera contra Collor (*leia p. 213*). Amato, de todo modo, ficaria menos de um ano da presidência da CNI pois, em outubro de 1995, o engenheiro e empresário potiguar Fernando Bezerra assumiu o cargo. Quando tomou posse na CNI, Bezerra, filiado ao PMDB, já era, desde janeiro, senador pelo Rio Grande do Norte. Em linhas gerais, manteve o apoio da CNI ao Plano Real e ao presidente FHC apesar das eventuais críticas e reivindicações do setor.

As críticas subiram de tom em maio de 1996, quando a CNI promoveu ato público em Brasília, com a presença de dois mil empresários, em protesto contra a elevada carga tributária e a retrógrada legislação trabalhista (ainda basicamente a mesma promulgada por Vargas, mais de 60 anos antes). Conforme os industriais, os impostos e as leis do trabalho reduziam a capacidade de competição dos produtos nacionais em um cenário mundial progressivamente globalizado. A presença do próprio FHC no encontro soou como o aval do presidente às reivindicações do setor. Mas FHC deixou o cargo em dezembro de 2001 sem resolver tais impasses.

De todo modo, seu Plano Real não só estabilizara a economia como se mostrou ainda um plano de estabilização política e de solidificação da democracia no Brasil. É o que explica como, 12 anos depois de concorrer pela primeira vez à presidência e após três derrotas consecutivas, o insistente candidato do PT, Luiz Inácio Lula da Silva, enfim se elegeu presidente, sem que isso provocasse uma “fuga em massa” dos empresários nacionais e um único rumor golpista. De certa forma, a CNI contribuiu diretamente para que o sonho de Lula se tornasse realidade – afinal, no dia 1º de janeiro de 2003, quem tomou posse no Palácio do Planalto foi um ex-aluno do SENAI.



Em 1945, os representantes das “classes produtoras”, reunidos em Teresópolis (RJ), lançaram um manifesto no qual, entre outros tópicos, propunham o “combate ao pauperismo” – que nada mais era do que a luta contra a fome. Quase 40 anos depois, a CNI recebia, em Brasília, o sociólogo Herbert de Souza, autor de um grandioso projeto de combate à fome, e dava apoio integral à iniciativa. Na foto, Betinho ladeado pelo empresário Antônio Ermírio de Moraes, neto e filho dos fundadores da Votorantim, e Albano Franco, então presidente da CNI. Como a do grupo Votorantim, a trajetória industrialista de Albano Franco também se iniciou com usinas de cana e fábricas têxteis.



Vida operária: em dezembro de 1952, após 13 dias de viagem em um “pau-de-arara”, Lula mudou-se com a família de Garanhuns (PE) para Santos (SP), onde seu pai trabalhava no porto. Em 56, transferiu-se para São Paulo e, aos 14 anos, fez o curso no SENAI que o formou torneiro mecânico. Em 1965, empregou-se na metalúrgica Villares, em São Bernardo (SP), onde, já como presidente do sindicato, liderou as históricas greves de maio de 1978 e de março de 1979, registrada nas imagens.



BRAÇOS CRUZADOS, MÁQUINAS PARADAS

Não havia sistema de som para amplificar a voz roufenha do homem barbudo que bradava no palanque improvisado. Suas palavras de ordem eram retransmitidas em ondas pela própria multidão. E passavam de 50 mil os metalúrgicos agrupados no estádio de São Bernardo do Campo (SP) naquele cinzento 13 de março de 1979.

Ao liderar a greve que abalou a indústria automobilística brasileira, Luiz Inácio Lula da Silva, então presidente do Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo, não estava só reprisando a greve que paralisara São Paulo em 1917 – e que havia tornado a “questão social” uma “questão de polícia”. Nem só repetindo o movimento de 1946, que acelerara a criação do SESI. Além das reivindicações salariais, a greve do ABC paulista tinha cunho político. Não só porque desafiava o regime militar, mas porque queria ser – e já era – o cartão de visitas de um novo partido, o dos Trabalhadores.

A idéia de canalizar politicamente as greves dos metalúrgicos e fundar o PT nascera numa mesa de restaurante frango-com-polenta, em São Bernardo, em 24 de janeiro. Era consequência direta do movimento impulsionado pela “greve da Scania”, de maio de 1978, a partir da qual

246 mil operários de 213 empresas cruzaram os braços numa afronta à Lei de Segurança Nacional.

Como as greves extrapolavam a questão salarial, Lula e o PT ganharam apoio de vários segmentos da sociedade brasileira. Para a classe patronal, no entanto, tratava-se do velho confronto entre capital e trabalho, e o tom desafiador de Lula e seus comandados – dispostos a parar as máquinas e a “falar grosso” – era uma barreira ao diálogo. Saudado como herói da classe operária, Lula posava também de inimigo público número um da indústria.

Dez anos depois, a história já se modificara. Lula chegou ao segundo turno das primeiras eleições diretas para presidência em 28 anos. Não ganhou, mas seu desempenho entrou para os anais da política brasileira. Na verdade, era como se o seu destino teimasse em contrariar a biografia. Nascido em 1945, em Pernambuco, sétimo dos 18 filhos de um casal de lavradores, ele veio com a família para São Paulo em 1952. Aos 15 anos, empregou-se como metalúrgico. Em 1969, foi eleito diretor do Sindicato dos Metalúrgicos de São Bernardo, do qual chegou à presidência em 1975. Em 1986, elegeu-se deputado federal com 650 mil votos, a maior votação do país. Após as três derrotas consecutivas nas disputas presidenciais (para Collor em 1989, para FHC em 1994 e em 1998), Lula enfim chegou lá.

MÃOS À OBRA, RITMO INDUSTRIAL

Ao tomar posse no Palácio do Planalto, em 1º de janeiro de 2003, Lula – bem como o PT, a própria Confederação Nacional das Indústrias e a sociedade brasileira como um todo – deu extraordinária demonstração de amadurecimento e de fé na democracia. Afinal, não só não houve um êxodo de empresários como Lula já não estava disposto a fazer os operários cruzarem os braços. Os dois lados tinham abrandado seu radicalismo. Quase 15 anos se passavam desde que o então vice-presidente da Fiesp, Mário Amato, dissera que se Lula vencesse as eleições (de 1989), “600 mil empresários deixariam o país”. Lula também trocara as bravatas pela gravata e já não era favorável ao calote à dívida externa – aliás, saldada em seu governo.

E, de certa forma, a vitória de Lula era também a vitória da indústria brasileira – não só porque o ex-torneiro mecânico que virara presidente era egresso do SENAI, mas porque, dentre os produtos nacionais gerados nas fábricas do país, estava um movimento sindical sólido o bastante para produzir o mandatário da nação. Caberia ao empresário e deputado federal (pelo PTB) Armando Monteiro Neto, pernambucano como Lula, estar à frente da CNI durante uma transição que, embora impactante, se deu com naturalidade.

Monteiro assumiu a presidência da CNI em outubro de 2002 – pouco antes de Lula chegar ao Palácio do Planalto. E como ambos seriam reeleitos para os respectivos cargos, o cerne das relações entre a CNI e o governo concentrou-se no convívio entre os dois conterrâneos. Mais do que meramente respeitadas, foram relações produtivas. A ponderação não impediu a CNI de manter suas críticas às altas taxas de juros, à carga tributária abusiva e ao excesso de burocracia governamental, clamando, em freqüentes encontros e manifestos, pela redução dos gastos públicos, o estímulo à iniciativa privada e o fortalecimento das agências reguladoras, como parte de uma agenda pró-crescimento e desenvolvimento sustentável. Os mesmos anseios compartilhados, aliás, pelos segmentos mais progressistas da sociedade civil brasileira – e que, por isso mesmo, mantém a indústria na posição em que ela tem procurado permanecer desde o momento em que, há exatos 200 anos, ajudou o Brasil a romper os grilhões coloniais e se tornar uma nação independente. Na linha de frente do progresso nacional.



No palanque do SENAI: Luiz Inácio Lula da Silva, 39º presidente do Brasil, discursa ao lado do presidente da CNI, Armando Monteiro Neto. A eleição de Lula à presidência, ocorrida em novembro de 2002, deu-se na mais absoluta normalidade democrática – fruto da estabilização econômica e política trazida pelo Plano Real. De certo modo, ela representou a concretização de um ciclo iniciado dentro da indústria nacional, pois Lula formou-se como torneiro-mecânico em um curso profissionalizante do SENAI e então deu a arrancada que o levaria ao Palácio do Planalto. Pernambucano como o presidente, Monteiro é administrador de empresas, industrial e deputado federal em terceiro mandato, dois pelo PMDB e o terceiro pelo PTB.

EMPRESA
ROBERTO SIMONSEN

CNI
Confederação Nacional
da Indústria

VI

**O NOVO MILÊNIO:
POR DENTRO DO SISTEMA**

ALÉM DE 2001

O SISTEMA INDÚSTRIA E OS NOVOS TEMPOS

Ao longo dos últimos 70 anos, o Brasil e o mundo mudaram em ritmo progressivamente acelerado. O principal vetor de tantas e tão velozes transformações foi, indiscutivelmente, a inovação tecnológica, capaz de fazer com que, aos olhos de uma criança de dez anos, familiarizada com a internet e o telefone celular, o ano de 1938 pareça parte de um passado remoto. Mas a história não avança aos sobressaltos: os acontecimentos se encadeiam de forma orgânica e articulada, compondo um painel que nos ajuda a desvendar quem somos, de onde viemos e, é claro, para onde vamos.

Desde a eclosão da Revolução Industrial, na Inglaterra de fins do século 17, são justamente as inovações tecnológicas ocorridas no seio das unidades fabris as que mais têm transformado o mundo. Não é diferente no contexto brasileiro. Não restam dúvidas, porém, de que no período posterior à II Guerra Mundial tais mudanças se tornaram maiores e mais constantes, modificando por completo a vida cotidiana e a visão que temos de nós mesmos e do mundo. Nesse sentido, a Confederação Nacional da Indústria entrou em cena no momento exato e, desde aquele 12 de agosto de 1938 – tão distante e tão próximo –, vem ajudando a indústria brasileira a se manter em conexão com seu próprio tempo.

Embora as ferramentas históricas sirvam para vasculhar e interpretar os fatos do passado, seu propósito primordial é funcionar como uma espécie de farol para o futuro. Por isso, como apêndice de *Produto Nacional* – cujas mais de 200 páginas procuraram traçar um painel dos cinco séculos de atividade industrial no Brasil, vinculando-os aos 70 anos de trajetória da CNI –, parece apropriado acrescentar uma breve análise do presente e uma projeção do futuro das quatro entidades integrantes do Sistema Indústria: a Confederação Nacional da Indústria, o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), o Serviço Social da Indústria (SESI) e o Instituto Euvaldo Lodi (IEL).

Preparadas por uma equipe ligada ao próprio Sistema Indústria, as páginas que se seguem traçam um perfil atual das quatro entidades que ajudam e estimulam a indústria brasileira a cumprir seu papel como agente de transformação. Investindo em formação profissional, inovação tecnológica, responsabilidade social, capacitação empresarial e inserção internacional, o Sistema Indústria tem certeza de que vem colaborando de forma efetiva para o desenvolvimento social e econômico do Brasil. Graças à sinergia entre a CNI, o SENAI, o SESI e o IEL, julgamo-nos preparados para contribuir com o país no enfrentamento dos desafios que um futuro de crescente competitividade com certeza haverá de apresentar.



Os templos da indústria: as quatro federações que deram origem à CNI hoje fazem parte da vida cotidiana de paulistas, mineiros, cariocas e gaúchos, acostumados a ver as sedes das entidades instaladas em suas capitais. As linhas arrojadas da FIESP se erguem, imponentes, em plena Avenida Paulista, no coração de São Paulo (*acima, à esquerda*); o revestimento vermelho dá destaque à FIEMG, na zona central de Belo Horizonte (*acima, ao centro*), ao passo que a fachada envidraçada da FIRJAN (*acima, à direita*) reflete os prédios vizinhos do centro do Rio. Já a FIERGS (*ao lado*), mais afastada da zona central de Porto Alegre, faz tremular a bandeira do Brasil sob o límpido céu do Sul. Em todos os demais estados do Brasil, as federações filiadas à CNI também marcam sua presença.

CONSTRUINDO O FUTURO

A Confederação Nacional da Indústria atua ativamente na defesa dos interesses do setor produtivo e tem como missão defender e representar a indústria. Formada por vinte e sete federações de indústrias, dos estados e do Distrito Federal, e mais de mil sindicatos patronais associados, a CNI é a voz da indústria brasileira. O seu objetivo central é promover um ambiente favorável aos negócios, à competitividade e ao desenvolvimento sustentável do Brasil. A sua visão estratégica está centrada em uma indústria brasileira de classe mundial, com capacidade de produção de bens de qualidade e inovadores, e no compromisso com o desenvolvimento e a responsabilidade social.

Com o objetivo de construir uma agenda comum e estimular o alinhamento das posições da indústria, a CNI tem desenvolvido forte parceria com as Associações Nacionais Setoriais, que integram o Fórum Nacional da Indústria da CNI e indicam representantes para os diversos Conselhos Temáticos da entidade.

Estes Conselhos têm um papel fundamental na vida da CNI e atuam na identificação, concepção, análise e sustentação de idéias e propostas para subsidiar a entidade na sua ação de defesa de interesses. Atualmente existem 11 Conselhos, dedicados cada um a um tema específico, que são Infra-estrutura, Integração Nacional, Integração

Internacional, Meio Ambiente, Micro e Pequena Empresa, Política Econômica, Política Industrial e Desenvolvimento Tecnológico, Relações do trabalho e Desenvolvimento Social, Responsabilidade Social, Assuntos Legislativos e o mais recente, o Conselho de Educação, cuja criação reflete a importância que a CNI atribui à educação para o desenvolvimento da indústria e do País.

A CNI definiu a sua visão sobre o futuro da Indústria e do País e a sua síntese é o desenvolvimento sustentável. Esta concepção é produto da elaboração do Mapa Estratégico da Indústria 2007-2015.

Este documento foi desenvolvido, como resposta a percepção do Fórum Nacional da Indústria sobre a necessidade de construção de uma agenda estratégica para o País segundo a visão do setor privado. Foi desenhado, com ampla participação empresarial, para ter permanência, independente de mudanças de governos, com um horizonte temporal de 2007-2015. Foi elaborado, utilizando-se a metodologia de gestão Balanced Scorecard (BSC), que crescentemente tem sido utilizada pelas empresas em seu planejamento. O Mapa permite identificar as prioridades estratégicas e oferece um sistema de gestão para o acompanhamento da sua implementação.

O Mapa da Indústria identifica como bases do desenvolvimento a liderança empresarial, o ambiente institucional e regulatório, a educação e a saúde, a infra-estrutura e a disponibilidade de recursos. Elege como processos e atividades necessárias ao desenvolvimento a expansão da base industrial, a inserção internacional, a gestão empresarial e a produtividade, a inovação e a responsabilidade social e ambiental. Define como posicionamentos estratégicos de mercado a geração de produtos com maior valor agregado, produtos competitivos e de qualidade, produtos e serviços inovadores, o reconhecimento de marcas e produtos brasileiros, a aceleração do crescimento industrial e o aumento da participação brasileira no comércio global. Aponta como resultados esperados para o País o crescimento econômico, a geração de mais emprego e renda, a elevação da qualidade de vida, a diminuição das desigualdades regionais e sociais e a expansão dos negócios com geração de valor.

Para cada um destes temas, o Mapa define objetivos com metas de desempenho associadas. Para alcançar os resultados projetados são construídos programas e projetos. A implementação destes projetos orienta e prioriza a ação da CNI, vinculando as iniciativas imediatas à visão de longo prazo.

Em continuidade a iniciativas anteriores, para estabelecer o diálogo com os candidatos da eleição presidencial de 2006, a CNI elaborou o documento Crescimento: a visão da Indústria. A partir do exame das metas e indicadores do Mapa Estratégico, a CNI identificou o aumento da taxa de crescimento como o principal desafio a ser



enfrentado. Havia então clara preocupação com o baixo crescimento que havia caracterizado a economia brasileira nas últimas décadas, sempre inferior à média mundial. Para solução deste problema foram identificados 10 temas prioritários: redução do gasto público, tributação, infra-estrutura, financiamento, relações de trabalho, desburocratização, inovação, educação, política comercial de acesso a mercados e meio ambiente.

Esta agenda tem tido impacto significativo nas ações da CNI. Veja-se o exemplo da questão tributária que, em suas diversas dimensões, tem ocupado posição central na atuação da entidade. Confrontada com o diagnóstico que a carga de tributos no País é extremamente elevada e que a estrutura tributária é ultrapassada e incompatível com as exigências de competitividade que a economia mundial impõe às empresas brasileiras,

Inovar para crescer: Armando de Queiroz Monteiro Neto, presidente da CNI, discursa no II Congresso Brasileiro de Inovação na Indústria. Em tempos de constantes transformações, revolução tecnológica e inexorável globalização, a indústria nacional não desconhece que a melhor forma de se manter competitiva em um cenário mundial cada vez mais exigente é investindo em pesquisa e inovação. Não é por outra razão que o Sistema Indústria está constantemente promovendo cursos, palestras, debates e congressos ligados ao tema.

a CNI tem desenvolvido esforços em duas frentes complementares. Em primeiro lugar, tem sido ativa em todas as ações em favor da Reforma Tributária; adicionalmente, tem construído e apresentado propostas, algumas delas implementadas, de desoneração dos investimentos e das exportações.

Na área de infra-estrutura, tem participado ativamente das iniciativas de mudanças em diversos marcos regulatórios e de fortalecimento das agências reguladoras, sempre com o objetivo de construir um ambiente mais adequado para a expansão dos investimentos no setor, em que também não falem instrumentos adequados de respeito aos direitos dos usuários. Atenta à importância estratégica da logística para o desenvolvimento, a CNI tem apresentado sugestões para a reestruturação da área de transportes no País.

Comprometida com o desenvolvimento sustentável a CNI, na área de meio ambiente, tem buscado aprimorar o marco regulatório para que ele seja capaz de promover o desenvolvimento socioeconômico e contribuir para a conservação ambiental. Temas como a mudança do clima, políticas para resíduos sólidos, compensação ambiental e competências das agências ambientais fazem parte da agenda de trabalho da organização.

Inovação na indústria e utilização das negociações internacionais como instrumento de acesso aos mercados externos são dois outros eixos importantes da atuação da entidade. Na área de inovação, além de propostas objetivas para aperfeiçoamento do sistema de apoio e incentivos, a CNI organizou nos últimos anos duas grandes

conferências do setor privado sobre o tema. Nas negociações internacionais, a Coalizão Empresarial, mobilizada pela CNI tem coordenado a influência do setor empresarial brasileiro nas negociações comerciais internacionais, com a formulação de propostas e apoio ao processo negociador. Reúne representantes de 165 organizações de diferentes setores econômicos que participam desta iniciativa.

As Reformas da Previdência e das Relações do Trabalho continuam na agenda da CNI por seus impactos expressivos no potencial de desenvolvimento do País. A modernização das relações de trabalho e o impacto na redução do gasto público, que pode ser gerado a partir das mudanças na previdência, são alguns dos aspectos que reforçam esta percepção.

A CNI nas suas ações de representação atua em três campos complementares. No Poder Executivo, a partir de consulta às organizações empresariais formula e apresenta ao Governo propostas para o desenvolvimento do País. São exemplos os documentos Agenda Mínima Pró-Crescimento para 2004, Agenda Mínima para a Governabilidade, Agenda Mínima para a Infra-Estrutura e o Crescimento: a Visão da Indústria. Também promove o diálogo com o Executivo para identificar agendas comuns e contribuir para a sua implementação. Por fim, apresenta a visão do setor industrial em mais de 200 fóruns de consulta e deliberação do Governo, responsáveis pela formulação e implementação de políticas públicas.

No Poder Judiciário, a CNI acompanha a constitucionalidade de leis e atos normativos federais

e estaduais, questionando-os, quando necessário, por meio da apresentação de Ações Diretas de Inconstitucionalidade. De 1997 a 2007, a CNI interpôs mais de 30 ADIns perante o Supremo Tribunal Federal.

No Poder Legislativo, a CNI acompanha o processo legislativo e analisa as proposições legislativas de interesse da indústria. Também atua de forma pró-ativa, apresentando a parlamentares propostas que dependam de regulamentação legal. Há treze anos, elabora a Agenda Legislativa da Indústria, publicada anualmente, e que é elaborada em um processo que conta com a participação das federações e associações de indústria. Neste documento são identificadas as proposições legislativas prioritárias, agrupadas por temas, para os quais são apresentadas as visões conceituais, e para cada uma das iniciativas selecionadas é apresentado um posicionamento objetivo que expressa apoio ou rejeição ao que foi proposto. Esta é, sem dúvida, a iniciativa de influência no Congresso mais transparente realizada pelo setor privado brasileiro e assim tem sido reconhecida pela expressiva participação de congressistas e suas lideranças nos eventos anuais de seu lançamento.

Diretamente para as empresas, a CNI mantém alguns programas e projetos, a exemplo do programa de apoio à internacionalização de empresas, através da Rede Brasileira de Centros de Negócios (Rede CIN), presente em 27 estados brasileiros em núcleos das federações, e dos Conselhos Empresariais Bilaterais. Também merece destaque o PROCOMPI que tem atuação voltada principalmente para a organização de arranjos produtivos (clusters).

Como suporte à indústria e para uso da sociedade em geral, a CNI se destaca pela produção de avaliações sobre o desempenho da indústria e de subsídios para a análise de cenários e formulação de políticas. Os estudos, indicadores e estatísticas publicados pela entidade são referências para o setor e para a opinião pública.

Por fim, a CNI dedica grande energia, em um trabalho conjunto com as Federações, para reforçar a qualidade da representação empresarial em sua base sindical. No Programa de Desenvolvimento Associativo (PDA), três objetivos são destacados: a ampliação da representatividade dos sindicatos, o aumento da sustentabilidade dos sindicatos e o estímulo à prestação de serviços a seus associados.

Em busca do combustível da nova era: as alternativas para a diversificação da matriz energética brasileira têm sido tema de debates realizados pela CNI. O 1º Encontro Nacional do Biocombustível, realizado em 30 de agosto de 2006, contou com a presença do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, e de vários integrantes de sua equipe ministerial. Na imagem abaixo, entre as demais autoridades, estão o presidente da República (*terceiro da esquerda para a direita*) e Armando de Queiroz Monteiro Neto, presidente da CNI (*à esquerda de Lula*).



O FUTURO

A visão de futuro da Confederação Nacional da Indústria é consolidar-se como a organização empresarial líder na promoção do crescimento e da competitividade da indústria brasileira, atuando como agente fundamental para o desenvolvimento do Brasil.

Este enunciado impõe diversos desafios, que apontam para ações distintas, mas de algum modo, complementares. A consolidação da liderança empresarial implica em reforçar os mecanismos de consulta e participação das diferentes entidades de representação empresarial na construção e implementação da agenda de trabalho da CNI. Implica em fortalecer a sua base de representação sindical aproximando ainda mais estas entidades de seus representados: as empresas.

Também indica o desafio de ser capaz de identificar adequadamente as ações necessárias e mais promissoras para a construção de um ambiente favorável ao crescimento e à competitividade da indústria brasileira.

Aqui o Mapa Estratégico da Indústria tem um papel crucial; ele elege os objetivos que se quer alcançar e aponta os caminhos que devem ser percorridos. O acompanhamento do processo de implementação do Mapa Estratégico, bem como a sua periódica revisão, são essenciais para a construção do futuro da CNI e do setor industrial.

O objetivo síntese, é bom lembrar, é o desenvolvimento sustentável. Gerar para o País crescimento econômico, mais emprego e renda,

elevação da qualidade de vida, diminuição das desigualdades regionais e sociais e expansão dos negócios com geração de valor. Fazer valer as virtudes da economia de mercado como elemento central do desenvolvimento econômico e social do País.

Nesse horizonte, a indústria brasileira quer ser de classe mundial. Quer atuar em uma economia competitiva, inserida na sociedade do conhecimento e base de uma das principais plataformas da indústria mundial: inovadora, com capacidade de crescer e gerar mais e melhores empregos.

A indústria brasileira quer gerar produtos competitivos, com maior valor agregado, com qualidade e inovadores. Deseja ter as suas marcas reconhecidas. A indústria quer participar mais intensamente do mercado mundial. Sabe que inovação é elemento central dessa trajetória de sucesso. A indústria quer participar globalmente da cadeia de produção, realizando até mesmo, em alguns casos, investimentos diretos no exterior.

A CNI atua baseada em uma crença essencial: a única forma sustentável de gerar riqueza é por meio do setor privado. Um clima favorável aos investimentos estimula empreendedores e permite criar empregos que financiarão os gastos sociais e os serviços que beneficiam a sociedade. A máquina do crescimento são as empresas. Mas crescer não é apenas uma expressão de vontade. É produto de ações. A visão de futuro da CNI é ser sempre capaz de indicar os caminhos que confirmem essa trajetória e garantam o objetivo síntese, o desenvolvimento sustentável.

MATÉRIA PRIMA PARA O CRESCIMENTO

Integrante do Sistema Confederação Nacional da Indústria, o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial, criado em 1942, mediante decreto do presidente Getúlio Vargas, fornece apoio a 28 áreas industriais. O SENAI atua em especial na formação e no aprimoramento de recursos humanos, e também presta serviços de assistência, pesquisa e informação tecnológica às empresas. A entidade está bem presente no imaginário dos brasileiros. Além dos mais de tantos que estudaram no SENAI – foram mais de 42 milhões de matrículas até agora –, é difícil encontrar uma pessoa que não tenha algum parente, amigo ou colega cuja formação técnica tenha sido cumprida na organização. Atualmente, o SENAI é uma potência com mais de 700 unidades operacionais em todo o País, pelas quais passam anualmente mais de 2 milhões de alunos matriculados em cerca de 2 mil cursos. Também são prestados todos os anos cerca de 100 mil serviços de assessoria às empresas.

Tendo como missão “Promover a educação profissional e tecnológica, a inovação e a transferência de tecnologias industriais, contribuindo para elevar a competitividade da

indústria brasileira”, o SENAI conta com 406 unidades fixas, sendo 250 Centros de Educação Profissional, 42 Centros de Tecnologia e 114 Centros de Treinamento, além de 301 Unidades Móveis – a frota inclui carretas e outros veículos menores, e até uma unidade fluvial. Para garantir a chegada da instrução a qualquer ponto do País, utiliza ainda em torno de 300 kits do Programa de Ações Móveis (PAM), que proporcionam o desenvolvimento de programas voltados a 25 tipos de ofícios.

Os Centros de Educação Profissional são unidades destinadas a oferecer a jovens e adultos cursos e programas de aperfeiçoamento. Também prestam atendimento às indústrias. Os Centros de Tecnologia fornecem treinamento em novas ferramentas tecnológicas, disponibilizam serviços técnicos e ajudam a disseminar o conhecimento na área. Já os Centros de Treinamento têm suas atividades focadas nas necessidades imediatas do mercado de trabalho, levando em conta as demandas e peculiaridades de cada região.

O SENAI aperfeiçoa os serviços prestados com base em sua larga experiência a serviço da aprendizagem profissional, nas necessidades e evoluções da indústria nacional e no amplo

conhecimento que tem do País e de suas gentes. A entidade, no entanto, vai além das fronteiras da nação em busca de novos métodos e novas ferramentas, graças a uma rede de parceiros internacionais que vem sendo consolidada desde o início dos anos 90 por meio de acordos de cooperação e convênios de variados tipos.

Hoje oito países e três entidades internacionais apóiam programas desenvolvidos pelo SENAI, o que contribui de forma decisiva para tornar a indústria brasileira mais competitiva no cenário mundial, beneficiando segmentos como os de alimentos e bebidas, automação, automobilístico, cerâmico, construção civil, plástico, metalmecânico, meio ambiente, refrigeração, têxtil e vestuário. Em contrapartida, leva a vários países seus conhecimentos, métodos e programas, em especial aos africanos e asiáticos de língua portuguesa – Angola, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Timor-Leste – ou a vizinhos de América Latina – como Colômbia e Paraguai – que precisam aprimorar seus sistemas de aprendizagem industrial.

As atuais políticas da entidade estão focadas em seu Planejamento Estratégico que, por sua vez, atende às diretrizes do Mapa Estratégico da Indústria 2007-2015. O ponto central deste posicionamento diz respeito à necessidade de continuar levando aprendizado ao trabalhador brasileiro e benefícios à indústria, inclusive ampliando a oferta de programas e serviços, adaptando-se à realidade econômica e atuando de forma sustentável.

A Lei do Aprendiz, sancionada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, no final de 2005, regulamentou o que já estava previsto no artigo 428 da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), promulgada em 1943 por Getúlio Vargas. De acordo com a lei, aprendiz “é o maior de quatorze anos e menor de vinte e quatro anos que celebra contrato de aprendizagem”. O número de aprendizes deve ficar entre 5% e 15% da força de trabalho de uma empresa.

Em função desta nova realidade, o SENAI ampliou sua oferta de vagas para jovens. A entidade, no entanto, considera que não basta oferecer o aprendizado se não houver também apoio na luta por uma vaga no mercado. Por isso, desenvolve um trabalho intensivo junto às empresas a fim de ajudar o jovem a obter seu primeiro emprego. Aos contatos com empresas parceiras – que tradicionalmente apóiam de diversas formas os programas da entidade –, agregam-se convênios com o Ministério do Trabalho e Emprego, por meio dos quais as portas de várias estatais se abrem para os novos operários.

Para ficar sintonizado com os anseios do mercado, dos trabalhadores e das comunidades nas quais está inserido, o SENAI conta com os Comitês Técnicos Setoriais, integrados por trabalhadores, empresários, sindicalistas e representantes do meio acadêmico. Graças a esta integração é possível estabelecer o rumo adequado aos cursos já ofertados, bem como criar novas opções de aprendizagem.

As ações ocorrem sempre em sintonia com as necessidades da indústria, seja pela inovação tecnológica inerente aos novos tempos, seja pela diversificação das atividades da empresa, ou ainda por ocasião da instalação de uma unidade em uma região com características diferenciadas daquela na qual costuma atuar, entre outras peculiaridades. Tradicionalmente, o aprendizado proporcionado pelo SENAI vai muito além do básico. Hoje, a entidade oferece mais de 50 cursos próprios de graduação em nível superior e cerca de outros 40 desenvolvidos com parceiros.

Nos Torneios Internacionais de Formação Profissional, o Brasil, representado em todas as edições exclusivamente por alunos do SENAI, sempre conquista várias medalhas de ouro, prata, bronze e diplomas de excelência, numa disputa que inclui participantes de mais de 40 nações, inclusive as mais industrializadas do mundo. Tais resultados são possíveis graças à permanente busca da excelência e de iniciativas como as Olimpíadas do Conhecimento, organizadas pelo SENAI, nas quais os jovens brasileiros podem medir suas habilidades em disputa com convidados de vários países. Esta tem sido a tônica da atuação do SENAI desde a sua fundação: não dar apenas o básico, mas ir além, testar constantemente seus métodos, aperfeiçoar seus treinamentos, oferecendo reais oportunidades aos trabalhadores de todas as idades, preparando profissionais mais qualificados, prontos a colaborar de forma eficaz com os avanços da indústria nacional.



Levando mais longe os serviços e a mensagem do SENAI: através de unidades móveis de treinamento, como a unidade móvel em carreta (acima), a unidade móvel *Samaúma* (à esquerda) e a unidade móvel em vagão de trem, o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial leva seus cursos a todos os cantos do Brasil. O barco-escola *Samaúma* vem disseminando conhecimento profissionalizante aos ribeirinhos da bacia do rio Amazonas há quase 30 anos, período no qual já percorreu mais da metade dos 62 municípios daquele estado, qualificando mais de 25 mil pessoas.

INTERESSES EM COMUM

Com mais de seis décadas de atuação em todo o território nacional, o Serviço Social da Indústria há muito consolidou seu papel de destaque na promoção do bem estar dos trabalhadores. A marca SESI, uma das mais conhecidas do país, tornou-se sinônimo de atenção e eficiência nas áreas de educação, saúde, lazer, cultura e esporte, além de ser vista como um símbolo da responsabilidade social do empresariado brasileiro. Embora tenha um passado de grandes realizações, a ponto de virar uma referência no seu campo de atuação, o SESI vem se reestruturando para enfrentar os desafios dos próximos anos, nos quais o conhecimento e a qualidade de vida tendem a ganhar cada vez mais ênfase.

O Mapa Estratégico da entidade, elaborado em 2006 tendo como horizonte o ano de 2010, foi produzido com base no Plano Estratégico do Sistema Indústria. O Mapa destina-se a balizar as ações do SESI diante de exigências cada vez maiores que precisam ser atendidas com recursos limitados. Por isso, uma das prioridades é criar mecanismos e atingir metas cada vez mais desafiadoras que permitam monitorar o uso dos recursos, promovendo ambientes propícios ao desenvolvimento industrial. O desafio é ampliar os serviços oferecidos às indústrias brasileiras,

mantendo o mesmo padrão de excelência que levou a seu reconhecimento como provedor de soluções sociais para a indústria brasileira.

É, portanto, neste contexto, alinhado com o Mapa Estratégico da Indústria, que coloca a educação como base da competitividade industrial e do desenvolvimento sustentável do país, que surge o Programa *Educação para a Nova Indústria*, apresentado pela CNI, para ser executado por SESI e SENAI. Com metas ambiciosas e de abrangência nacional, o programa integrará as Unidades do Sistema Indústria e parceiros em torno do objetivo comum de elevar o nível educacional do trabalhador, por meio da ampliação da oferta de educação básica e continuada e de educação profissional de qualidade.

Na educação básica e continuada, sob a responsabilidade do SESI, os trabalhadores e seus dependentes são estimulados a aprender com foco no empreendedorismo, na responsabilidade social e ecológica, na criatividade e na inovação.

Por entender que a forma mais eficaz de aprendizado está na criação, os educadores do SESI tem à disposição instrumentos que permitem aos alunos desenvolver a imaginação e com isso fazer descobertas que levam ao conhecimento e ao gosto por aprender. São os casos, por exemplo, da Turma

do SESINHO e da tecnologia Lego, na qual as peças de plástico do célebre jogo infantil são utilizadas para a montagem de objetos destinados a desenvolver determinadas habilidades, como criatividade, força e energia, entre outras. Começando assim, de brincadeira, os alunos aprendem técnicas e métodos que os preparam para enfrentar os desafios do exigente mercado de trabalho.

O SESI atua na pré-escola, ensino regular, fundamental e médio de crianças e adolescentes e na educação básica de jovens e adultos e na educação continuada com uma infra-estrutura de cerca de 12 mil salas de aula, 3,5 mil telessalas para o ensino à distância e mais de 200 bibliotecas, todas informatizadas e com acesso gratuito à internet.

Entre crianças, jovens e adultos, cerca de 2 milhões de pessoas recebem educação do SESI anualmente. O SESI, em parceria com o Ministério da Educação desenvolveu o programa *Por Um Brasil Alfabetizado*, alfabetizando mais de 1 milhão de brasileiros nos últimos três anos. Esta iniciativa também contempla processo de avaliação que determina o grau de aprendizagem e desenvolvimento de habilidades dos alfabetizados.

Preparar-se para o futuro e partilhar este futuro com as indústrias é preocupação permanente. A *Indústria do Conhecimento*, iniciativa lançada em 2006, é mais um grande sucesso do SESI. O projeto consiste na instalação e equipagem de um espaço destinado a levar conhecimento, cultura e tecnologia a diferentes comunidades. São mais de 140 unidades que já foram construídas, ou estão

em processo de construção em todo o País.

Cada unidade da *Indústria do Conhecimento* tem 100 metros quadrados de área, na qual estão disponíveis biblioteca com cerca de 4 mil livros 18 mil títulos eletrônicos, mais CDs e DVDs, 10 computadores com acesso gratuito à internet e salas espaço de leitura com revistas, jornais e quadrinhos. Com isto o SESI está contribuindo para melhora da educação da população brasileira à medida que estas unidades apóiam as escolas quanto ao processo de aprendizagem.

Na cultura, esporte e lazer os números dão uma idéia clara da atuação do SESI: são mais de 2,5 mil espaços espalhados por todo o Brasil, incluindo auditórios, teatros, cinemas, colônias de férias, clubes do trabalhador, quadras esportivas, campos de futebol, piscinas (olímpicas, semi-olímpicas, infantis e de saltos), ginásios de esportes, estádios, academias e pistas de atletismo.

Criados em 1947 – ano seguinte à fundação da entidade – e disputados regularmente até hoje, os *Jogos do SESI* têm a participação de mais de 2,0 milhões de trabalhadores em todo o Brasil. Inicialmente, são formadas equipes dentro das fábricas para a disputa de competições municipais. Esta etapa é classificatória para a fase estadual que, por sua vez, vale vaga para os vencedores na etapa nacional dos Jogos.

Os vencedores da etapa nacional disputam uma etapa internacional organizada pela Confederação Esportiva Internacional do Trabalho. Mais do que disputar e, eventualmente, vencer, os trabalhadores são estimulados a aprimorar sua

condição física para poder competir. Com isso, obtêm uma melhora em sua qualidade de vida.

Na área da cultura, o SESI desenvolve projetos de cinema, música, literatura, teatro, cultura popular e arte contemporânea, além de estar instrumentado para orientar e capacitar agentes culturais, bem como assessorar empresas que desejem atuar neste segmento, de maneira isolada ou em parceria com a entidade.

Na saúde, o SESI realiza diversas atividades com o objetivo de tornar a Indústria brasileira mais saudável. Nas questões relacionadas à saúde e à segurança do trabalho é sempre importante conhecer melhor a realidade de cada empresa industrial para propor a solução adequada e efetiva. Com esse objetivo o SESI realiza diagnóstico que identifica a situação de saúde e estilo de vida dos trabalhadores de cada indústria e fornece um relatório indicando as reais necessidades para aquela população.

Considerando que prevenir sempre será melhor do que remediar, o SESI concentra grande esforço em levar às indústrias e seus trabalhadores informações sobre as questões de saúde e de segurança do trabalho. Em todo o Brasil, as equipes do SESI realizam ações educativas como palestras, circuitos e teatro sócio-educativo, sobre diversos temas que afetam a saúde e a segurança dos trabalhadores. Somam-se a essas ações presenciais a produção e distribuição de material educativo e os sites informativos disponíveis para o empresário e para o trabalhador. Somente na área de saúde são mais de 95.000 eventos atingindo

aproximadamente 2 milhões de participantes.

Mesmo com toda a ênfase na prevenção, ainda existe grande demanda para serviços curativos em saúde. Sendo assim, buscando ser uma alternativa para a indústria em proporcionar ao trabalhador acesso a serviços resolutivos de saúde, o SESI mantém na maioria dos estados brasileiros serviço de Assistência Médica e Odontológica, que realizam mais de 9 milhões de consultas e exames complementares por ano.

O SESI investe pesado em responsabilidade social, por meio de políticas que mobilizam organizações públicas e privadas. Convênios com associações e entidades ajudam a levar seus programas a uma parcela ainda maior da população. Os parceiros do SESI também se beneficiam, pois além de cumprir com suas metas sociais, associam sua imagem a uma entidade com mais de 60 anos de tradição na promoção do bem estar dos trabalhadores. Por isso, o número de adesões é cada vez maior por parte de empresas e organizações da maior importância no cenário nacional. O *Prêmio SESI Qualidade no Trabalho – PSQT*, por exemplo, em sua 13ª edição, atingiu um número de mais de 2,7 mil empresas inscritas, em 2008. Também se verifica grande fidelidade desses parceiros, os quais de modo geral não apenas renovam os acordos de operação conjunta como buscam ampliar a cada ano estas ações. Além das parcerias, o SESI oferece consultoria, com orientações sobre práticas socialmente responsáveis, programas de voluntariado e investimentos sociais, entre outros itens.

O TEMPLO DO EMPREENDEDORISMO

São quatro décadas estreitando as relações entre o aprendizado e a produção. Desde janeiro de 1969, o Instituto Euvaldo Lodi (IEL), trabalha pelo aperfeiçoamento da gestão empresarial através de parcerias entre indústrias e universidades. Junto com o Serviço Social da Indústria (SESI) e o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), o IEL complementou os esforços da Confederação Nacional da Indústria (CNI) para fortalecer a formação do setor produtivo. A proposta de aproximar estudantes às linhas de montagem era inovadora e avançada: nenhuma entidade havia investido no contato direto dos estagiários com o dia-a-dia das indústrias, preparando-os para a realidade e dando-lhes a base de seu futuro profissional.

Atualmente, os estágios permanecem vitais para o IEL, pois deles dependem o desenvolvimento empresarial e a formação de recursos humanos qualificados. Mas isto está longe de ser a única peça que movimenta o Instituto. Hoje, através de bolsas de estudo, incentiva-se os projetos de desenvolvimento tecnológico e gerencial, dando apoio às pesquisas e mostrando que os jovens são a autêntica mola propulsora da

indústria, os agentes da inovação e da cultura empreendedora dentro das empresas.

Os programas desenvolvidos pelo IEL seguem modelos de excelência na seleção, capacitação e acompanhamento dos alunos. Em 2007, foram mais de 102 mil estagiários, 55 mil empresas e 10 mil centros de conhecimento envolvidos em todo Brasil e 510 bolsas de estudo concedidas. Tecnologia de informação, design, biotecnologia, eficiência energética e construção civil foram algumas das áreas atendidas. Nesse mesmo ano, ainda, o Programa de Capacitação Empresarial para Micro e Pequenas Empresas, realizado em conjunto com o SEBRAE, beneficiou 2.605 gestores em 86 cursos oferecidos.

Esse resultado todo foi reflexo, principalmente, de um quadro que se estabeleceu entre os anos de 1985 e 1998, quando os desafios impostos pelo acelerado processo de mudanças – e de visão – nos negócios levaram as empresas a buscar modelos mais modernos de gestão. Nesse período, o IEL diversificou sua atuação e, em parceria com as melhores escolas de negócios do Brasil e exterior, deu início à disseminação de conceitos gerenciais nas empresas, proporcionando aos empresários e gestores ferramentas e conhecimentos necessários para

enfrentar a competição global. Só para se ter idéia, desde 1999, os cursos executivos do IEL, em parceria com o Insead (França e Cingapura) e a Wharton (EUA), já capacitaram mais 350 executivos em temas como qualidade, liderança, estratégia, especificidade dos serviços e gestão da cadeia de suprimentos.

Em 1999, o IEL também ampliou suas ações para despertar nos empresários uma visão estratégica do negócio em que vantagens competitivas e oportunidades de mercado pudessem ser antecipadas. E assim consolidou sua posição como entidade voltada para empresas e empresários.

Em parceria com a Financiadora de Estudos e Projetos (Finep) foi criada a Rede de Articulação de Competências para o Desenvolvimento Industrial (RedeComp). É um projeto que se constitui numa frente produtiva de informações estratégicas. Através da gestão do conhecimento sobre as demandas e necessidades da indústria são gerados estudos de prospecção de tendências e oportunidades, análises temáticas do setor produtivo e de cenários, subsidiando também o processo de implantação das políticas industriais.

Paralelo aos programas de estágio, educação executiva, gestão da inovação e promoção do empreendedorismo, a partir de 2004, o IEL passou a trabalhar com serviços e soluções gerenciais para desenvolvimento empresarial em todo o território nacional. Isso foi possibilitado a partir de uma rede de Núcleos Regionais,

vinculados às Federações de Indústrias, nos estados e Distrito Federal. Atualmente, a entidade tem 96 unidades de atendimento que cobrem 456 cidades brasileiras.

O objetivo do IEL é priorizar atividades que gerem resultados coletivos, trabalhando nos chamados Arranjos Produtivos Locais (APLs) que contribuem de forma dinâmica para o fortalecimento empresarial e regional. Em APLs, o IEL realiza diagnósticos empresariais e setoriais, *benchmarking*, planejamento de projetos, assessoria, capacitação empresarial, apoio à internacionalização e promoção de negócios. Também desenvolve ações voltadas à melhoria da qualidade, transferência de tecnologia, valorização da cultura local como estratégia de diferenciação, inserção do design e eficiência energética nas indústrias.

A atuação do IEL se estende por mais de 100 APLs. Esses arranjos estão distribuídos em mais de 15 setores econômicos diferentes, entre eles, agro-indústria, têxtil e confecções, madeiras e móveis, construção civil, calçados, rochas ornamentais, marmoraria e cerâmica, gemas e jóias, biotecnologia e tecnologia da informação. Há cerca de oito mil empresas envolvidas e um número estimado de beneficiados indiretos em 16 mil.

A articulação e parceria com diversas entidades, internas e externas ao Sistema Indústria, são essenciais ao IEL, pois maximizam esforços e geram sinergias para

Por dentro do Sistema: a placa que adorna a entrada do edifício Roberto Simonsen (p. ao lado), sede da CNI em Brasília, ostenta logomarcas das quatro entidades que compõem o Sistema Indústria – a própria CNI, o SESI, o SENAI e o IEL.

criação de emprego, renda e negócios. Nesse sentido, o IEL é um dos operadores brasileiros do Programa AL-INVEST (Eurocentro IEL Brasil), financiado pela Comissão Européia, que apóia empresas na busca de oportunidades de cooperação com instituições européias e latino-americanas.

O Programa de Desenvolvimento e Qualificação de Fornecedores (PQF) do IEL resultou em aumento da competitividade, redução de custos e impactos ambientais a empresas de pequeno e médio porte. Até 2007, por exemplo, o PQF envolveu 61 empresas-âncora e 712 fornecedoras em cinco estados. Em 2008, mais 15 estados operacionalizarão o programa.

Quanto ao futuro, as ações do IEL estão voltadas para a sustentabilidade da indústria em suas perspectivas econômica, social e ambiental. O desafio é estender esses modernos conhecimentos gerenciais a empresas de todos os portes, contribuindo para que as cadeias produtivas tornem-se globalizadas, pois integrar-se ao mundo é o caminho para o desenvolvimento sustentável.

O IEL do século XXI é uma instituição moderna, capaz de interpretar a dinâmica das mudanças frente aos avanços da economia mundial. As ações e projetos do IEL, nas cinco regiões do País, incrementam a competitividade, promovem a cultura empreendedora e inovação e favorecem o crescimento e desenvolvimento industrial brasileiro de forma sustentada.



CRÉDITOS DAS IMAGENS

p. 02 – Foto de Fernando Bueno.

p. 04 e 05 – Fábrica da Grendene em Sobral, Ceará – Brasil. Foto de Fernando Bueno.

Os Grilhões da Colônia (1500 a.C. – 1792)

p. 14 – Detalhe do relevo *L'Isle du Brésil: la coupe du bois*, 1530, em Rouen, foto de Fernando Bueno.

p. 16 – *Desembarque de Cabral em Porto Seguro*, óleo de Oscar Pereira da Silva, 1900, Museu Paulista.

p. 17 – *Frota de Pedro Álvares Cabral, In: “O Sucesso dos Visoreis”*, Lizuarte de Abreu, meados do século XVI, The Pierpont Morgan Library, Nova York.

p. 18 – *Estaleiro da Ribeira das Naus*, litografia de Roque Gameiro, reprodução de História da Colonização Portuguesa no Brasil.

p. 19 – *Livro de Traças de Carpintaria*, Manuel Fernandes, 1616, Biblioteca da Ajuda, Lisboa.

p. 20 – *Les Singularitez de la France Antartique*, André Thevet, 1557, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.

p. 21a – *Raiz da Mandioca*, óleo sobre tela, Albert Eckhout, Museu Nacional da Dinamarca, Copenhague.

p. 21b – *Préparation de la Racine de mendiocca*, gravura, 1835, Jean Moritz Rugendas, *Viagem Pitoresca através do Brasil*, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.

p. 22 – Detalhe do relevo *L'Isle du Brésil: la coupe du bois*, 1530, em Rouen, foto de Fernando Bueno.

p. 23a – *Bois de Pernambouc*, Descourtilz, 1829, Bibliothèque Centrale du Muséum National d'Histoire Naturelle, Paris.

p. 23b – *Lê teinturier en rouge de Nuremberg*, manuscrito dos anos 1500, Stadtbibliothek, Nuremberg.

p. 24 – *Engenho de Açúcar*, Frans Post, 1640, Musée Royaux de Beaux-arts de Belgique, Bruxelas.

p. 25a – *Comme les Indiens Coupent et Traitent le Sucre*, Theodore de Bry, 1631, La Galerie Agréable du Monde, acervo da Fundação Biblioteca Nacional.

p. 25b – *Moulin à Sucre*, litogravura, 1835, Jean Moritz Rugendas, *Viagem Pitoresca através do Brasil*, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.

p. 25c – *Cana de Açúcar*, reprodução do livro *Seeds of Change*, de Ken Azubel, (Macybooks).

p. 26 – Fotos de Fernando Bueno.

p. 27a – *Moulins à Sucre du Brésil*, 1729, La Galerie Agréable du Monde, Pierre Vander, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.

p. 27b – *Retrato de Maurício de Nassau*, óleo sobre madeira, s.d. Acervo da Fundação Maria Luiza e Oscar Americano – São Paulo.

p. 28a – *Negros a fond de Calle*, gravura, 1835, Jean Moritz Rugendas, *Viagem Pitoresca através do Brasil*, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.

p. 28b – *Escravos no Navio*, Theophilus Conneau, reprodução do livro *A Slaver Log Book* (Random House, 1988)

p. 29 – *Benguela, Angola, Congo, Monjolo*, gravura, 1835, Jean Moritz Rugendas, *Viagem Pitoresca através do Brasil*, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.

p. 30a – *Maquinário Utilizado na Mineração ou para fins Domésticos*, desenho de John Mawe, 1817, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.

p. 30b – *Barra de Ouro do período de D. Maria I*, 1704, Museu do Ouro, Minas Gerais.

p. 31 – *Lavagem na Mina de Ouro, perto de Itacolomi*, litogravura, 1835, Jean Moritz Rugendas, *Viagem Pitoresca através do Brasil*, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.

p. 32 – *Lavagem de Diamante em Curralinho*, desenho, 1834, Johann Baptist von Spix e Karl Philipp von Martius, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.

p. 33a – *Sebastião José de Carvalho e Melo, Marquês do Pombal*, óleo de Louis Michael Van Loo, 1766, Câmara Municipal de Oeiras.

p. 33b – *Retrato de D. João V*, óleo sobre tela atribuído a Pompeo Batoni, 1º metade do século XVIII, Museu do Palácio Nacional da Ajuda, Lisboa.

p. 34 – *D. Maria I, Fidelíssima*, gravura de Gaspar Fróis, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.

p. 35 – *Tiradentes esquartejado*, óleo de Pedro Américo, 1893, acervo do Museu Mariano Procópio.

Indústria e Independência (1808 – 1888)

p. 36 – *O Príncipe Regente Passando Revista às Tropas na Azambuja*, óleo de Domingos António de Serqueira, 1803, Museu do Centro Cultural do Banco do Brasil.

p. 38 – *Alegoria às Virtudes de Dom João VI*, óleo de Domingos António de Serqueira, 1810, reprodução de *Dom João e Seu Tempo*, Lisboa, 1999.

p. 39 – *Retrato de José da Silva Lisboa, Visconde de Cairú*, litografia de S. A. Sisson, *Galeria de Brasileiros Ilustres*, 1861, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.

p. 40 – *Adam Smith*, Vanderblue Collection, reprodução do site www.library.hbs.edu.

p. 41 – *D. João VI*, óleo sobre tela de Jean Baptiste Debret, 1817, Coleção Museu Nacional de Belas Artes, Rio de Janeiro.

- p. 42 – *Fábrica de Ferro de São João do Ipanema em 1827*, de Jean Baptiste Debret.
- p. 43 – Foto de Fernando Bueno.
- p. 44 e 45 – Fotos de Fernando Bueno
- p. 46 – *Lavra de Diamantes do Sr. Vidigal, no Rio Jequitinhonha, tiragem de cascalho, Viagem*, de S.S.A.A. Reaes Duque de Saxe e seu Augusto Irmão Dom Luis Philippe ao interior do Brazil no ano de 1868, Auguste Riedel, acervo da Fundação Biblioteca Nacional.
- p. 47 – Foto de Fernando Bueno.
- p. 48 – *Retrato de Wilhelm L. Von Eschwege*, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- p. 49 – Foto de Fernando Bueno.
- p. 50a – Fazenda Gongo-Soco, acervo Fazenda Gongo-Soco.
- p. 50b – Foto de Fernando Bueno.
- p. 51 – *Lord Thomas Cochrane*, 1807, gravura de autor anônimo a partir de quadro de P.H. Stroehling.
- p. 52 – *Detalhe do Diploma da Sociedade Auxiliadora de Indústria Nacional – Sain*, gravura, Jean Baptiste Debret, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- p. 53 – *Diploma da Sociedade Auxiliadora de Indústria Nacional – Sain*, gravura, Jean Baptiste Debret, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- p. 54 – Foto de Fernando Bueno.
- p. 55 – *Diploma de Sócio da Sociedade Auxiliadora de Indústria Nacional – Sain*, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- p. 56 – *Manuel Alves Branco, Segundo Visconde de Caravelas*, litografia de S. A. Sisson, *Galeria de Brasileiros Ilustres*, 1861, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- p. 57 – *Alfândega*, litografia, F. Bertichen, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- p. 58 – *Irineu Evangelista de Sousa - Visconde de Mauá*, litografia de S. A. Sisson, *Galeria de Brasileiros Ilustres*, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- p. 59 – *Fábrica da Ponta D'Areia*, litografia, P. Bertichen, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- p. 60 – *Irineu Evangelista de Sousa - Visconde de Mauá*, óleo sobre tela, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro.
- p. 61 – Foto de Fernando Bueno.
- p. 62 – *Estabelecimento de Iluminação a Gás*, litografia de Therier, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- p. 63 – Foto de Fernando Bueno.
- p. 64 – *Modelo de Locomotiva*, segundo o sistema de Stephenson, reproduzido do álbum *Primeira Exposição Nacional Brasileira em 1861*, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- p. 65 – *Inauguração do Imperial Caminho de Ferro de Petrópolis*, litografia, Sebastien Auguste Sisson, *Álbum do Rio de Janeiro Moderno*, Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- p. 66 – *Estrada de Ferro Santos Jundiá*, acervo São Paulo Railway Company (propriedade da RFFSA).
- p. 67 – Foto de Marc Ferrez, acervo Museu do Café (Santos – SP).
- p. 68a – *Quinta de Mariano Procópio Ferreira Lage*, cerca de 1861, fotografia de R. H. Klumb, acervo Museu Mariano Procópio.
- p. 68b – Foto de Fernando Bueno.
- p. 69a – *Diligência da União e Indústria*, fotografia de R. H. Klumb, acervo Museu Mariano Procópio.
- p. 69b – *Mariano Procópio Ferreira Lage*, cerca de 1860, fotografia de Isley Pacheco, acervo Museu Mariano Procópio.
- p. 69c – *Ponte Americana*, fotografia de R. H. Klumb, acervo Museu Mariano Procópio.
- p. 69d – *Acção da União e Indústria*, acervo Museu Mariano Procópio.
- p. 70 – Fotografia de Marc Ferrez, acervo Museu do Café.
- p. 71 – *Café*, reprodução de *Book of Coffee*, Anne Vantal (Avon Books).
- p. 72a – *Retrato de Nicolau Vergueiro*, litografia de S.A. Sisson, *Galeria de Brasileiros Ilustres, 1861*, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- p. 72b – *Fazenda Ibicaba*, acervo Fazenda Ibicaba, família José Teodoro Carvalhaes.
- p. 73 – Foto de Fernando Bueno.
- p. 74a – *Fazenda Ibicaba*, acervo Fazenda Ibicaba. Família José Teodoro Carvalhaes.
- p. 74b – *Fazenda Ibicaba*, acervo Fazenda Ibicaba. Família José Teodoro Carvalhaes.
- p. 75 – Foto de Fernando Bueno.
- p. 76a – *Exposição Nacional*, gravura, in *Catálogo da Exposição Universal*, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- p. 76b – *Reprodução de Máquinas Expostas*, in *Catálogo da Exposição Nacional de 1861*, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- p. 76c – *Reprodução de Máquinas*, in *Catálogo da Exposição Nacional de 1861*, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- p. 77a – *Ataque del Boquéron visto desde el Potrero Piris*, óleo sobre tela, 1897, Cândido López, Coléccion Museo Histórico Nacional, Buenos Aires, Argentina.
- p. 77b – *Reprodução de Máquinas*, in *Catálogo da Exposição Nacional de 1861*, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- p. 78 – *Plantas do Brasil*, litografia, Jean Baptiste Debret, *Voyage Pittoresque*, 1834.
- p. 79a – *Etiqueta para Tecidos*, registrada pela Companhia Petropolitana, Rio de Janeiro, 1888, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.
- p. 79b – *Etiqueta para Tecidos*, registrada pela Companhia Petropolitana, Rio de Janeiro, 1888, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.

- p. 80a – Memória CNI, foto de Fernando Bueno.
- p. 80b – *Companhia Industrial de Valença – Edifício da Fábrica*, álbum do Estado do Rio de Janeiro, 1922, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- p. 81 – Acervo Centro de Memória Bunge.
- p. 82a – *Antônio da Silva Prado*, suplemento de rotogravura de *O Estado de São Paulo*, ano 10, nº 153, fevereiro de 1940.
- p. 82b – *Vida Nova, Dura Vida*, Retrato de Famílias de Imigrantes em São Paulo nas últimas décadas do século XIX e primeiras do século XX, Memorial do Imigrante, SP.
- p. 83 – *Colheita de Café em Araraquara – São Paulo*, colotipia em p&b publicada em *Lembranças de São Paulo* de G. Gaensly, 1902, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- p. 84a – *Curtume Momberger*, década de 1920. Museu Nacional do Calçado, Novo Hamburgo/RS.
- p. 84b – *Charqueada do Brasil*, aquarela sobre papel, Jean Baptiste Debret, 1828, Museu Castro Maya, Rio de Janeiro.
- p. 85a – Foto de Pedro Adams Filho, reproduzida de *Rio Grande do Sul Colonial*, Societé de Publicité Sud-Americana, Moute Domck’x-Cie., Barcelona, 1918. Acervo de Fernando Mosmann.
- p. 85b – Setor de montagem da primeira fábrica de Pedro Adams Filho, reproduzida de *Memória do setor coureiro-calçadista: pioneiros e empreendedores do Vale do Rio dos Sinos*, Claudia Schemes, Cleber Cristiano Prodanov, Ida Helena Thön, Rodrigo Perla Martins, Novo Hamburgo: Feevale, 2005.
- p. 86 – *Fotografia Pharmácia Granado*, Marc Ferrez, 1888, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- p. 87 – *Boletim Pharmaceutico*, 1922, acervo Biblioteca do CQ-USP.
- p. 88 – *Diploma da Exposição da Indústria Nacional de 1881*, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- p. 89a – *Lei n. 3.353 – 13 de Maio - Agora Sim!*, etiqueta para tecidos registrada por Samuel, Irmãos e Cia., 1888, acervo Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.
- p. 89b – *A Caminho da Roça*, gravura de Victor Frond, 1861, Coleção José e Guita Mindlin.

A Belle Époque Industrial (1889 – 1929)

- p. 90 – Cartão Postal, Coleção Rubens Fernandes Junior.
- p. 92 – *Nasce a República*, óleo sobre tela, Pedro Bruno, 1919, Museu da República, Rio de Janeiro.
- p. 93 – Ilustração da capa do livro *O Encilhamento*, do Visconde de Taunay, originalmente publicado em 1893, reprodução do livro da edição da Editora Melhoramentos, de 1931.

- P. 94 – Fotografias de Marc Ferrez, acervo Museu do Café.
- P. 95a – *1º Trecho do Cais Porto do Rio de Janeiro* – inaugurado em 1906, foto de Leandro Joaquim, acervo Museu da República.
- P. 95b – *Porto do Rio de Janeiro*, foto de Leandro Joaquim, acervo Museu da República.
- P. 96 – Memória CNI, foto de Fernando Bueno.
- P. 97 – *Jorge Street em festa na Vila Maria Zélia*, 1919, acervo Família Street.
- P. 98a – *Jorge Street*, acervo Família Street.
- P. 98b – *Embarque de Café em Santos*, acervo Gino Caldatto Barbosa.
- P. 99a – *Propaganda da Fábrica Santana*, 1892, acervo Honório Álvares Penteado.
- P. 99b – *Conde Antonio Álvares Penteado*, acervo Veridiana Prado.
- P. 100a – Foto de Fernando Bueno.
- P. 100b – *Vista da Vila Maria Zélia com a Fábrica ao fundo*, 1918, reprodução do livro *Prestes Maia e as Origens do Urbanismo Moderno em São Paulo*, de Benedito de Lima Toledo, Empresa das Artes, 1996.
- P. 101 – Fotos de Fernando Bueno.
- P. 102 – Foto de Jean Manzon.
- P. 103a – Pavilhão da Fábrica Bangu na Exposição Nacional de 1908, foto de Augusto Malta, Arquivo Cidade do Rio de Janeiro.
- P. 103b – *Pavilhão das Indústrias - Exposição Nacional de 1908*, cartão-postal, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- P. 104a – Logotipo das Indústrias Matarazzo, reprodução do livro *São Paulo e seus homens no Centenário* vol 1., acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- P. 104b – *Moinho Matarazzo*, reprodução do livro *São Paulo e seus homens no Centenário* vol 1., acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- P. 105a – Logotipo de Matarazzo, reprodução do livro *São Paulo e seus homens no Centenário* vol 1., acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- P. 105b – *Conde Francisco Matarazzo*, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- P. 106a – Memória CNI, foto de Fernando Bueno.
- P. 106b – Foto de Fernando Bueno.
- P. 107a – *Il Brasil e gli italiani*, 1906, coleção João Trinca, São Paulo.
- P. 107b – *Menores trabalhando na Fábrica Santana*, 1931, arquivo Lindolfo Collor, Fundação Getúlio Vargas – CPDOC.
- P. 108a – Memória CNI, foto de Fernando Bueno.
- P. 108b – Auguste Riedel, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- P. 109 – *Delmiro Gouveia*, coleção Delmiro Gouveia dos Santos.
- P. 110 – *Percival Farquhar*, Biblioteca Municipal Mário de Andrade, São Paulo.
- P. 111a – *Anúncio Light*, acervo Light.
- P. 111b – *Usina Provisória em 1889*, acervo Eletropaulo.

- P. 112 – *Fotografia de Percival Farquhar, Sr. Charlton e Sr. Grosse no Pico do Cauê em Itabira, MG*, 1935, Arquivo Jornal da Vale. CVRD.
- P. 113 – *Caboclos Armados*, Guerra do Contestado, reprodução.
- P. 114a – *O Inevitável*, S. Lukin, reprodução do livro *História do Século 20*, Abril Cultural.
- P. 114b – *Grevistas no Largo do Palácio*, 1917, reprodução.
- P. 115 – *Cartazes Incentivando a População ao Esforço de Guerra*, Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Rio de Janeiro.
- P. 116a – *Paquete Itagiba – Cia. Nacional de Navegação Costeira*, cartão postal, 1915, reprodução do livro *Navios e Portos do Brasil nos Cartões Postais e Álbuns de Lembranças*, de João Emilio Gerodetti e Carlos Cornejo, Solaris Edições Culturais.
- P. 116b – *A Construção do Itaquiá na Ilha do Vianna*, acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- P. 117a – *Henrique Lage*, acervo Companhia das Docas de Imbituba.
- P. 117b – *Alunos do curso de mineração de carvão do Senai*, Siderópolis, Santa Catarina, acervo CNI.
- P. 118a – *Albino de Souza Cruz*, 1926, litografia, reprodução do livro *História da Colonização Portuguesa do Brasil*, Porto, Portugal.
- P. 118b – Memória CNI, foto de Fernando Bueno.
- P. 118c – *Vista Geral das Instalações da Fábrica Souza Cruz*, na Rua Conde de Bonfim, Tijuca, Rio de Janeiro, no princípio do século 20, acervo Souza Cruz S.A.
- P. 119a – *Fábrica de Charutos*, fotografia de Arquimedes Moreira, Pasta de Documentos do Estado da Bahia, acervo Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- P. 119b – *Interior de uma Fábrica*, fotografia de Arquimedes Moreira, Pasta de Documentos do Estado da Bahia, acervo Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- P. 119c – *Rótulo com retrato do fundador da empresa Geraldo Dannemann*, acervo Dannemann.
- P. 120a e b – *Anúncios Antártica e Brahma*, reprodução do livro *A Propaganda no Brasil Através do Cartão Postal (1900 – 1950)*, Samuel Gorberg, 2002.
- P. 121a – *Fábrica de Vidro Santa Marina*, acervo Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- P. 121b – *Fábrica Santa Marina no início do século XX*, acervo Saint Gobain / Santa Marina.
- P. 122a – Anúncio Gessy publicado na revista *Eu Sei Tudo*, Rio de Janeiro, 1921.
- P. 122b – Anúncio sabonete *Eucalol* publicado na revista *O Cruzeiro*, 7 de maio de 1960.
- P. 123a – *Caminhão Neugebauer*, Memória Neugebauer.
- P. 123b – *Cacau*, reprodução do livro *Chocolate the Sweet Story*, Beth Kimmeler, Collectors Press, 2005.
- P. 124a – *Ramenzoni*, anúncio publicado na *Revista Ilustração Brasileira*, setembro de 1929, acervo Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- P. 124b – *Manifestação Popular na Década de 30*, CPDOC – arquivo Gustavo Capanema.
- P. 125 – *Brunetto*, anúncio publicado no *Livro de Ouro do 1º Centenário da Independência*, 1922, Editora Laemmert, Rio de Janeiro.
- P. 126a – Reprodução quadro de *Antônio Pivost Rodvalho*, Museu da Caixa Federal em São Paulo.
- P. 126b – *Uma das Seções do Estabelecimento Weiszflog Irmãos e Cia.* Reprodução do livro *100 anos de Melhoramentos (1890 – 1990)*, Hernani Donato, 1990.
- P. 127 – *Redação da Revista do Brasil*, acervo Família Monteiro Lobato.
- P. 128 – *Antonio Pereira Ignácio*, reprodução do livro *São Paulo e seus homens no Centenário* vol 1., acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Brasil.
- P. 129a – *José Ermírio de Moraes*, acervo Memória Votorantim.
- P. 129b – *Capa do Memorando da Fábrica de Tecidos Votorantim*, década de 10, acervo Memória Votorantim.
- P. 130 – Diretoria do Centro das Indústrias do Estado de São Paulo, 1928, *SENAI – SP* / acervo Projeto Memória.
- P. 131 – Acervo revista *O Cruzeiro*.
- Um País em Linha de Montagem (1930 – 1954)
- P. 132 – Festejos do Dia do Trabalho, Rio de Janeiro, 1942, acervo CNI.
- P. 134 – *Os Gaúchos no Obelisco*, óleo de Anilceu Cosendey, reprodução do livro *História do Brasil*, vol. III, Bloch Editores, 1972.
- P. 135a – Memória CNI, foto de Fernando Bueno.
- P. 135b – *Chamamento às Armas*, cartaz da Revolução Constitucionalista de 1932, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.
- P. 136a – *Roberto Simonsen*, 1937, em *Il Pasquino Coloniale*, acervo Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo.
- P. 136b – Foto de Fernando Bueno.
- P. 137 – *Roberto Simonsen*, acervo CNI.
- P. 138 – *Euvaldo Lodi*, acervo CNI.
- P. 139a – *Getúlio Vargas ao lado de Euvaldo Lodi*, acervo CNI.
- P. 139b – Memória CNI, foto de Fernando Bueno.
- P. 140a – *Carteira de Trabalho de Getúlio Vargas*, acervo Museu da República, Rio de Janeiro.
- P. 140b – *Ministro Lindolfo Collor em seu Gabinete de Trabalho*, 1931, CPDOC – Fundação Getúlio Vargas.
- P. 141 – *Homenagem ao Estado Novo*, novembro de 1940, acervo Arquivo Nacional, Rio de Janeiro.
- P. 142 – Memória CNI, fotos de Fernando Bueno.

P. 143a – Euvaldo Lodi e Roberto Simonsen recebem visita de Getúlio Vargas em escola do SENAI em 1943, acervo CNI.

P. 143b – Logotipo CNI, acervo CNI.

P. 144 – Logotipo SENAI, acervo CNI.

P. 145a – Acervo CNI.

P. 145b – Acervo CNI.

P. 146 – Memória fotográfica, acervo CNI.

P. 147 – Memória fotográfica, acervo CNI.

P. 148 – *Roosevelt e Vargas em Natal*, em janeiro de 1943, coleção Pedro Corrêa do Lago.

P. 149 – Acervo CNI.

P. 150 – Acervo CNI.

P. 151 – Acervo CNI.

P. 152 – *Gerdau Aço - Minas Ouro Branco, Minas Gerais*, fotografia de Leonid Streliaev, acervo Gerdau.

P. 153 – Foto de Fernando Bueno.

P. 154a – *Oswaldo Aranha e Noel Charles*, junho de 1942, Rio de Janeiro, Arquivo Nacional, Agência Nacional.

P. 154b – *Mina do Cauê*, 1948, Itabira, Minas Gerais, CVRD, Arquivo Jornal da Vale.

P. 155a – *Escavadeira e trabalhadores em operação na Mina do Cauê*, Itabira, Minas Gerais, CVRD, Arquivo Jornal da Vale.

P. 155b – *Mina do Cauê*, Itabira, Minas Gerais, CVRD, Arquivo Jornal da Vale.

P. 156a – *Construção da Estação de Cavalinhos da Estrada de Ferro Vitória a Minas*, 1942 - 1945, foto: Mozart, CVRD, Arquivo Jornal da Vale.

P. 156b – *Minério de Ferro sendo descarregado dos Caminhões no Porto de Vitória, Espírito Santo*, 1940, foto: Erich Hess, CVRD, Arquivo Jornal da Vale.

P. 157a – *Ilustração de Belmonte*, 1933, Cia. Editora Nacional.

P. 157b – *Inauguração do Porto de Tubarão, Vitória, Espírito Santo*, 1966, CVRD, Arquivo Sucem.

P. 159 – Foto de Fernando Bueno.

P. 160a – *José Ermírio de Moraes*, acervo Memória Votorantim.

P. 160b – *Fábrica de Cimento Santa Helena, década de 20*, acervo Memória Votorantim.

P. 161a – *Hevea brasiliensis*, British Museum.

P. 161b – *Cartaz pra Incentivar a Produção de Borracha*, Arquivo Nacional, Rio de Janeiro

P. 162 – *Conferência Nacional das Classes Produtoras, 1949*, Agência Nacional.

P. 163 – *Presidente Dutra*, óleo de Kronstrand, Museu da República.

P. 164 – SESI, acervo CNI.

P. 165a – *Presidente Gaspar Dutra, D. Jaime Câmara e Roberto Simonsen*, Agência Nacional.

P. 165b – *Membros do Conselho Nacional do SESI, 1949*, acervo CNI.

P. 166 e 167 – Memória fotográfica SESI, acervo CNI.

P. 168 – Roberto Simonsen, acervo CNI.

P. 169 – Fundação Getúlio Vargas.

P. 170a – Capa do livro *O Poço do Visconde*, Monteiro Lobato, lançado em 1937, Cia. Editora Nacional.

P. 170b – Banco de Imagens Petrobras.

P. 171 – *Técnicos diante da tubulação de uma Usina Petrolífera*, Banco de Imagens Petrobras.

P. 172a – *Campanha O Petróleo é Nosso*, Banco de Imagens Petrobras.

P. 172b – *Oscar Cordeiro diante do Poço de Lobato*, Bahia, Banco de Imagens Petrobrás.

P. 173 – Capa do livro *A Luta pelo Petróleo*, ilustração Belmonte, Cia. Editora Nacional.

P. 174a – *Marco Comemorativo*, construído no local da perfuração do campo de Lobato, Banco de Imagens Petrobrás.

P. 174b – *Manifestação em prol da campanha O Petróleo é Nosso*, Bahia, Banco de Imagens Petrobrás.

P. 175 – Foto de Antônio Luis Handam.

P. 177 – *Morte de Getúlio*, foto de Salomão Seliar, revista Manchete, 04/09/1954.

O Brasil Produz Brasília (1955 – 1999)

P. 178 – *O Congresso Nacional em Obras*, Brasília, 1960, foto de Luiz Carlos Barreto.

P. 180 – *JK apresentando resultados dos primeiros anos de governo*, Rio de Janeiro, 30/01/1958, Arquivo Nacional, Fundo Agência Nacional.

P. 181 – Foto de Jean Manzon.

P. 182a – *Anúncio Romi Isetta*, reproduzido da revista *Seleções*.

P. 182b – *Fábrica Romi*, Exposição *Homens e Máquinas*, SESI 45 anos, acervo CNI.

P. 183 – *anúncio DKW-Vemag*, revista *Seleções*, janeiro 1965.

P. 184 – Acervo CNI.

P. 185a – *Mecânica Randon*, acervo Memória Randon S.A.

P. 185b – *Marcopolo*, Linha de Produção da Unidade Planalto na década de 50, acervo Memória Marcopolo S.A.

P. 186 – *Perspectiva da Usina Hidrelétrica Furnas*, reproduzida do periódico *O Observador Econômico e Financeiro*, Rio de Janeiro, março de 1958.

P. 187 – *Visão Panorâmica da Esplanada dos Ministérios junto à Praça dos Três Poderes*, fotografia de Hélio Coscarrelli, reprodução da revista *A História de Brasília*.

P. 188 – Acervo CNI.

P. 190a – *Primeira construção de alvenaria da Tigre*, 1946, acervo Companhia Hansen.
P. 190b – *Vista aérea da Tigre*, acervo Companhia Hansen.
P. 191 – *Residências de Brasília*, reprodução da revista *A História de Brasília*.
P. 192a – *Anúncio extrato de tomate Elefante*, 1954, Centro de História Unilever.
P. 192b – *Anúncio extrato de tomate Peixe*, revista *Seleções* nº 129, outubro de 1952.
P. 193a – *Edifício do Moinho*, 1944, acervo histórico Sadia S.A.
P. 193b – Acervo histórico Perdigão Agroindustrial S.A.
P. 194a – *Trabalhadores em linha de montagem de geladeiras*, São Paulo, acervo CNI.
P. 194b – Vista geral da fábrica de geladeiras Steigleder, reproduzido do livro *Album zur Jahrhundert - Feier der Deutschen Kolonisation in Rio Grande do Sul - Brasilien, 1824 - 1924*. Acervo de Ana Adams.
P. 195a – *Anúncio liquidificadores Arno*, revista *Manchete*.
P. 195b – *Anúncio Brastemp*, revista *Seleções*, outubro de 1960.
P. 195c – *Anúncio Brastemp*, revista *O Cruzeiro*, 30/07/1960.
P. 195d – *Anúncio Walita*, revista *O Cruzeiro*, 16/09/1961.
P. 196a – *Bernardo Kocubej*, fundador da Fábrica Invictus, reprodução do site www.earlytelevision.org.
P. 196b – *TV Invictus*, 1962, Brasil, modelo CT-11, reprodução do site www.earlytelevision.org.
p. 197a – *Trabalhadores da Invictus*, 1952, reprodução do site www.earlytelevision.org.
P. 197b – *Linha de montagem de fábrica de TV*, acervo CNI.
P. 197c – *Indústria em Technicolor*, acervo CNI.
P. 198a – *Pelé em Anúncio Bicicletas Monark*, revista *O Cruzeiro*, 23/06/1966.
P. 198b – *Anúncio de brinquedos Estrela*, revista *O Cruzeiro*, 04/12/1954.
P. 199a – *Jânio Quadros e Juscelino Kubitschek*, acervo Arquivo Nacional.
P. 199b – JK, acervo CNI.
P. 200 – Acervo CNI.
P. 201a – *Os generais Castelo Branco, Costa e Silva e Orlando Geisel em visita a Porto Alegre em abril de 1964*, banco de dados Zero Hora, Agência RBS.
P. 201b – *Presidente Figueiredo*, foto de Jair Cardoso, CPDOC JB.
P. 202 – Acervo CNI.
P. 203 – Acervo CNI.
P. 204 – *Anúncio da Construtora Odebrecht*, revista *Manchete*, 02/08/1975.
P. 205 – *Usina de Angra*, acervo Eletronuclear – Eletrobrás.
P. 206 – Soja – ilustração de Hiroe Sasaki.
P. 207 – Acervo CNI.
P. 208a – *Trabalhador levando pacote econômico SESI em bicicleta*, acervo CNI.
P. 208b – *José Sarney, Antônio Carlos Magalhães e Jarbas Passarinho*, foto de Antônio Dorgivan, CPDOC JB.

P. 209 – *Collor e a mulher Rosane a bordo do Challenger durante a campanha*, fotografia de Orlando Brito.
P. 210 – Itamar Franco, foto de Orlando Brito.
P. 211 – *Campanha de Combate à Fome*, acervo CNI.
P. 212a – *Luiz Inácio Lula da Silva*, fotografia de Fernando Pereira, CPDOC JB.
P. 212b – *Lula em reunião com 50 mil trabalhadores no Estádio da Vila Euclides*, São Bernardo do Campo, fotografia de Fernando Pereira, CPDOC JB.
P. 213 – *Visita de Lula ao SENAI*, acervo CNI.
P. 214 – Foto de Fernando Bueno.
P. 217 – Foto de Fernando Bueno.
P. 221a – Acervo CNI.
P. 221b – Acervo CNI.
P. 221c – Acervo CNI.
P. 229 – Acervo CNI.

O Novo Milênio: Por Dentro do Sistema (Além de 2001)

P. 214 – Foto de Fernando Bueno.
P. 217 – Fotos de Fernando Bueno.
P. 219 – Acervo CNI.
P. 221 – Acervo CNI.
P. 225 – Acervo SENAI.
P. 231 – Foto de Fernando Bueno.

BIBLIOGRAFIA

- AGUIAR, Pinto de – *A Abertura dos Portos do Brasil*, Câmara Municipal da Cidade de Salvador, 1960.
- AGUIAR, Pinto de – *Mandioca: Pão do Brasil*, Civilização Brasileira, 1982.
- ALENCASTRO, Luiz Felipe de – *O Trato dos Videntes: Formação do Brasil no Atlântico Sul*, Companhia das Letras, 2000.
- AZEVEDO, Carlos, e GUERINO, Zago Jr. – *Do Tear ao Computador: As lutas pela industrialização no Brasil*, Editora Política, 1989.
- BARRETO, Luís Filipe – *Os Navios do Descobrimento*, Correios de Portugal, 1991.
- BASTOS, Wilson de Lima – *Mariano Procópio Ferreira Lage: Sua vida, sua obra, descendência, genealogia*, Edições Paraibuna, 1991.
- BUENO, Eduardo – *A Viagem do Descobrimento*, Objetiva, 1998.
- BUENO, Eduardo – *Brasil: Uma história*, Ática, 2002.
- CALDEIRA, Jorge – *Mauá: Empresário do Império*, Companhia das Letras, 1995.
- CARONE, Edgard – *A Evolução Industrial de São Paulo (1889-1930)*, Editora Senac, 2001.
- CARONE, Edgard – *A República Liberal (1945-1965)*, Difusão Européia do Livro, s.d.
- CARONE, Edgard – *O Centro Industrial do Rio de Janeiro e sua importante participação na economia nacional (1827 – 1977)*, CIRJ / Cátedra, 1978.
- CARVALHO, José Murilo de – *Pontos e Bordados: Escritos de história e política*, Ed. UFMG, 1998.
- CASCUDO, Luís da Câmara – *História da Alimentação no Brasil*, Global, 2004.
- COHN, Gabriel – *Nacionalismo e Petróleo*, Difusão Européia do Livro, s.d.
- CYTRYNOWICZ, Mônica, e STÜCKER, Ananda – *Origem e Trajetória da Indústria Farmacêutica no Brasil*, Narrativa Um, 2007.
- DAVATZ, Thomas – *Memórias de um Colono no Brasil: 1850*, Livraria Martins Editora e Editora da Universidade de São Paulo, 1972.
- DEAN, Warren – *A Industrialização de São Paulo (1880 – 1945)*, DIFEL, s.d.
- DEAN, Warren – *A Luta pela Borracha no Brasil: Um estudo de história ecológica*, Nobel, 1989.
- DUMÊT, Eliana Bittencourt – *Luiz Tarquínio, O Semeador de Idéias*, Editora Gente, 1999.
- FORUM “Roberto Simonsen” – *Capítulos da História da Indústria Brasileira*, Ed. da Federação e Centro das Indústrias do Estado de São Paulo, 1959.
- GATTÁS, Ramiz – *A Indústria Automobilística e a 2ª Revolução Industrial no Brasil: Origens e perspectivas*, Prelo Ed., 1981.
- GAULD, Charles A. – *Farquhar, o Último Titã: Um empreendedor americano na América Latina*, Editora de Cultura, 2006.
- GUTIERRE, Janete – *Floresta Nacional de Ipanema: Onde a natureza fez história*, Ibama e Petrobrás, 2007.
- HASSE, Geraldo – *O Brasil da Soja: Abrindo fronteiras, semeando cidades*, L&PM, 1996.
- HERMES, Gabriel e NUNES, Osório – *Trajetória da Confederação Nacional da Indústria*, Confederação Nacional da Indústria, 1994.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de, org. – *O Brasil Monárquico, v.6: Declínio e Queda do Império*, Bertrand Brasil, 2004.
- INSTITUTO EUVALDO LODI – *Cronologia do Desenvolvimento Científico, Tecnológico e Industrial Brasileiro 1938 – 2003*, MDIC/STI: SEBRAE: IEL/CNI, 2005.
- JOFFILY, Bernardo – *Atlas Histórico IstoÉ Brasil*, Editora Três, s.d.
- LIMA, Heitor Ferreira – *História Político-Econômica e Industrial do Brasil*, Companhia Editora Nacional, 1970.
- LUIZ, Macksen – *Sesi 50 anos*, Dórea Books and Art, 1996.
- MAGALHÃES, Basílio de – *O Açúcar nos Primórdios do Brasil Colonial*, Instituto do Açúcar e do Alcool, 1953.
- MARCOVITCH, Jacques – *Pioneiros & Empreendedores: A saga do desenvolvimento no Brasil*, Editora da Universidade de São Paulo, 2003.
- MATOS, Maria Izilda Santos de – *Trama e Poder*, Sette Letras, 1996.
- MELLO, Maria Regina Ciparrone – *A Industrialização do Algodão em São Paulo*, Editora Perspectiva, 1983.
- MICELI, Paulo – *O Ponto Onde Estamos: Viagens e viajantes na história da expansão e da conquista*, Editora Página Aberta, 1994.
- OLIVEIRA, Luís Valente de, e RICUPERO, Rubens, org. – *A Abertura dos Portos*, Editora Senac, 2007.
- PAIXÃO, Fernando (coord.) – *Momentos do Livro no Brasil*, Editora Ática, 1998.
- PELÁEZ, Carlos Manuel – *História da Industrialização Brasileira*, APEC, 1970.
- PINTO, Virgílio Noya – *O Ouro Brasileiro e o Comércio Anglo-Português: Uma contribuição aos estudos da economia atlântica no século XVIII*, Companhia Editora Nacional, 1979.
- PRIORE, Mary Del, e VENÂNCIO, Renato Pinto – *O Livro de Ouro da História do Brasil: Do Descobrimento à Globalização*, Ediouro, 2001.
- PRIORE, Mary Del, e VENÂNCIO, Renato Pinto – *Uma História da Vida Rural no Brasil*, Ediouro, 2006.
- RENAULT, Delso – *1850 - 1939 O Desenvolvimento da Indústria Brasileira*, Serviço Social da Indústria Conselho Nacional, s.d.
- RIBEIRO, Berta G., org. – *Suma Etnológica Brasileira*, Vozes, 1987.
- RIO, J. Pires do – *O Combustível na Economia Universal*, José Olympio Editora, s.d.

ROCHA, Antônio Penalves – *Visconde de Cairú*, Editora 34, 2001.

ROSENBLUM, Mort – *Chocolate: Uma saga agridoce preta e branca*, Rocco, 2006.

SÁ, Eliane Garcindo de – *Petróleo e Nacionalismo na América Latina*, Tese Horta Barbosa, s.d.

SCHWARCZ, Lilia Moritz, org. – *História da Vida Privada no Brasil: Contrastes da intimidade contemporânea*, Companhia das Letras, 1998.

SCHWARTZ, Stuart B. – *Segredos Internos: Engenhos e escravos na sociedade colonial 1550 – 1835*, Companhia das Letras, 1988.

SENAI – *Histórias e percursos: o Departamento Nacional do Senai (1942 – 2002)*, Senai, 2002.

SEVCENKO, Nicolau, org. – *História da Vida Privada no Brasil: República - da Belle Époque à Era do Rádio*, Companhia das Letras, 1998.

SILVA, Alberto da Costa e – *A Manilha e o Libambo: A África e a Escravidão, de 1500 a 1700*, Nova Fronteira e Fundação Biblioteca Nacional, 2002.

SILVA, Hélio – *1945: Por que Depuseram Vargas*, Editora Civilização Brasileira, s.d.

SILVA, Maria Beatriz Nizza da, org. – *Dicionário da História da Colonização Portuguesa no Brasil*, Verbo, 1994.

SIMONSEN, Roberto – *A Indústria em Face da Economia Nacional*, Empresa Graphica da “Revista dos Tribunaes”, 1937.

SIMONSEN, Roberto Cochrane – *Evolução Industrial do Brasil e outros estudos*, Companhia Editora Nacional e Editora da USP, 1973.

SIMONSEN, Roberto Cochrane – *História Econômica do Brasil (1500-1820)*, Companhia Editora Nacional, 1978.

SODRÉ, Nelson Werneck – *História Militar do Brasil*, Editora Civilização Brasileira, s.d.

SUZIGAN, Wilson – *Indústria Brasileira: Origem e desenvolvimento*, Editora Brasiliense, 1986.

TEIXEIRA, Palmira Petratti – *A Fábrica do Sonho: Trajetória do industrial Jorge Street*, Paz e Terra, 1990.

VAINFAS, Ronaldo (org.) – *Dicionário do Brasil Colonial (1500 - 1808)*, Objetiva, 2001.

VAINFAS, Ronaldo (org.) – *Dicionário do Brasil Imperial (1822 - 1889)*, Objetiva, 2002.

VERGUEIRO, Nicolau Pereira de Campos – *História da Fábrica de Ipanema e Defesa Perante o Senado*, Editora Universidade de Brasília e Senado Federal, 1979.

WERNECK, Humberto – *Gessy Lever: História e histórias de intimidade com o consumidor brasileiro*, Unilever, 2001.

WIRTH, John D. – *The Politics of Brazilian Development 1930 - 1954*.

AGRADECIMENTOS

Para a realização de *Produto Nacional*, dezenas de indústrias e instituições foram procuradas e consultadas. Gostaríamos de agradecer às equipes das seguintes empresas e entidades culturais:

Arquivo Nacional – Rio de Janeiro (RJ)
Biblioteca Nacional – Rio de Janeiro (RJ)
Bolsa do Café – Santos (SP)
Companhia Mineralógica Mina da Passagem – Mariana (MG)
Chapéus Cury – Campinas (SP)
Chocolates Neugebauer – Porto Alegre (RS)
Engenho São Jorge dos Erasmos – Santos (SP)
Estaleiro Mauá Jurong – Niterói (RJ)
Fazenda Ibicaba – Limeira (SP)
Fazenda Ipanema – Iperó, Sorocaba (SP)
Fundação Getúlio Vargas – Rio de Janeiro (RJ)
Fundação Museu Mariano Procópio – Juiz de Fora (MG)
Klabin Centro de Memória – São Paulo (SP)
Memória Votorantim – São Paulo (SP)
Museu de Artes e Ofícios - Belo Horizonte (MG)
Petrobras Centro de Memória - Rio de Janeiro (RJ)
Usina Nuclear de Angra dos Reis (RJ)
Vila Maria Zélia - São Paulo (SP)

Agradecimentos especiais
Agência JB (Augusto Nunes e Evandro Teixeira)
Luiz Carlos Barreto
Orlando Brito
E aos funcionários da CNI, SESI, SENAI e IEL em Brasília

Formato: 25 x 20,3cm
Tipologia: Bodoni e Univers
Papel: Couché fosco 150g/m2
Número de páginas: 240
Tiragem: 5.000
Impressão: Gráfica Pallotti
Ano: 2008

