

Universidade Federal Fluminense  
Instituto de Ciências Humanas e Filosofia  
Programa de Pós-Graduação em História

**PEDRO HENRIQUE PEDREIRA CAMPOS**

*A Ditadura dos Empreiteiros:*

as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial  
brasileiro, 1964-1985

**Professora Orientadora: VIRGÍNIA FONTES**

Niterói

2012

**PEDRO HENRIQUE PEDREIRA CAMPOS**

*A Ditadura dos Empreiteiros:*

as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial  
brasileiro, 1964-1985

**Professora Orientadora: VIRGÍNIA FONTES**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação de História Social da Universidade Federal Fluminense como requisito parcial para a obtenção de grau de Doutor em História.

Niterói

2012

**Gragoatá**

**Ficha Catalográfica elaborada pela Biblioteca Central do**

**C198 Campos, Pedro Henrique Pedreira.**

*A Ditadura dos Empreiteiros: as empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial brasileiro, 1964-1985 / Pedro Henrique Pedreira Campos. – 2012.*

584 f.

Orientador: Virgínia Fontes.

Tese (Doutorado em História Social) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, 2012.

Bibliografia: f. 539-561.

1. Indústria de construção civil. 2. Construção pesada. 3. Construção

**PEDRO HENRIQUE PEDREIRA CAMPOS**

*A Ditadura dos Empreiteiros:*

empresas nacionais de construção pesada, suas formas associativas e o Estado ditatorial  
brasileiro, 1964-1985

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação de História Social  
da Universidade Federal Fluminense como requisito parcial para a  
obtenção de grau de Doutor em História.

Banca examinadora:

---

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. VIRGÍNIA FONTES – Orientadora (UFF)

---

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Maria Leticia Corrêa (Uerj)

---

Prof. Dr. Renato Luís do Couto Neto Lemos (UFRJ)

---

Prof. Dr. Sebastião Carlos de Velasco e Cruz (Unicamp)

---

Prof. Dr. Théó Lobarinhas Piñeiro (UFF)

Niterói

2012

Ao passado, corrigindo uma injustiça: à memória de meu pai, Jeferson, pelas suas lições e,  
sobretudo pelo seu exemplo.

Ao presente: Marina, porque pedra e mar combinam.

Ao futuro que vier: a Letícia ou Francisco.

## **Agradecimentos**

À Virgínia Fontes, pela sólida orientação, além da amizade e ótima companhia. As indagações e questões colocadas em diferentes momentos da pesquisa e sua atenta leitura do material final auxiliaram substancialmente a reduzir equívocos na tese, bem como tirar dela os “buracos”. Afora essas ajudas, suas qualidades postulam Virgínia como uma daquelas pessoas imprescindíveis de que Brecht falou em seu poema.

Às poucas entidades de empreiteiras que se dispuseram a contribuir com materiais para nossas investigações – bem como aos entrevistados – apesar de não haver muita certeza se as mesmas ficarão contentes com os resultados da presente pesquisa.

Aos professores que compuseram a banca de qualificação, Carlos Gabriel Guimarães, Sonia Regina de Mendonça e Théo Piñeiro. Suas colocações naquele momento serviram para redirecionar certos rumos tomados na tese. Agradecimento particular merece Carlos Gabriel Guimarães, que gentilmente aceitou participar como terceiro membro da banca.

Aos colegas do Polis, o Laboratório de História Econômico-Social da UFF, que ajudaram com seus comentários e críticas sobre os resultados preliminares apresentados. Pelas sugestões merecem referências nominais Adriana Ronco, Carlos Gabriel Guimarães, Carolina Ramos, Cezar Honorato, Cláudia Hansen, Felipe Loureiro (esse à distância e em eventos), João Paulo Moreira, Luís Ângelo Pouchain, Luiz Fernando Saraiva, Maria Letícia Corrêa, Mônica Piccolo, Nívea Vieira, Rafael Brandão, Rita Almico, Saulo Bohrer, Théo Piñeiro e Walter Pereira.

Aos amigos do Grupo de Trabalho de Orientação, o GTO, que também teceram comentários críticos e sugestivos acerca da pesquisa em diversas etapas de seu desenvolvimento. Dentre eles, não podemos deixar de mencionar André Guiot, Claudia Trindade, Renake Neves, Ricardo Teixeira e a própria Virgínia Fontes.

Aos colegas do Grupo de Estudos sobre o Imperialismo, que trouxeram relevante contribuição teórica para a pesquisa, além de comentários acerca de artigos com resultados parciais do objeto estudado. Merece agradecimento especial a amiga Ana Garcia, que ajudou no hermético campo das Relações Internacionais.

Aos companheiros do Laboratório de Economia e História da UFRRJ (Lehi), em particular Almir Pitta, Marcos Caldas e Mônica Martins, que agregaram questões e possibilidades para o encaminhamento da pesquisa.

Aos professores dos cursos assistidos, os já referidos Cezar Honorato, Sonia Regina de Mendonça e Virgínia Fontes, além de Renato Lemos. As reflexões e leituras procedidas nessas disciplinas foram muito úteis para encaminhamento das questões da pesquisa.

Aos funcionários das instituições de pesquisa e bibliotecas visitadas, que apesar de, em geral, não dispor de infra-estrutura das mais adequadas para estudos, contrabalançavam-na com simpatia e disposição. Especial menção merece o amigo Tarso Vicente, que abriu caminhos que qualquer usuário deveria dispor para trabalhar na Biblioteca Nacional.

Aos novos colegas de trabalho da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, principalmente João Márcio Pereira e Fábio Koifman, que auxiliaram com o seu companheirismo nessa etapa final da tese.

Aos amigos Bernardo Poças, Francisco Arraes, João Luiz Fontoura, Juliano Braz, Leonardo Bueno e Marcos Bhering, companheiros de discussões brandas e polêmicas.

À minha família e à de minha esposa, que responderam com bom humor e receptividade às numerosas ausências sentidas no período do doutorado.

Por fim, e em caráter primordial, agradeço à Marina, esposa e companheira de todas as horas. Além de ter estado ao lado em todos os momentos desses quatro anos de pesquisa com sua alegria e afeto, Marina teve atuação indispensável para a conclusão dessa tese, com suas considerações, revisões e conversas sobre o objeto estudado.

Ao CNPq, pelo financiamento da pesquisa.

“Empreiteiro é aquele sujeito que convenceu o faraó a empilhar umas pedras no deserto.”

GASPARI, Elio. ‘O trem-bala e o faraó’. *In: O Globo*. Edição de 13 de fevereiro de 2011, p. 16.

“Empreiteiro era aquele que fazia de tudo para ganhar dinheiro, até mesmo a obra pública, se fosse necessário.”

MENDES, Murillo Valle; ATTUCH, Leonardo. *Quebra de Contrato: o pesadelo dos brasileiros*. Belo Horizonte: Del Rey, 2004. p. 93.

“De qualquer forma, naquele momento, eu conheci uma figura indispensável à decifração dos segredos do jogo do poder no Brasil: o empreiteiro.”

WAINER, Samuel. *Minha Razão de Viver: memórias de um repórter*. 10ª ed. Rio de Janeiro: Record, 1988 [1987]. p. 223.

“Quem faz o Orçamento da República são as empreiteiras.”

Pronunciamento do ministro da Saúde Adib Jatene *apud* ALENCASTRO, Luís Felipe. ‘A grande mudança’. *In: O Estado de São Paulo*. Edição de 21 de abril de 2010.

“A um governo de empreiteiros sucede um governo de contadores.”

Pronunciamento do ministro do Planejamento Roberto de Oliveira Campos *apud* PRADO, Lafayette. *Transportes e Corrupção: um desafio à cidadania*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1997.p. 223.



## Sumário:

Introdução.....	1
Capítulo 1 – A indústria da construção pesada brasileira em perspectiva histórica.....	11
1.1 – A formação histórica da indústria da construção pesada no Brasil.....	15
1.2 – As principais empresas e empresários da construção pesada no Brasil.....	46
1.3 – O desenvolvimento do setor da construção pesada ao longo da ditadura.....	106
1.4 – Concentração e centralização de capital na construção pesada durante a ditadura.....	113
1.5 – Ramificação e diversificação dos investimentos das construtoras.....	122
Capítulo 2 – As formas organizativas das empreiteiras no âmbito da sociedade civil.....	129
2.1 – As associações de engenharia.....	135
2.2 – As associações regionais da indústria da construção e construção pesada.....	148
2.3 – As associações nacionais da indústria da construção e construção pesada.....	179
2.4 – Outras formas associativas relacionadas à construção pesada.....	224
2.5 – Empreiteiros, suas organizações e outras formas associativas do empresariado.....	236
Capítulo 3 – A atuação das organizações dos empreiteiros junto ao Estado e à sociedade.....	241
3.1 – Empreiteiros e ideologia.....	241
3.2 – Empreiteiros, imprensa e outros veículos de comunicação.....	249
3.3 – Campanhas e mobilizações das construtoras e seus aparelhos privados.....	277
3.4 – Conexões empresariais, militares e políticas dos empreiteiros de obras públicas.....	313
3.5 – A trajetória dos principais intelectuais orgânicos e representantes do setor.....	326
Capítulo 4 – O Estado ditatorial e as políticas públicas para o setor da construção.....	356
4.1 – Os empreiteiros e a conquista do Estado.....	356
4.2 – Empreiteiros e políticas públicas na ditadura.....	384
4.3 – “Morreu na contramão atrapalhando o tráfego”.....	412
4.4 – “Estranhas catedrais” – os grandes projetos de engenharia da ditadura.....	428
4.5 – “Tenebrosas transações” – empreiteiros e denúncias de corrupção na ditadura.....	469
Conclusão.....	483
Fontes e bibliografia.....	539

## Lista de quadros, tabelas e gráficos:

Quadro 1.1 – Principais empreiteiras estrangeiras em atividades no Brasil no século XX.....	48
Gráfico 1.1 – Posição da Christiani-Nielsen dentre as construtoras no Brasil.....	51
Quadro 1.2 – Empresas dedicadas ao ramo da habitação popular na Primeira República.....	53
Quadro 1.3 – Principais empreiteiras cariocas ao longo da ditadura.....	58
Quadro 1.4 – Principais empreiteiras paulistas ao longo da ditadura.....	65
Gráfico 1.2 – Posição da Camargo Corrêa dentre as construtoras brasileiras na ditadura.....	72
Quadro 1.5 – Principais empreiteiras mineiras ao longo da ditadura.....	78
Gráfico 1.3 – Posição da Andrade Gutierrez dentre as construtoras brasileiras na ditadura....	82
Gráfico 1.4 – Posição da Mendes Júnior dentre as construtoras brasileiras na ditadura.....	84
Quadro 1.6 – Principais empreiteiras do Nordeste e Norte ao longo da ditadura.....	88
Gráfico 1.5 – Posição da Odebrecht dentre as construtoras brasileiras na ditadura.....	90
Quadro 1.7 – Principais empreiteiras sulinas ao longo da ditadura.....	96
Quadro 1.8 – Principais empresas projetistas de engenharia do país durante a ditadura.....	100
Quadro 1.9 – Principais empresas de montagem industrial no país durante a ditadura.....	102
Tabela 1.10 – Variação anual do produto da indústria da construção entre 1964 e 1977.....	106
Tabela 1.11 – Implantação de rodovias no território nacional entre 1966 e 1980.....	107
Gráfico 1.6 – Uso da capacidade instalada nas firmas da indústria de construção.....	110
Gráfico 1.7 – Faturamento das 10 maiores construtoras em relação às 100 maiores.....	115
Gráfico 1.8 – Faturamento das 5 maiores construtoras em relação às 100 maiores.....	115
Quadro 1.12 – Combinações de capital no setor da construção pesada durante a ditadura....	116
Quadro 1.13 – Casos de falência e concordatas de empreiteiros ao longo da ditadura.....	117
Quadro 1.14 – Ramificação de atividades das empreiteiras ao longo da ditadura, por setor..	123
Quadro 2.1 – Presidentes do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro ao longo da ditadura..	139
Quadro 2.2 – Presidentes do Instituto de Engenharia de São Paulo ao longo da ditadura.....	144
Quadro 2.3 – Pessoas agraciadas com o ‘Prêmio Eminent Engenheiro do Ano’, do IE.....	147
Quadro 2.4 – Presidentes da AICC/Sinduscon-RJ.....	150
Quadro 2.5 – Presidentes da Apeop, desde a fundação ao final da ditadura.....	155
Quadro 2.6 – Fundadores do Sinicesp.....	161
Quadro 2.7 – Diretoria do Sinicesp no período 1969-1972.....	162
Quadro 2.8 – Presidentes do Sinicesp.....	163
Quadro 2.9 – Pessoas que receberam a ‘Medalha Washington Luís do Mérito Rodoviário’.	165
Quadro 2.10 – Presidentes do Sicepot-MG.....	168

Quadro 2.11 – Empresas fundadoras da AEERJ pela ordem do estatuto social.....	172
Quadro 2.12 – Presidentes da AEERJ.....	175
Quadro 2.13 – Presidentes da CBIC.....	184
Quadro 2.14 – Primeira diretoria da Abeop (1954-1956).....	192
Quadro 2.15 – Fundadores em 1959 da associação que daria origem ao Sinicon.....	198
Quadro 2.16 – Presidentes do Sinicon.....	204
Quadro 2.17 – Diretoria da Abemi para os anos 1969 e 1970.....	217
Quadro 2.18 – Diretoria da Abemi para os anos de 1982 a 1984.....	217
Quadro 2.19 – Presidentes da Abemi.....	218
Quadro 2.20 – Os Encontros Nacionais da Construção.....	222
Quadro 3.1 – Membros do Conselho Consultivo da Revista O Empreiteiro.....	253
Quadro 3.2 – Os homens de construção do ano, escolhidos pela revista O Empreiteiro.....	260
Quadro 3.3 – Engenheiros homenageados pelo Prêmio de Criatividade na Engenharia.....	261
Quadro 3.4 – Militares que desempenharam funções em empresas privadas na ditadura.....	323
Quadro 4.1 – Ministros de Viação e Obras Públicas (até 1967) e Transportes da ditadura....	358
Quadro 4.2 – Diretores-gerais do DNER.....	361
Quadro 4.3 – Ministros do MME.....	365
Quadro 4.4 – Presidentes da Eletrobrás.....	367
Quadro 4.5 – Centrais elétricas cujas obras civis foram realizadas pela Mendes Júnior.....	369
Quadro 4.6 – Principais usinas hidrelétricas e outras grandes obras da Cesp.....	371
Quadro 4.7 – Implementação da capacidade instalada nacional pelas construtoras.....	372
Quadro 4.8 – Presidentes do BNH ao longo da ditadura.....	377
Tabela 4.9 – Recursos do Imposto sobre Combustíveis (IULCLG) destinados ao DNER....	409
Tabela 4.10 – Recursos do Imposto sobre Combustíveis (IULCLG) não-vinculados.....	410
Tabela 4.11 – Recursos da Taxa Rodoviária Única (TRU) destinados ao DNER.....	410
Quadro 4.12 – Resultado do primeiro leilão para obras de trechos da Transamazônica.....	446
Quadro 4.13 – As construtoras da Ferrovia do Aço.....	460
Quadro 4.14 – Projetos de alumínio previstos para Trombetas / Carajás.....	464

### **Lista de abreviaturas:**

- AACD – Associação de Amparo à Criança Deficiente
- ABCE – Associação Brasileira dos Consultores de Engenharia
- ABCI – Associação Brasileira da Construção Industrializada
- Abdib – Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Indústria de Base
- Abecip – Associação Brasileira de Entidades de Crédito Imobiliário e Poupança
- Abemi – Associação Brasileira de Empresas de Montagem Industrial / Associação Brasileira de Engenharia Industrial
- Abempi – Associação Brasileira de Empresas de Engenharia de Manutenção Predial e Indústria
- Abes – Associação Brasileira de Engenharia Sanitária
- Abesc – Associação Brasileira de Empresas de Serviços de Concretagem
- Abifer – Associação Brasileira da Indústria Ferroviária
- ABPE – Associação Brasileira de Pontes e Estruturas
- ABPV – Associação Brasileira de Pavimentação
- ACCE – Associação dos Construtores de Centrais Elétricas
- Aceb (ou Acebra) – Associação dos Construtores e Empreiteiros de Brasília
- ACMG – Associação Comercial de Minas Gerais
- ACRJ – Associação Comercial do Rio de Janeiro
- ACSP – Associação Comercial de São Paulo
- ADCE – Associação de Dirigentes Cristãos de Empresas
- Ademi – Associação de Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário
- Adesg – Associação de Diplomados na Escola Superior de Guerra
- AEB – Associação de Exportadores do Brasil / Associação de Comércio Exterior do Brasil
- AECB – Associação dos Engenheiros da Central do Brasil
- AEERJ – Associação de Empreiteiros do Estado do Rio de Janeiro / Associação de Empresas de Engenharia do Rio de Janeiro
- Aerp – Assessoria Especial de Relações Públicas da Presidência
- AFB – Associação Ferroviária Brasileira
- AG – Construtora Andrade Gutierrez
- AICC – Associação da Indústria da Construção Civil do Rio de Janeiro
- Alalc – Área Latino-Americana de Livre Comércio
- Alcoa – *Alluminium Company of America*
- ALN – Aliança Libertadora Nacional
- Alpro – Aliança para o Progresso

Alumar – Projeto de Alumínio do Maranhão  
Ameco – Associação Mineira de Empresas de Construção Pesada  
Amforp – American Foreign & Power  
ANDE – *Administración Nacional de Eletricidad*  
Aneor – Associação Nacional de Empresas de Obras Rodoviárias  
Anpes – Associação Nacional de Programação Econômica e Social  
AP – Ação Popular  
Apeop – Associação Paulista de Empreiteiros de Obras Públicas  
ARB – Associação Rodoviária Brasileira  
Arena – Aliança Renovadora Nacional  
Arsa – Aeroportos do Rio de Janeiro Sociedade Anônima  
Banerj – Banco do Estado do Rio de Janeiro  
Banespa – Banco do Estado de São Paulo  
BB – Banco do Brasil  
BC – Banco Central do Brasil  
BCSA – Brasil Construtora Sociedade Anônima  
BEC – Batalhão de Engenharia e Construção  
BEG – Banco do Estado da Guanabara  
BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento  
BIRD – Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento  
BNB – Banco do Nordeste do Brasil  
BNDE – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico  
BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social  
BNH – Banco Nacional de Habitação  
BR (ou Petrobrás) – Petróleo Brasileiro Sociedade Anônima  
CAB – Consultores Associados Brasileiros  
Cacex – Carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil  
CAP – Caixa de Aposentadorias e Pensões  
CAT – Comunicação de Acidente de Trabalho  
CAVO – Companhia Auxiliar de Viação e Obras  
CBC – Companhia Brasileira de Cartuchos  
CBCSI – Câmara Brasileira de Comércio e Serviços Imobiliários  
CBD – Companhia Brasileira de Dragagem  
CBEE – Companhia Brasileira de Energia Elétrica  
CBIC – Câmara Brasileira da Indústria da Construção

CBPO – Companhia Brasileira de Projetos e Obras  
CBTU – Companhia Brasileira de Transportes Urbanos  
CC – Construções e Comércio Camargo Corrêa  
CCBE – Companhia Construtora Brasileira de Estradas  
CCN – Companhia Construtora Nacional  
CCNE – Carioca Christiani-Nielsen Engenharia  
CCR – Companhia de Concessões Rodoviárias  
CCRN – Consórcio Construtor Rio-Niterói  
CD-CE – Conselho Diretor do Clube de Engenharia  
CE – Clube de Engenharia do Rio de Janeiro  
Ceard – Companhia de Eletricidade do Alto Rio Doce  
Cearg – Companhia de Eletricidade do Alto Rio Grande  
Cedae – Companhia Estadual de Águas e Esgotos do Rio de Janeiro  
Cedex – Centro de Estudos e Desenvolvimento de Exportação da Fundação Dom Cabral  
CEEE – Companhia Estadual de Energia Elétrica do Rio Grande do Sul  
CEF – Caixa Econômica Federal  
Celg – Companhia de Eletricidade de Goiás  
Celusa – Companhia Hidrelétrica de Urubupungá  
Cemig – Centrais Elétricas de Minas Gerais  
CEMRD – Companhia de Eletricidade do Médio Rio Doce  
Cepal – Comissão Econômica para a América Latina  
Cesp – Companhia Elétrica de São Paulo  
CEU – Centro Educacional Unificado  
CFCE – Conselho Federal de Comércio Exterior  
CFFHEE – Conselho Federal de Forças Hidráulicas e Energia Elétrica  
CFLMG – Companhia Força e Luz de Minas Gerais  
CGT – Confederação Geral dos Trabalhadores  
Cherp – Companhia Hidrelétrica do Rio Pardo  
Chesf – Companhia Hidrelétrica do Vale do São Francisco  
Chevap – Companhia Hidrelétrica do Vale do Paraíba  
Cibpu – Comissão Interestadual da Bacia do Paraná-Uruguaí  
Cicyp – Conselho Interamericano de Comércio e Produção  
Ciep – Centro Integrado de Educação Pública  
Ciesp – Centro das Indústrias do Estado de São Paulo  
Cipa – Comissão Interna de Prevenção de Acidentes

Cirj – Centro das Indústrias do Rio de Janeiro  
CLA – *Council of Latin America*  
CLT – Consolidação das Leis Trabalhistas  
CMBEU – Comissão Mista Brasil-Estados Unidos  
CMC – Companhia Metropolitana de Construções  
CME – Companhia Mineira de Eletricidade  
CMN – Conselho Monetário Nacional  
CMSA – Companhia Metropolitana Sociedade Anônima  
CNA – Confederação Nacional da Agricultura  
CNAEE – Conselho Nacional de Águas e Energia Elétrica  
CNC – Confederação Nacional do Comércio  
CNEC – Consórcio Nacional de Engenheiros Consultores  
CNEN – Conselho Nacional de Indústria Nuclear  
CNI – Confederação Nacional da Indústria  
CNICC – Comissão Nacional da Indústria da Construção Civil  
CNP – Conselho Nacional do Petróleo  
CNT – Confederação Nacional do Transporte  
CNT – Conselho Nacional de Tecnologia  
CNT – Conselho Nacional do Transporte  
Cohab – Companhia de Habitação  
Comasa – Construtora Omar O’Grady  
Comasp – Companhia de Abastecimento de Água de São Paulo  
Conese – Conselho de Exportação de Serviços de Engenharia  
Confea – Conselho Federal de Engenharia e Arquitetura  
Conpac – Congresso Nacional da Prevenção de Acidentes na Construção  
Consultec – Companhia Sul-Americana de Administração e Estudos Técnicos  
Convap – Construtora Vale do Piracicaba  
Cop-CBIC – Comissão de Obras Públicas da CBIC  
Copel – Companhia Paranaense de Energia Elétrica  
Coperbo – Companhia Pernambucana de Borracha Sintética  
Coppe-UFRJ – Programa de Pós-Graduação em Engenharia da UFRJ  
Cosigua – Companhia Siderúrgica da Guanabara  
Cosipa – Companhia Siderúrgica Paulista  
CPC – Companhia Petroquímica de Camaçari  
CPC-UNE – Centro Popular de Cultura da União Nacional dos Estudantes

CPDEB – Comissão Permanente de Defesa da Engenharia Brasileira  
CPFL – Companhia Paulista de Força e Luz  
CPI – Comissão Parlamentar de Inquérito  
CRA – Construtora CR Almeida (Cecílio Rego de Almeida)  
CREA – Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura  
CSN – Companhia Siderúrgica Nacional  
CSN – Conselho de Segurança Nacional  
CTB – Companhia de Telefones do Brasil  
CVC – Construtora Cícero Viana Cruz  
CVRD – Companhia Vale do Rio Doce  
DAEE – Departamento de Águas e Energia Elétrica  
DER – Departamento de Estradas de Rodagem  
Dersa – Desenvolvimento Rodoviário Sociedade Anônima  
Dieese – Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos  
DNEF – Departamento Nacional de Estradas de Ferro  
DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem  
DNIC – Diagnóstico Nacional da Indústria da Construção  
DNOCS – Departamento Nacional de Obras Contra a Seca  
DNOS – Departamento Nacional de Obras de Saneamento  
DNPM – Departamento Nacional de Produção Mineral  
DNPVN – Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis  
DOI-Codi – Destacamento de Operações Especiais-Centro de Operações de Defesa Interna  
EBE – Empresa Brasileira de Engenharia  
ECBSA – Empresa Construtora Brasil Sociedade Anônima  
Ecex – Empresa de Construção e Exploração da Ponte Presidente Costa e Silva / Empresa de Engenharia e Construção de Obras Especiais Sociedade Anônima  
Ecisa – Engenharia, Comércio e Indústria S.A.  
EEB – Energias Elétricas do Brasil  
EFCB – Estrada de Ferro Central do Brasil  
EIT – Empresa Industrial e Técnica S.A.  
Eletrobrás – Centrais Elétricas Brasileiras Sociedade Anônima  
Emop – Empresa Estadual de Obras Públicas do Rio de Janeiro  
Enaex – Encontro Nacional de Exportadores  
Enco – Encontro Nacional da Construção  
Enic – Encontro Nacional da Indústria de Construção



Esag – Empresa de Saneamento de Águas da Guanabara  
Escelsa – Espírito Santo Centrais Elétricas  
ESG – Escola Superior de Guerra  
Estacon – Construtora Estacas, Saneamento e Construções  
Esusa – Empresa de Serviços Urbanos Sociedade Anônima  
ETE – Estação de Tratamento de Esgoto  
Eximbank – *Export-Import Bank*  
FAAP – Fundação Armando Álvares Penteado  
FCP – Fundação Casa Popular  
FDC – Fundação Dom Cabral  
Febraban – Federação Brasileira de Bancos  
Febrae – Federação Brasileira de Engenheiros  
Fecomércio – Federação de Comércio do Estado de São Paulo  
Fenaban – Federação Nacional dos Bancos  
FFE – Fundo Federal de Eletrificação  
FGTS – Fundo de Garantia por Tempo de Serviço  
FGV – Fundação Getúlio Vargas  
Fiega – Federação das Indústrias do Estado da Guanabara  
Fiemg – Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais  
Fiesp – Federação das Indústrias do Estado de São Paulo  
FIIC – Federação Internacional da Indústria da Construção  
Finame – Fundo de Financiamento para Aquisição de Máquinas e Equipamentos Industriais /  
Fundo Especial de Financiamento Industrial  
Finep – Financiadora de Estudos e Projetos  
Firjan – Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro  
FJP – Fundação João Pinheiro  
FMI – Fundo Monetário Internacional  
FND – Fundo Nacional de Desenvolvimento  
FPE – Fundo de Participação dos Estados  
FPM – Fundo de Participação dos Municípios  
FRN – Fundo Rodoviário Nacional  
Gafisa – Gomes de Almeida Fernandes Imobiliária Sociedade Anônima  
Geia – Grupo Executivo da Indústria Automobilística  
Geipot – Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes  
GEM – Grupo Executivo do Metropolitano

Gesfra – Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Anti-econômicos

GET – Grupo Editor Técnico

GM – General Motors

GTDN – Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste

IAP – Instituto de Aposentadorias e Pensões

IAPB – Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Bancários

IAPC – Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Comerciais

Iapetec – Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Empregados de Transportes e Cargas

Iapi – Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Industriários

IAPM – Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Marítimos

Ibad – Instituto Brasileiro de Ação Democrática

IBS – Instituto Brasileiro de Siderurgia

ICM – Imposto sobre Circulação de Mercadorias

IE (ou IE-SP) – Instituto de Engenharia de São Paulo

Iesa – Internacional de Engenharia Sociedade Anônima

Ifocs – Inspeção Federal de Obras contra a Seca

Imbel – Indústria de Materiais Bélicos do Brasil

Incoop – Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais

INPI – Instituto Nacional de Propriedade Industrial

INPS – Instituto Nacional de Previdência Social

Iocs – Inspeção de Obras Contra a Seca

Ipase – Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Servidores do Estado

Ipes – Instituto de Pesquisas e Estudos Sociais

IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados

IPR – Instituto de Pesquisas Rodoviárias

IPVA – Imposto sobre Propriedade de Veículos Automotores

IRB – Instituto de Resseguros do Brasil

IRF – *International Road Federation*

ISTR – Imposto sobre Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual e Intermunicipal para Passageiros e Cargas

IUEE – Imposto Único de Energia Elétrica

IUSCL (ou IULCLG) – Imposto Único sobre Combustíveis Líquidos e Lubrificantes Minerais

LEM – Laboratório de Explosivos e Materiais da USP

Lops – Lei Orgânica de Previdência Social

Maic – Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio

MBR – Minerações Brasileiras Reunidas Sociedade Anônima  
MCRN – Movimento Cívico de Recuperação Nacional  
MDB – Movimento Democrático Brasileiro  
MEC – Ministério da Educação e Cultura  
MIC – Ministério da Indústria e Comércio  
MIT – *Massachusetts Institute of Technology*  
MJ – Construtora Mendes Júnior  
MME – Ministério de Minas e Energia  
MRT – Movimento Revolucionário Tiradentes  
MTIC – Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio  
MVOP – Ministério de Viação e Obras Públicas  
NO (ou CNO) – Construtora Norberto Odebrecht  
Novacap – Companhia Urbanizadora da Nova Capital  
Oban – Operação Bandeirantes  
OMS – Organização Mundial de Saúde  
ONU – Organização das Nações Unidas  
OPL – Odebrecht Perfurações Limitada  
ORTN – Obrigação Reajustável do Tesouro Nacional  
Otan – Organização do Tratado do Atlântico Norte  
Paeg – Plano de Ação Econômica do Governo  
PAN – Plano Aeroviário Nacional  
Pasep – Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público  
PCdoB – Partido Comunista do Brasil  
PCH – Pequena central hidrelétrica  
PDS – Partido Democrático Social  
PDT – Partido Democrático Trabalhista  
PECP – Construtora Pela Engenharia e Construção Portuária  
Pert-CPM - *Program Evaluation and Review Technique-Critical Path Method*  
PFL – Partido da Frente Liberal  
PIB – Publicações Industriais Brasileiras  
PIN – Programa de Integração Nacional  
PIS – Programa de Integração Social  
Planasa – Plano Nacional de Saneamento  
Pleninco – Plenário da Indústria da Construção  
PMDB – Partido do Movimento Democrático Brasileiro

PNBE – Plano Nacional de Bases Empresariais  
PND – Plano Nacional de Desenvolvimento  
PNE – Plano Nacional de Energia Elétrica  
PNH – Plano Nacional de Habitação  
PRN – Plano Rodoviário Nacional  
Prodoeste – Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste  
Proterra – Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria do Norte e do Nordeste  
Provale – Programa Especial do Vale do São Francisco  
PSD – Partido Social Democrático  
PTB – Partido Trabalhista Brasileiro  
PUC-Rio – Pontifícia Universitária Católica do Rio de Janeiro  
QG – Construtora Queiroz Galvão  
Relan – Refinaria Landulpho Alves  
RFFSA (ou RFF) – Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima  
Sade – Sul Americana de Engenharia  
Sanegran – Sistema de Abastecimento de Grande São Paulo  
Sapo – Serviços de Acompanhamento de Preços e Obras  
SBU – Sociedade Brasileira de Urbanismo  
Secovi – Sindicato de Comércio e Serviços Imobiliário / Sindicato da Habitação  
Seebla – Serviços de Engenharia Emílio Baumgart S.A.  
Senai – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial  
Serfhau – Serviço Federal de Habitação e Urbanização  
Sermarso – Sérgio Marques Souza Sociedade Anônima  
Servienge – Companhia de Serviços de Engenharia  
Sesi – Serviço Social da Indústria  
Sest – Serviços Especial de Controle das Estatais  
SFH – Sistema Financeiro de Habitação  
SFICI – Serviço Federal de Informação e Contra-Informação  
SFN – Sistema Financeiro Nacional  
SFS – Sistema Financeira de Saneamento  
Sicepot-MG – Sindicato da Construção Pesada do Estado de Minas Gerais  
Sicepot-SP – Sindicato da Indústria da Construção de Estradas, Pavimentação e Obras de Terraplanagem em Geral do estado de São Paulo  
Sigesp – Sindicato da Indústria da Construção de Grandes Estruturas do Estado de São Paulo  
Simesp – Sindicato da Indústria de Máquinas do Estado de São Paulo

Sinduscon – Sindicato da Indústria da Construção Civil

Sinicesp – Sindicato da Construção Pesada de São Paulo

Sinicon – Sindicato Nacional da Indústria da Construção de Estradas, Pontes, Portos, Aeroportos, Barragens e Pavimentação / Sindicato Nacional da Construção Pesada

Sintrapav – Sindicato dos Trabalhadores da Indústria da Construção Pesada

SME – Sociedade Mineira de Engenharia

SNI – Serviço Nacional de Informações

SNIC – Sindicato Nacional da Indústria de Cimento

Sobrenco – Sociedade Brasileira de Engenharia e Comércio Sociedade Anônima

Sotege – Sociedade de Terraplanagem e Grandes Estruturas Limitada

Sudam – Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia

Sudene – Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste

Sulecop-CBIC – Subcomissão de Licitação e Contratação de Obras Públicas da CBIC

Sumoc – Superintendência de Moeda e Crédito do Banco do Brasil

Synaenco – Sindicato de Arquitetura e Engenharia

TAV – Trem de Alta Velocidade

TCU – Tribunal de Contas da União

Tenenge – Técnica Nacional de Engenharia

Termochar – Termelétricas de Charqueadas Sociedade Anônima

TFP – Tradição, Família e Propriedade

TRN – Taxa Rodoviária Nacional

TRU – Taxa Rodoviária Única

TVA – *Tennessee Valley Authority*

UB – União Brasileira de Empresários

UDN – União Democrática Nacional

UDR – União Democrática Ruralista

UEG – Universidade do Estado da Guanabara

Uenf – Universidade Estadual do Norte Fluminense do Estado do Rio de Janeiro

UFF – Universidade Federal Fluminense

UFMG – Universidade Federal de Minas Gerais

UFRJ – Universidade Federal do Rio de Janeiro

UHE – Usina Hidroelétrica

UNDD – União Nacional em Defesa da Democracia

UNE – União Nacional dos Estudantes

USAID – *United States Agency for International Development*

Usiba – Usina Siderúrgica da Bahia

USP – Universidade de São Paulo

VBC – Consórcio Votorantim-Bradesco-Camargo Corrêa

VW – Volkswagen

## Resumo

As empresas nacionais da indústria de construção pesada ao longo da ditadura civil-militar brasileira (1964-1985) constituem o objeto de estudo desta tese de doutorado. Nela, é analisada a formação histórica do setor no país, bem como a trajetória das principais empreiteiras brasileiras e seu desenvolvimento ao longo da ditadura. Em uso do aparato teórico-conceitual marxista gramsciano, analisamos as formas de organização dessas construtoras em aparelhos privados da sociedade civil detidamente em capítulo específico, sendo abordadas também sua atuação junto à sociedade e ao aparelho de Estado. São analisadas as políticas estatais voltadas para o setor da construção, bem como as políticas mais gerais que incorreram em efeitos para a indústria de construção. Concluimos que ao final da ditadura, temos a consolidação de um capital monopolista no setor, com a conformação de grandes conglomerados econômicos diversificados liderados pelas construtoras, fazendo esses parte de um seleto grupo do grande capital monopolista e financeiro brasileiro. Além disso, verificamos a forte inserção dos empresários do setor e de suas formas organizativas junto ao bloco de poder e pacto político que deu base à ditadura civil-militar brasileira, sendo os empreiteiros de obras públicas bastante poderosos naquele período, com ampla participação nas agências estatais e mecanismos de decisão das políticas públicas postas então em prática.

Palavras-chave: indústria de construção pesada. Empreiteiras. Ditadura civil-militar brasileira (1964-1985).

## **Abstract**

The national companies of the heavy construction industry along the Brazilian civil-military dictatorship (1964-1985) constitute the object of study of this doctorate thesis. In her, the historical formation of the section is analyzed at the country, as well as the path of the main Brazilian contractors and their development along the dictatorship. In use of the Marxist Gramscian theoretical-conceptual apparatus, the forms of those builders' organization in private apperals of the civil society are analyzed in a specific chapter, being also approached their form of performance to the society and to the apparel of State. They are analyzed the state politics to the section of the construction, as well as the most general politics that incurred in effects for the construction industry. We concluded that at the end of the dictatorship, we have a monopolist capital consolidated in the section, with the conformation of great diversified economical conglomerate led by the builders, making those part of a selected group of the great Brazilian monopolist and financier capital. Besides, we verified to the entrepreneurs of the section and their organizations had strong insert close to the block of power and political pact that gave base to the Brazilian civil-military dictatorship, being the contractors of public works quite powerful in that period, with wide participation in the state agencies and mechanisms of decision of the public politics pieces then in practice.

Word-key: heavy construction industry. Contractors. Brazilian civil-military dictatorship (1964-1985).



## Introdução

Marx, no *18 Brumário de Luís Bonaparte*, afirma que os fatos e personagens da história ocorrem duas vezes, primeiro como tragédia e depois como farsa<sup>1</sup>. Os empreiteiros brasileiros podem dar um exemplo disso. Em 1991, a construtora Mendes Júnior era a mais internacional das empresas brasileiras de engenharia e tinha dezenas de obras no Iraque, contando com contratos que ultrapassavam a barreira dos bilhões de dólares. Nesse ano, com a invasão do país pelas tropas da coalizão lideradas pelas forças armadas norte-americanas, a construtora decidiu retirar todo o seu pessoal do Iraque. Após penosas negociações com o regime de Saddam Hussein, a companhia de Murillo Mendes conseguiu tirar todos os seus técnicos do país, com o acordo de que não cobraria nada do governo iraquiano posteriormente. Com a contração de uma série de dívidas para realização das obras e abandono de vários equipamentos no país, a empreiteira passou a cobrar do Banco do Brasil e do Instituto de Resseguros do Brasil o pagamento que lhe dizia ser devido, já que as duas instituições haviam feito a intermediação dos negócios com o governo do Iraque. Com a negação de existência do sinistro dos contratos por parte do IRB, o governo federal brasileiro ordenou a execução da dívida da Mendes Júnior em 1995, levando a firma a vários pedidos de falência e um amplo processo de decadência, que a retirou da nata da construção pesada nacional<sup>2</sup>.

A situação trágica da empreiteira mineira parece ter se repetido de forma burlesca em 2011. Nesse ano, as tropas dos rebeldes líbios, amplamente armados e auxiliados pelas forças da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan) travaram uma guerra contra as forças armadas do líder Muamar Kadafi, levando à saída do país das empreiteiras brasileiras

---

<sup>1</sup> MARX, Karl. *In: Marx*. Coleção Os Pensadores. São Paulo: Abril Cultural, 1974. p. 335.

<sup>2</sup> CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. “A trajetória da Mendes Júnior: um caso emblemático de uma das empreiteiras da ditadura”. Texto encaminhado ao *III Seminário de História Econômica e Social da Zona da Mata Mineira*. Juiz de Fora: UFJF, 2011. p. 11-12.

Andrade Gutierrez, Queiroz Galvão e Norberto Odebrecht. Com a interrupção dos trabalhos e a perda dos equipamentos, a Odebrecht, que realizava as obras do aeroporto de Trípoli eanel rodoviário da capital líbia, passou a demandar às agências do aparelho de Estado brasileiro o pagamento do que era devido pelo governo do país africano. A empreiteira queria do BNDES, que financiava parcialmente a obra, o pagamento de aproximadamente US\$ 300 milhões pelas perdas tidas no país<sup>3</sup>.

Se a tentativa de onerar os recursos públicos une os dois casos, o final da história foi diferente para as duas empresas. Enquanto o corte dos contratos da Mendes Júnior levaram à desgraça da empresa – a tragédia –, com prejuízos profundos e a conseqüente falência, a Odebrecht não chegou a ter perdas expressivas na Líbia, pelo menos não quando comparado ao volume anual de mais de R\$ 60 bilhões de receita do grupo. Independente disso, a empreiteira de origem baiana apelou às agências estatais para preencher seu prejuízo – a farsa.

Essa tese tem como objeto as empresas brasileiras de construção pesada ao longo da ditadura civil-militar brasileira (1964 a 1985). Objetivamos analisar nesse trabalho as firmas construtoras, suas formas de organização no âmbito da sociedade civil, a atuação das mesmas junto à sociedade como um todo e ao aparelho de Estado em particular, e as políticas públicas aplicadas ao longo do período, especialmente as endereçadas ao setor. Como se pode depreender do que foi visto no caso ilustrativo posto acima, trata-se de um estudo que parte de questões do presente. Essa pesquisa, com seu objeto específico referente a uma fração particular do empresariado brasileiro, faz parte de um esforço mais amplo de estudo da classe dominante no Brasil, o que conta com trabalhos de vários outros pesquisadores<sup>4</sup>.

O historiador Marc Bloch ensina que, para evitar confusões e imprecisões, é recomendável que em trabalhos científicos expliquemos os conceitos antes de utilizá-los<sup>5</sup>. Como nos baseamos em um quadro teórico pautado no materialismo histórico, com inspiração especial nos escritos de Antonio Gramsci, a recomendação é ainda mais bem-vinda, dadas todas as discussões e desentendimentos no campo do marxismo e a incontestável polissemia dos termos enunciados por Gramsci<sup>6</sup>.

De porte das formulações de Friederich Engels e Karl Marx, vários autores desenvolveram definições dos principais conceitos marxianos. Modo de produção pode ser

---

<sup>3</sup> “Viúvas de Kadafi”. O GLOBO. Edição de 24 de agosto de 2011. Coluna de Ancelmo Góis, p. 16.

<sup>4</sup> A esse respeito, verificar as pesquisas de Virgínia Fontes, Sonia Regina Mendonça, Théo Piñeiro e seus orientandos, além dos trabalhos realizados por René Armand Dreifuss.

<sup>5</sup> BLOCH, Marc Leopold Benjamin. *Apologia da História, ou o Ofício do Historiador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001 [1949]. p. 136-46.

<sup>6</sup> Polissemia apontada por ANDERSON, Perry. “As antinomias de Antonio Gramsci”. In: ANDERSON, Perry et al. *A Estratégia Revolucionária na Atualidade*. São Paulo: Joruês, 1986. p. 7-74.

entendido como uma articulação específica e histórica entre as forças produtivas e as relações sociais de produção<sup>7</sup> e a noção de formação econômico-social alude a uma dada realidade social e histórica em que há a combinação, convívio e interação entre diferentes modos de produção, dando o conceito conta da diversidade e unidade de uma sociedade em uma determinada época<sup>8</sup>. Nesse sentido, a sociedade brasileira pode ser compreendida no recorte proposto como uma formação social complexa composta por vários tipos de relações de produção e formas de trabalho, porém com a prevalência e o domínio do modo de produção capitalista. Não estamos de acordo com as teses que se referem a relevantes resquícios feudais ou continuidades do escravismo, mas de uma sociedade marcadamente capitalista, complexa e inclusive com um padrão de acumulação mais avançado do que vigente em outras realidades capitalistas, o que não exclui o convívio com formas não-assalariadas e não-expropriadas de trabalho. O ramo da construção civil analisado na tese corresponde, segundo nossa concepção, a um setor industrial da economia, produtor de valor e de mercadorias. No caso específico da construção pesada, abordado na pesquisa, trata-se de uma atividade exercida por empresas que produzem obras de grande envergadura, da chamada infra-estrutura, como estradas, usinas de eletricidade e empreendimentos públicos em geral. Portanto, não entendemos que as empresas analisadas podem ser alocadas no chamado setor de serviços da economia, mas sim que seus funcionários e operários produzem valor e mais-valia.

Nossas principais preocupações nesse trabalho, no entanto, estão situadas na esfera do Estado e de como a dominação se processa pela política. Nesse sentido, entendemos que as lutas sociais se operam em todas as dimensões da sociedade, o que não exclui o aparelho de Estado:

Segue-se que todas *as lutas no interior do Estado*, a luta entre democracia, aristocracia e monarquia, a luta pelo direito do voto etc., etc., *são apenas as formas ilusórias nas quais se desenrolam as lutas reais entre as diferentes classes* [grifo nosso].<sup>9</sup>

Assim, um dos objetivos da pesquisa é justamente identificar as lutas que se operavam no interior do aparelho de Estado ao longo da ditadura e como os empreiteiros se situavam em meio a esses conflitos. Como exposto nesse e em outros textos de Marx, entendemos também que as lutas sociais não ocorrem somente entre as classes, mas também no seio das mesmas, havendo frações de classe em luta, seja na sociedade política como na sociedade civil. Assim,

---

<sup>7</sup> CARDOSO, Ciro; BRIGNOLI, Héctor. *Métodos da História*. 6ª ed. Rio de Janeiro: Graal, 2002 [1976]. p. 454.

<sup>8</sup> GODELIER, Maurice. “Conceito de ‘formação econômica e social’: o exemplo dos incas”. In: SANTIAGO, Théo Araújo (org.). *América Colonial: ensaios*. Rio de Janeiro: Pallas, 1975. p. 11-20.

<sup>9</sup> MARX, K.; ENGELS, F. *A Ideologia Alemã* (Feuerbach). 5ª ed. São Paulo: Hucitec, 1986 [1846]. p. 48.

podemos entender os empreiteiros como uma fração de classe do empresariado industrial e também seus diferentes membros como representantes de diferentes frações da burguesia brasileira.

Apesar da análise do aparelho de Estado estrito e da inserção dos empresários no mesmo entre 1964 e 1985, um dos nossos objetos de estudo privilegiado na pesquisa é a sociedade civil. Sobre a articulação entre sociedade civil e sociedade política, estamos apoiados em Gramsci, que assim se refere a essa relação:

A formulação do movimento do livre-câmbio baseia-se num erro teórico cuja origem prática não é difícil identificar, ou seja, baseia-se na *distinção entre sociedade política e sociedade civil, que de distinção metodológica é transformada e apresentada como distinção orgânica*. Assim, afirma-se que a atividade econômica é própria da sociedade civil e que o Estado não deve intervir em sua regulamentação. Mas, *dado que sociedade civil e Estado se identificam na realidade dos fatos*, deve-se estabelecer que também o liberismo é uma “regulamentação” de caráter estatal, introduzida e mantida por via legislativa e coercitiva.<sup>10</sup> [grifo nosso]

Estamos, portanto, de acordo com a teoria ampliada do Estado, entendendo este não apenas como o conjunto de agências que operam a administração pública, mas incluindo também os chamados aparelhos privados de hegemonia, ou seja, os organismos que compõem a sociedade civil.

Baseando-se nessa concepção gramsciana, Nicos Poulantzas propôs uma definição de Estado bastante coerente com as elaborações do pensador italiano:

Claro que essas observações são apenas premissas; pois o individual-privado não é um limite e sim o canal do poder do Estado moderno, embora isso não queira dizer que o poder não tenha limites reais, mas, sim, que esses limites não se prendem a qualquer naturalidade do individual-privado: dependem de lutas populares e das relações de força entre as classes, *pois o Estado também é condensação material e específica de uma relação de força, que é uma relação de classe*.<sup>11</sup> [grifo nosso]

Pretendemos trabalhar nesta tese justamente com essa concepção de Estado como relação social, diferindo-a das noções que o vêem como um sujeito sobre a sociedade, separado da mesma, ou então como objeto passivo e afastado da dinâmica social. De Poulantzas e outros autores inspirados em Gramsci, também extraímos o conceito de bloco de poder, que se refere à composição diversificada de classes e frações que integram o grupo dirigente em determinado contexto.

---

<sup>10</sup> GRAMSCI, Antonio. *Cadernos do Cárcere*. Volume 3: Maquiavel; Notas sobre o Estado e a política. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000 [1932-1934]. p. 47.

<sup>11</sup> POULANTZAS, Nicos. *O Estado, o Poder e o Socialismo*. Rio de Janeiro: Graal, 1980 [1978]. p. 82.

A adoção de tal perspectiva de Estado não implica que sigamos formal e rigorosamente tal postura em todos os momentos no nível do texto. Dessa forma, em expressões que utilizamos ao longo da tese, como: ‘O governo Figueiredo tomou iniciativa de fortalecer o programa habitacional’, entenda-se: ‘A correlação de forças no interior do aparelho de Estado no período Figueiredo acabou confluindo para o fortalecimento do programa habitacional’. Cremos que não é necessário recorrer em todo momento à segunda opção, dado o fato que já estamos aqui de antemão expondo nossa concepção de Estado. A adoção de tal escolha não exclui, no entanto, que tenhamos que explicar a configuração da correlação de forças no interior da sociedade política.

Essas considerações sobre a forma de compreender e conceituar o Estado ampliado pressupõem uma determinada metodologia de pesquisa. Sobre o método da análise do referido objeto, assim escreveu Sonia Regina de Mendonça:

Sabendo que tais interesses só terão força política uma vez que organizados e que tal organização – ou construção da vontade coletiva – tem como espaço os aparelhos privados de hegemonia, localizados junto à sociedade civil, temos como primeiro passo para o estudo de qualquer agência ou política estatal, o rastreamento das entidades de classe existentes no momento histórico focalizado, suas principais demandas ou pressões setoriais, assim como sua busca pelo aparelhamento de seus quadros junto a este ou aquele organismo do Estado, mesmo que isso se traduza na necessidade de criação de um novo órgão. Logo, vê-se que, *para chegarmos ao Estado em sentido estrito, é necessário partir do estudo da sociedade civil, e não o contrário*, como costumeiramente se tem feito.<sup>12</sup> [grifo nosso]

Nesse sentido, para compreender o Estado, é preciso ter em mente a organização das classes sociais e suas frações no âmbito da sociedade civil. Partindo desse postulado metodológico, assim organizamos a pesquisa e também a distribuição dos capítulos da tese. Assim, no caso da ditadura civil-militar brasileira, pensamos que para compreendê-la não basta apenas focar os sujeitos que lideraram as agências dos aparelhos de Estado entre 1964 e 1985 – especificamente os militares, como é mais usual na bibliografia –, mas também as classes sociais e frações de classe, os organismos da sociedade civil e sua representação junto ao aparelho estatal, de modo a explicar as medidas e políticas implantadas no período.

Para compreender a organização dos empreiteiros em seus aparelhos privados de hegemonia e as políticas estatais da época da ditadura, não entendemos a política como dimensão separada do resto da realidade social. Assim, assumimos o postulado da totalidade, entendendo que as diversas dimensões do real estão imbricadas entre si e não podem ser

---

<sup>12</sup> MENDONÇA, Sonia Regina de. Capítulo 1 – Estado e sociedade. In: MATTOS, Marcelo Badaró (org.). *História: pensar & fazer*. Rio de Janeiro: Laboratório de Dimensões da História, 1998. p. 24.

entendidas separadas do todo. Como se referiu Pierre Vilar, de maneira crítica às novas tendências do movimento dos *Annales* nos anos 70 e 80: “Toda história ‘nova’ sem ambição totalizante é uma história de antemão velha”<sup>13</sup>. Assim, pretendemos não perder de vista a relação do objeto específico de nossa pesquisa com o todo social. Da mesma forma, como um estudo histórico, pretendemos ressaltar a historicidade específica do período analisado, tentando não cometer o equívoco do anacronismo<sup>14</sup>.

Sobre o período analisado, estamos de acordo com René Armand Dreifuss, entendendo que aquele regime político foi uma ditadura civil-militar, encetada por um golpe de Estado, organizado e implementado por elementos sociais civis e militares<sup>15</sup>. Não concordamos, portanto, com as teses que se referem à uma ditadura militar, ou regime militar, ou qualquer outra concepção que ponha os segmentos militares como líderes autônomos ou mesmo preponderantes daquele regime. Quanto ao elemento “civil”, concordamos que se deve qualificar o mesmo<sup>16</sup>, para que não se caia no erro de homogeneizar grupos sociais heterogêneos entre si, dado que estes estão assim reunidos sob a própria ótica da caserna. Entendemos que o elemento civil que compôs a ditadura brasileira era preponderantemente empresarial, havendo diversos agentes da burguesia brasileira que fizeram parte do pacto político estabelecido pós-1964. Sem negar que se trata de uma ditadura do grande capital<sup>17</sup>, entendemos que é necessário atentar para a heterogeneidade e os conflitos no seio da classe dominante e da constante medição de forças entre frações e setores dos grupos dominantes na sociedade brasileira. Assim, estudar o empresariado brasileiro, seus grupos particulares, sua organização, interesses e projetos pode ajudar significativamente na compreensão do regime político estabelecido a partir de 1964, dada a ampla importância das frações empresariais para sustentação do mesmo.

Existe uma razoável quantidade de pesquisadores que já tratou em seus estudos dos empreiteiros de obras públicas. Um grupo ligado ao Instituto de Economia da UFRJ contribuiu com estudos bastante ricos sobre o período aqui trabalhado, trazendo dados, informações e levantamento de material e análise sobre o assunto<sup>18</sup>. Na Unicamp, há análises

---

<sup>13</sup> VILAR, Pierre. “Une histoire em construction”. Paris: Gallimard / Seuil, 1982. p. 425 *apud* BÉDARIDA, François. Cap. 18 – Tempo presente e presença da história. In: FERREIRA, Marieta de Moraes; AMADO, Janaína (org.). *Usos e Abusos da História Oral*. 8ª ed. Rio de Janeiro: EdFGV, 2005 [1996]. p. 225.

<sup>14</sup> Conforme alertou Lucien Febvre na obra “O problema da descrença no século XVI”. In: *Lucien Febvre: história*. Coleção Grandes Cientistas Sociais. São Paulo: Ática, 1978. p. 29-78.

<sup>15</sup> DREIFUSS, René Armand. *1964: a conquista do Estado*. 3ª ed. Petrópolis: Vozes, 1981. p. 417-79.

<sup>16</sup> Conforme ressalta Renato Lemos em “Contrarrevolução e ditadura no Brasil: elementos para uma periodização do processo político brasileiro pós-64”. In: *VI Congrès du CEISAL*. Toulouse: 2010. p. 1-21.

<sup>17</sup> IANNI, Octavio. *A Ditadura do Grande Capital*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1981.

<sup>18</sup> Um livro que traz várias contribuições desses autores é ALMEIDA, Júlio Sérgio Gomes de (org.). *Estudo sobre Construção Pesada no Brasil*. Rio de Janeiro: IEI/UFRJ, 1983.

da função e participação dos empreiteiros na política, dando subsídios para a compreensão da ascensão do seu poder<sup>19</sup>. Outros textos tratam correlatamente desses empresários, ao tratar de grandes obras, ou então de agências estatais que sofrem influência, pressão e inserção por parte deles<sup>20</sup>. Essas pesquisas foram visitados em nossos estudos de doutorado e ajudaram-nos bastante a compor o trabalho final, bem como tentar definir uma orientação mais original para a pesquisa.

Notamos nos estudos correntes sobre o tema algumas lacunas, pelas quais não se deve culpar os referidos estudiosos, mas sim sinalizar a amplitude do assunto, bem como o caráter ainda diminuto das pesquisas ainda realizadas sobre o mesmo. No tocante ao tema, notamos a ausência de estudos mais aprofundados sobre as entidades de classe dos empreiteiros, ou melhor, seus aparelhos da sociedade civil. Além disso, apesar de haver trabalhos sobre a relação entre empreiteiros e política, nenhuma delas discorreu sobre a interface entre esses empresários e a ditadura civil-militar brasileira de 1964. No que corresponde a aspectos de ordem teórico-metodológica, verificamos a ausência de pesquisas assentadas na matriz teórico-conceitual do materialismo histórico nos estudos específicos sobre empreiteiros. Além disso, apesar do tratamento multidisciplinar dado ao tema, notamos a inexistência de abordagem histórica do referido problema, em que pese o trabalho com os primados da totalidade e da historicidade. É justamente nessas lacunas que tentamos construir a orientação do nosso objeto, propondo assim preencher essa ausência na bibliografia que aborda o tema.

Tendo como objeto privilegiado a sociedade civil, buscamos as associações de empreiteiros e empresas de engenharia de modo a trabalhar com seus conjuntos documentais. No entanto, tivemos dificuldade para obter o aceite dessas instituições para pesquisar em seus arquivos. Diante dessa recusa, também encontrada por outros pesquisadores do mesmo tema<sup>21</sup>, resolvemos proceder um estudo através de fontes indiretas em relação aos aparelhos privados de hegemonia. Assim, consultamos revistas especializadas sobre o tema da construção pesada<sup>22</sup>, publicações e demais materiais de divulgação dos sindicatos e

---

<sup>19</sup> Destacam-se os trabalhos procedidos ou orientados por Sebastião Velasco e Cruz, como o de CAMARGOS, Regina Coeli Moreira. *Estado e Empreiteiros no Brasil: uma análise setorial*. Dissertação de mestrado em Ciência Política. Campinas: Unicamp, 1993.

<sup>20</sup> Nas quais, destacam-se ALMEIDA, Márcio. *Estado e Energia Elétrica em São Paulo: CESP, um estudo de caso*. Dissertação de mestrado. Campinas: Unicamp, 1980; CORRÊA, Maria Letícia. *O Setor de Energia Elétrica e a Constituição do Estado no Brasil: o Conselho Nacional de Águas e Energia, 1939-1954*. Tese de doutoramento em História. Niterói: UFF, 2003; PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha: a extinção de ramais da estrada de ferro Leopoldina, 1955-1974*. Tese de doutoramento em História. Niterói: UFF, 2000.

<sup>21</sup> Como indica FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização da Grande Engenharia Brasileira*. Dissertação de mestrado em Economia. Campinas: Unicamp, 1981. p. 1-9.

<sup>22</sup> Como as revistas *O Empreiteiro*, *Construção Pesada* e *Dirigente Construtor*, em especial a primeira delas.

associações estudados<sup>23</sup>, memórias de empresários e agentes relacionados ao objeto em estudo, algumas entrevistas com sujeitos envolvidos com o tema e período trabalhado, além das fontes produzidas diretamente pelo aparelho de Estado<sup>24</sup>. Com esse conjunto documental, conseguimos proceder uma certa reconstrução do objeto analisado, os aparelhos privados de hegemonia dos empreiteiros, porém, não sem alguns lapsos e ausências.

Imbuído da reflexão de Marc Bloch de que os documentos não falam por si mesmo<sup>25</sup>, a metodologia de tratamento da documentação que se teve acesso foi a de proceder certas questões às fontes consultadas, que correspondem às próprias perguntas que nortearam a pesquisa. Assim, procurou-se questionar como foram formadas as empresas de engenharia historicamente no Brasil; quais eram os principais aparelhos privados de hegemonia dos construtores e como era a sua organização, política interna, atividades e funcionamento; qual a atuação desses empresários e suas organizações junto ao aparelho de Estado e à sociedade de maneira mais ampla; e, por fim, como se deu a representação dessa fração de classe no aparelho estatal durante a ditadura e quais as políticas para o setor entre 1964 e 1985. Essas indagações correspondem diretamente à organização dos capítulos da tese, tendo sido retirados dois outros, que eram antes planejados e que foram descartados ao longo da pesquisa, de modo a valorizarmos mais o que havia de inédito no trabalho com as fontes. Assim, abandonamos a idéia de um capítulo de debate historiográfico sobre a ditadura e o golpe de 1964, dada a existência de ensaios que já correspondem ao problema e com os quais estamos de acordo<sup>26</sup>. Descartamos também a redação de um capítulo derradeiro sobre a atuação internacional das empreiteiras brasileiras ao longo da ditadura, dado que há um trabalho bastante completo sobre o tema<sup>27</sup>, que corresponde ao mesmo período analisado e com abordagem que corresponde em linhas gerais à forma como trabalharíamos o assunto.

Assim, o plano de redação da tese ficou dividido em quatro capítulos. No primeiro deles, analisamos a constituição histórica do setor da indústria de construção pesada no Brasil, analisando a formação histórica do mercado de obras públicas e a estatização da demanda ao longo do século XX; a gênese das principais empresas e empresários de engenharia brasileiros, divididos em sua origem regional; a trajetória do setor ao longo do período ditatorial, sinalizando as diferentes conjunturas ao longo de seus mais de 20 anos; o processo

---

<sup>23</sup> Como *Informe Sinicon*, publicado pelo Sindicato Nacional da Construção Pesada (Sinicon).

<sup>24</sup> Como o *Diário Oficial da União* e o *Diagnóstico Nacional da Indústria da Construção*.

<sup>25</sup> BLOCH, Marc Leopold Benjamin. *Apologia da História...* op. cit. p. 69-87.

<sup>26</sup> MATTOS, Marcelo Badaró. “Os trabalhadores e o golpe de 1964: um balanço da historiografia”. In: *História & Lutas de Classe*. Nº 1, abr/2005. p. 7-18; FONTES, Virgínia. “Historiografia recente sobre o golpe de 1964”. In: *1964 + 40: golpe e campo(u)s de resistência*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2004; LEMOS, Renato. “Contrarrevolução...”. op. cit.

<sup>27</sup> Trata-se de FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização...* op. cit.



de concentração e centralização de capitais na indústria de construção pesada durante o período ditatorial e a conformação de um oligopólio no setor; por fim, o processo de ramificação e diversificação das atividades das empreiteiras brasileiras.

Após a análise da constituição do mercado e das empresas do setor construtor no país, avançamos em direção à forma como esses empresários se organizavam no âmbito da sociedade civil. Os aparelhos privados de hegemonia dos empreiteiros são o tema do segundo capítulo. Começamos pela análise das sociedades, institutos e clubes de engenharia, organização pioneira dos empresários da engenharia; em seguida, tratamos das associações regionais de empresários da construção pesada, primeiras agremiações de empresas especializadas em obras públicas; das associações regionais, partimos para a abordagem dos aparelhos privados da sociedade civil de porte nacional; depois, tratamos de formas associativas relacionadas ao setor da construção pesada, como entidades rodoviaristas, de partes específicas de obras, construção imobiliária e relacionadas à engenharia; por fim, tratamos das formas de aproximação dos construtores com outros empresários em organismos específicos da sociedade civil, como em entidades industriais, empresariais-militares e internacionais.

No terceiro capítulo, após mapeadas as formas de organização dos empreiteiros em seus aparelhos da sociedade civil, tentamos conhecer a atuação desses empresários junto à sociedade, através de suas organizações ou não. Assim, tentamos verificar a criação e difusão de projetos mais amplos, voltados para toda a sociedade e também para o aparelho de Estado. Analisamos em primeiro lugar a produção ideológica dos empreiteiros, tentando apreender sua formulação de idéias, concepções de mundo e valores a partir de memórias, revistas e publicações dos aparelhos. Em seguida, abordamos as publicações e atuação dos empreiteiros junto à imprensa, notando a importância das formas de mediação para a difusão de seus projetos e noções de mundo, bem como meio para pressionar as agências e sujeitos presentes na sociedade política. Tendo em mente essas formas e meios de atuação dos empresários da construção junto a segmentos mais amplos da sociedade, tratamos na terceira parte do capítulo das principais campanhas e mobilizações realizadas pelos empreiteiros. Tratamos depois das formas de articulação dos empreiteiros para além de seu círculo de atividades, junto a outros empresários, parlamentares e junto a oficiais das forças armadas. Por fim, analisamos a atuação e a trajetória dos principais representantes e intelectuais orgânicos do setor.

Tendo em conta a formação do empresariado da construção no país, suas formas de organização em aparelhos privados de hegemonia e atuação junto à sociedade civil e política,

chegamos finalmente à análise do Estado em sentido estrito no quarto capítulo. Nessa parte da tese, propomos compreender a composição das agências do Estado e as políticas públicas, tendo em conta a articulação e atuação dos empresários do setor, aferindo seu poder e participação na ditadura. Em um primeiro sub-capítulo, abordamos as principais agências da sociedade política sob a influência e presença dos empresários da construção pesada. Em seguida, partimos para a análise das políticas públicas implantadas pela ditadura que tiveram implicações para as empreiteiras. Em uma parte específica, tratamos das políticas estatais para os operários da construção civil, notando como as medidas e diretrizes impostas pela ditadura repercutiam na vida e no cotidiano do trabalhador nesse setor. Em seguida, apresentamos os grandes projetos de engenharia pós-1964, as “estranhas catedrais”, que representam uma forma pela qual as políticas públicas para o setor se expressaram concretamente. Por fim, no item “tenebrosas transações”, trabalhamos as principais irregularidades e ilegalidades que envolviam empreiteiras e aparelho de Estado, notando como os casos de corrupção denunciados no regime se inseriam na lógica capitalista de acumulação.

Na conclusão, tentamos proceder uma análise sintética da relação entre empreiteiros e ditadura e, após a retomada de certas conclusões parciais alcançadas ao longo da tese, procuramos fazer certas reflexões mais amplas acerca das mudanças sentidas no Brasil ao longo do regime ditatorial.

## Capítulo 1

### A indústria de construção pesada brasileira em perspectiva histórica

A indústria da construção pesada pode ser considerada uma decorrência da Revolução Industrial britânica. Se a realização de grandes empreendimentos é anterior ao século XVIII e a implementação de obras públicas é tarefa historicamente associada aos Estados, há uma modificação qualitativa no setor a partir do primeiro processo de industrialização. Com a difusão do método fabril na Inglaterra, o setor de obras civis ganhou novo impulso, a urbanização associada à industrialização gerou uma demanda de obras para a infra-estrutura das cidades e os novos métodos tecnológicos associados à máquina a vapor criaram as bases para novos nichos de empreendimentos.

A Revolução Industrial logo difundiu seus métodos e a mecanização das fábricas têxteis para outras áreas da produção, como a agricultura e também a construção civil. Esse setor, modificado pelas inovações industriais, deu origem à indústria de construção, a qual tem como subsetor mais avançado, complexo e mecanizado a divisão da construção pesada, que abarca as obras de maior vulto e complexidade. É em função também da indústria que as obras de engenharia se fizeram ‘necessárias’, com a implementação de centros de geração de energia para as unidades fabris, por exemplo. Enfim, a Revolução Industrial proporcionou ao setor da construção novas demandas e áreas de atuação, além de novos métodos e técnicas.

Desde seus primórdios, o Estado teve como uma função a realização de grandes obras, o que levou inclusive estudiosos a relacionar o surgimento dos primeiros Estados à implementação dessas construções<sup>28</sup>. Edifícios e monumentos religiosos, canais e obras para fins agrícolas, caminhos e vias públicas, muralhas e sistemas de defesa, dentre outros empreendimentos, eram relacionados às principais funções realizadas pelos Estados desde a

---

<sup>28</sup> Para uma crítica à hipótese causal hidráulica, ver CARDOSO, Ciro Flamarion Santana. *Sociedades do Antigo Oriente Próximo*. São Paulo: Ática, 1986. p. 5-28.

Antiguidade. O arremetimento de numerosa força de trabalho para implementação desses projetos e o caráter muitas vezes monumental de seu resultado foram associados ao poder de Estado e nem sempre operavam no sentido de uma finalidade estritamente econômica.

Dadas essas características, vê-se outra mudança fundamental com a Revolução Industrial. Na Inglaterra dos séculos XVIII e XIX, as obras foram implementadas em boa medida por forças privadas. Empresários, industriais e proprietários rurais fizeram canais, estradas, deslocamento do leito de rios e uso da força hidráulica voltados para seus negócios. A motivação, a partir de então, passou também a ser estritamente econômica, tratando-se de obras voltadas ao auxílio ou realização direta do lucro da empresa capitalista<sup>29</sup>.

O século XIX marca um fenômeno novo, com novas motivações, finalidades, métodos, técnicas e áreas de atuação. A indústria da construção pesada foi fruto não só da Revolução Industrial, mas também da difusão do modo capitalista de produção e da sociedade burguesa. Com o avanço do predomínio das relações de produção e da lógica capitalista nas formações sociais européias, e no mundo, foram criadas as ‘necessidades’ de obras de infraestrutura, transporte, logística, energia e serviços públicos urbanos, atendendo à reprodução do capital e possibilitando sua finalidade principal, o lucro.

A difusão dos avanços técnicos e tecnológicos da indústria inglesa levou a mudanças nos estudos científicos. Associados às inovações da industrialização e suas áreas subsidiárias, novos campos de estudo ganharam fôlego e tornaram-se objeto de pesquisas acadêmicas. Nesse campo os ingleses logo perderam o pioneirismo que lhes coubera na industrialização e os centros de pesquisa e desenvolvimento tiveram como pólos mais importantes França, Alemanha e Estados Unidos, principais potências ascendentes do século XIX. A indústria e economia britânica sentiram essa falta de incentivo à educação e à pesquisa, vendo as potências emergentes dominarem, com suas empresas, os novos e mais sofisticados setores da economia moderna, como a indústria elétrica e química. Eric Hobsbawm cita, para efeito de ilustração dessa diferença de políticas estatais, o fato de a Grã-Bretanha ter, em 1913, 9.000 universitários, formando 350 engenheiros anualmente, enquanto a Alemanha possuía 60 mil alunos no ensino superior e formava naquele ano 3.000 engenheiros<sup>30</sup>.

A formação universitária principal do avanço científico associado à industrialização, às novas técnicas e tecnologias foi a Engenharia. Referida etimológica e historicamente à

---

<sup>29</sup> Consoante essa nova lógica da construção de obras públicas, é emblemática a fala do empreiteiro Sebastião Camargo acerca de sua impressão das pirâmides do Egito: “Acho uma obra monumental, como todo mundo acha, mas o que eu faço é mais útil.” Vide <http://cimento.org/> acessado em 30 de julho de 2011.

<sup>30</sup> HOBBSAWM, Eric J. *Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1983 [1968]. p. 160-80.

construção de engenhos de guerra e execução de obras com objetivos militares<sup>31</sup>, a engenharia teve significativo avanço no século XIX e viu centros de excelência serem formados nas potências ascendentes. A *École Polytechnique* de Paris, a Universidade de Berlim e as universidades e centros de inovação norte-americanos viraram modelos reproduzidos em todo mundo e esses países se mantiveram como os três pólos de inovação no século XX<sup>32</sup>.

As inovações vieram e foram fundamentais para a mudança dos conceitos na indústria da construção e da construção pesada em particular. O aço ganhou novos métodos de produção em escala industrial, incrementando a construção naval, de edifícios, estradas de ferro, montagem industrial, indústria bélica, dentre outras novidades. As descobertas e novos conhecimentos sobre a eletricidade no século XIX fizeram com que essa forma de energia fosse agregada à indústria e à economia industrial. Com ela, veio a indústria elétrica, as grandes empresas do ramo (General Electric, Westinghouse, AEG, Siemens, Telefunken etc) e as primeiras usinas de energia do mundo, inclusive as hidrelétricas, construídas na segunda metade do século<sup>33</sup>. A novidade tecnológica decorrente dos avanços técnicos da Revolução Industrial que mais influenciou a economia mundial e a construção pesada no século XIX não foi diretamente o aço ou a eletricidade, mas a ferrovia. As estradas de ferro modificaram profundamente a economia mundial e a indústria de construção pesada em particular, fazendo da construção ferroviária área prioritária das construtoras nesse período<sup>34</sup>.

A construção de ferrovias trazia em sua finalidade uma marca do que indicamos como uma novidade da indústria da construção pesada. Não se tratava de uma obra dita 'faraônica', mas de um esforço subsumido à lógica capitalista do lucro e à utilidade prática do engenheiro. No livro II d'O Capital, Marx ressalta que o tempo de transporte é um dos elementos do tempo de circulação da mercadoria, acelerando ou retardando a rotação do capital. A diversidade nos períodos de rotação do capital gera uma alteração na taxa anual de mais-valia, influenciando na taxa de lucro. Assim, o empresário tem a redução do tempo de rotação como um instrumento para elevar o lucro, aí incluído o tempo de transporte da mercadoria. A aceleração do contato entre diferentes regiões e a diminuição do tempo de deslocamento de mercadorias de um centro produtor para um consumidor incidem positivamente na taxa de lucro do empresário, o que faz com que ele tente constantemente absorver os ganhos técnicos

---

<sup>31</sup> HONORATO, César Teixeira (org.). *O Clube de Engenharia nos Momentos Decisivos da Vida do Brasil*. Rio de Janeiro: Venosa, 1996. p. 16.

<sup>32</sup> FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização... op. cit.* p. 303-14.

<sup>33</sup> Para mais detalhes, ver LANDES, David S. *Prometeu Desacorrentado: transformação tecnológica e desenvolvimento industrial na Europa Ocidental*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2005 [1969]. p. 257-302.

<sup>34</sup> HOBBSAWM, Eric J. *Era das Revoluções*. 10ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997 [1961]. p. 43-69.

para redução do tempo de transporte<sup>35</sup>. A implementação das ferrovias<sup>36</sup> permitia ao empresário produtor de mercadorias elevar seu lucro, o que ajuda a explicar a rapidez com que a novidade foi implantada no território europeu e, depois, no mundo.

Se no século XIX, as obras de engenharia estiveram atreladas à lógica do lucro e redução do tempo de transportes das mercadorias e força de trabalho, houve certa modificação nesse padrão no século XX. Com a depressão dos anos 30 e os grandes contingentes de desempregados nas economias centrais, os aparelhos de Estados desses países inauguraram políticas públicas que objetivavam a geração de empregos. Com isso, a indústria de construção – e a construção pesada em particular –, ganhou nova função, tornando-se instrumento das políticas de obtenção de pleno emprego. Realizando obras que muitas vezes não tinham uma finalidade prática direta e lógica lucrativa imediata, as empresas do setor passaram a ter um nível de atividade superior ao anteriormente verificado e foram catapultados em seu poder econômico e também político. Isso não se refere apenas à economia norte-americana, mas a várias economias capitalistas do mundo naquele momento.

O próprio John Maynard Keynes, inspirador dessas políticas, na sua obra principal – ‘Teoria Geral do Emprego, Juro e do Dinheiro’ –, receitou a construção de estradas e obras públicas como saída para a recessão nos EUA. Essa diretriz foi adotada não só nesse país e naquele momento, mas também no pós-guerra e em países ditos subdesenvolvidos<sup>37</sup>.

Baran e Sweezy entenderam que esse fenômeno correspondia a uma nova forma ou patamar da organização do capital. O estado keynesiano se correlacionava com o capital monopolista, que teve o *New Deal* como política nos EUA nos anos 30. Dentro desse plano, o *Tennessee Valley Authority* (TVA) foi uma espécie de projeto-síntese e incluía uma série de obras públicas, como construção de hidrelétricas, represas, fábricas, agências de extensão agrícola, incidindo sobre sete estados sulinos. Os seus objetivos se relacionavam à recuperação econômica regional e geração de empregos através de obras<sup>38</sup>.

Diversas empresas norte-americanas prosperaram nessa nova conjuntura. A Bechtel, uma das maiores construtoras do país, era uma empresa de origem familiar pertencente a Warren Bechtel, que havia crescido construindo oleodutos. Nos anos Roosevelt, participou de projetos do ‘New Deal’ e do esforço de guerra, quando chegou ao seu auge, ao construir 560

---

<sup>35</sup> MARX, Karl. *O Capital*. São Paulo: Nova Cultural, 1985. Livro II, vol. III. p. 179-86; 237-57.

<sup>36</sup> Sobre as principais ferrovias do século XIX e início do XX, ver MAURO, Frédéric. *História Econômica Mundial*; 1790-1970. Rio de Janeiro: Zahar, 1973. p. 199-228.

<sup>37</sup> Ver FUNDAÇÃO João Pinheiro (FJP). *Diagnóstico Nacional da Indústria da Construção*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1984. vol. 1.

<sup>38</sup> Sobre o TVA, ver BARAN, Paul A.; SWEEZY, Paul M. *O Capitalismo Monopolista: ensaio sobre a ordem econômica e social americana*. Rio de Janeiro: Zahar, 1966. p. 64-77.

navios para as potências aliadas, além de se envolver em projetos atômicos<sup>39</sup>. A Bechtel e outras empresas de construção pesada norte-americana emergiram da Segunda Grande Guerra como grandes grupos econômicos e políticos, passando a cultivar forte inserção no aparelho de Estado e proximidade com outros empresários do complexo industrial-militar.

Como veremos a seguir, a economia brasileira, de certa forma, passou também por esses diferentes momentos do desenvolvimento da indústria da construção, porém com as características particulares da dependência econômica e da formação histórica nacional.

### **1.1 – A formação histórica da indústria da construção pesada no Brasil<sup>40</sup>:**

O início das atividades da indústria da construção pesada no Brasil não foi fruto de processo endógeno de industrialização, nem decorrência do desenvolvimento de uma economia urbana própria. As primeiras obras que marcam a atuação desse ramo no país – notadamente as ferrovias – foram realizadas por empresas dos centros dinâmicos da economia capitalista européia. A atuação desses capitais forâneos na economia brasileira no século XIX não visava acelerar o tempo de rotação do capital industrial local, mas reproduzir a acumulação escravista e colonial ali dominante<sup>41</sup>.

Antes disso, até meados do século XIX, as obras públicas no Brasil tinham por característica o uso da força de trabalho escrava e reprodução da condição colonial da economia. As obras principais eram os caminhos que ligavam regiões produtoras de artigos de exportação às cidades portuárias da costa. Outro caso é o das obras urbanas, para manutenção das condições de existência das cidades coloniais brasileiras, como o aqueduto da Carioca, no Rio, em 1723, que mobilizou numerosos escravos. A maioria desses empreendimentos era de iniciativa do poder público, não sendo área de atuação típica dos grupos dominantes, os proprietários de escravos e terras e os homens de negócio. A cidade escravista colonial era marcada pelo trabalho escravo e condição colonial da economia, tendo características rurais, vias estreitas, falta de projetos urbanos e de edificação e poucos serviços públicos<sup>42</sup>.

---

<sup>39</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de julho de 1968, nº 6, ano VII.

<sup>40</sup> Um estudo sobre esse processo é feito em FJP. *Diagnóstico... op. cit.* vol. 2: Formação História. p. 1-76.

<sup>41</sup> EL-KAREH, Almir Chaiban. “A Companhia Estrada de Ferro Dom Pedro II: uma tentativa capitalista no Brasil imperial, 1855-1865”. In: GRAHAM, Richard (org.). *Ensaio sobre a Política e a Economia Fluminense no Século XIX*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional / UFF, 1974. p. 129-77.

<sup>42</sup> BENCHIMOL, Jayme Larry. *Pereira Passos, um Haussmann Tropical: renovação urbana na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1990. p. 21-39; CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *Nos Caminhos da Acumulação: negócios e poder no abastecimento de carnes verdes para a cidade do Rio de Janeiro (1808-1835)*. São Paulo: Alameda, 2010. p. 174-7.

### **Um primeiro modelo:**

O início das atividades da indústria de construção pesada no Brasil coincide aproximadamente com o começo da segunda metade do século XIX, momento em que a sociedade brasileira principiava a transição do escravismo ao capitalismo. A primeira ferrovia do Brasil foi iniciada em 1851, ligando o fundo da baía de Guanabara ao contraforte da serra de Petrópolis. Tratava-se de um empreendimento de Irineu Evangelista de Sousa, porém com tecnologia e obras por capitais ingleses<sup>43</sup>. Foram sobretudo empresas inglesas e francesas as responsáveis pela realização das ferrovias brasileiras no século XIX. A estrada de ferro Dom Pedro II, por exemplo, foi obra da companhia britânica de Edward Price, sendo que ela ligava a Corte do Rio ao interior da província, no Vale do Paraíba, e sua função principal era o transporte de produtos, eminentemente o café das fazendas do vale para o porto<sup>44</sup>.

Outras ferrovias foram feitas na província no período imperial, na trilha da produção cafeeira, mas na República o fenômeno perdeu intensidade<sup>45</sup>. São Paulo não teve a mesma trajetória, tendo a Santos-Jundiaí como primeira ferrovia nos anos 1860. A partir de então, a província teve expansão acelerada na implementação de estradas de ferro, o que prosseguiu e se acentuou após 1889, seguindo da expansão cafeeira e atingindo outros estados, quase sempre com a presença de capitais e tecnologia estrangeiros<sup>46</sup>. Outras regiões do país tiveram suas ferrovias construídas na segunda metade do século XIX e início do XX, principalmente interligando regiões produtoras de artigos voltados para exportação a cidades portuárias<sup>47</sup>.

A rede ferroviária brasileira foi construída, grosso modo, entre 1870 e 1940, quando atingiu o tamanho semelhante ao que tem nos dias atuais. Nesse período, a década de 1910 foi de crise e a malha chegou a crescer na década de 50, porém retraiu na década seguinte, em função da política de erradicação de terminais considerados deficitários. Várias estradas de ferro construídas e administradas por companhias estrangeiras foram encampadas pelo aparelho de Estado, sendo um caso emblemático disso o da Leopoldina<sup>48</sup>.

O percurso da Leopoldina é significativo de tendência vivida por várias estradas de ferro do país. Passando por momento de crise com a baixa do preço do café, após 1929,

---

<sup>43</sup> CALDEIRA, Jorge. *Mauá: empresário do império*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. p. 291.

<sup>44</sup> PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha. op. cit.* p. 48-84.

<sup>45</sup> Ver LAMEGO, Alberto Ribeiro. O Homem e a Serra. In: *Setores da Evolução Fluminense*. Rio de Janeiro: IBGE, 2007 [1950]. p. 299-423.

<sup>46</sup> LAPA, José Roberto do Amaral. *A Economia Cafeeira*. 6ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1998 [1983]. p. 11-55.

<sup>47</sup> Ver “Ferrovias e rodovias: o dualismo da política nacional de transportes no Brasil”. In: MENDONÇA, Sonia Regina de (org.). *Estado e Historiografia no Brasil*. Niterói: EdUFF / Faperj, 2006. p. 206-29.

<sup>48</sup> Para esse caso, ver MOURA, Gerson. *Sucessos e Ilusões: relações internacionais do Brasil durante e após a Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: EdFGV, 1991. p. 79-89.



firmas ferroviárias deixaram de ser lucrativas, sendo absorvidas pelo aparelho de Estado, transferidas para os patrimônios da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) e Fepasa, a companhia estadual de ferrovias de São Paulo<sup>49</sup>. A mudança do controlador da empresa possibilitaria uma modificação na origem nacional das empresas de engenharia que lhes prestavam serviços.

Associadas a essas empresas estrangeiras que aportavam no Brasil no século XIX com a finalidade de implantar e explorar o serviço do transporte sobre trilhos, companhias passaram a atuar no país na área de serviços urbanos. Dos centros dinâmicos do capitalismo vinham firmas que exploravam carris urbanos, esgoto sanitário, iluminação pública e outros empreendimentos<sup>50</sup>. Assim como as companhias construtoras de vias férreas, essas empresas demandavam obras e serviços de engenharia, realizados muitas vezes pela própria empresa ou por firmas também estrangeiras que atuavam no setor.

Essas companhias estrangeiras, ferroviárias e de serviços urbanos, foram locais de trabalho dos primeiros engenheiros formados no Brasil. A instituição de ensino de engenharia mais antiga do país foi a Academia Real Militar, de 1810, uma espécie de continuação da antiga Academia Real de Artilharia, Fortificação e Desenho, de 1792. Na academia militar eram formados intelectuais militares, dotados de saber para erguer obras, sendo que os membros do Exército e da Marinha tinham então grande importância no setor, atuando em comissões responsáveis por obras públicas no Império. A instituição sofreu reformulações ao longo do século até a criação do curso de engenharia civil e, em 1839, a academia passou a se chamar Escola Militar, sendo organizada nos moldes da *École Polytechnique* francesa. Na segunda metade do século, a escola militar foi dividida em Escola Central, de 1858, e Escola de Aplicação do Exército, concretizando a divisão dos ensinamentos de engenharia civil e militar. Em 1874, a Escola Central se transformou na Escola Polytechnica, passando ao domínio do Ministério do Império e funcionando no Largo do São Francisco, no centro do Rio. Nessa escola foi formada a primeira geração de engenheiros brasileiros, com nomes como Francisco Pereira Passos, Paulo de Frontin, Conrado Niemeyer, Belford Roxo, Carlos Sampaio, Vieira Souto e Francisco Bicalho. Parte deles fundou o Clube de Engenharia, em 1880<sup>51</sup>.

---

<sup>49</sup> PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha*. *op. cit.* p. 85-119.

<sup>50</sup> ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. 2ª ed. Rio de Janeiro: IplanRio / Zahar, 1988 [1987]. p. 35-69; ROCHA, Oswaldo Porto. *A Era das Demolições: a cidade do Rio de Janeiro, 1880-1920*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1995. p. 29.

<sup>51</sup> HONORATO (org.). *O Clube...* *op. cit.* p. 15-28; ROCHA. *A Era das Demolições*. *op. cit.* p. 42-3; MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. “O centauro imperial e o ‘partido’ dos engenheiros: a contribuição das concepções gramscianas para a noção do Estado ampliado no Brasil império”. *In: MENDONÇA, Sônia Regina de (org.). Estado e Historiografia no Brasil*. *op. cit.* p. 55-70. Para uma análise do engenheiro, ver KAWAMURA, Lili Katsuco. *Engenheiro: trabalho e ideologia*. 2ª ed. São Paulo: Ática, 1981.

Nas últimas décadas do século XIX e primeiras do XX, foram formadas outras escolas de engenharia. A Escola de Minas, projeto de cientistas franceses, data de 1876 e também em Minas vieram depois o Instituto Eletrotécnico de Itajubá, a Escola de Engenharia de Juiz de Fora e a Escola Livre de Engenharia, situada em Belo Horizonte e importante para a formação de engenheiros e empreiteiros mineiros, criada em 1912. A Escola Politécnica de São Paulo data de 1894 e dali saíram os fundadores do Instituto de Engenharia, que recebeu engenheiros também da Escola Politécnica Mackensie, de 1896. Pernambuco teve a sua Escola Politécnica e a Escola de Engenharia de Recife e outros centros universitários semelhantes foram criados em Porto Alegre, Salvador e Curitiba. A localização dessas escolas está relacionada à distribuição geográfica das primeiras, mais tradicionais e poderosas empresas de engenharia do país. Essas escolas atuaram também como centros de recepção e difusão das tecnologias de fora do Brasil, principalmente no início de seu desenvolvimento, quando esses centros eram mais recebedores do que produtores de conhecimento. Técnicas como as do concreto armado e do concreto protendido foram temas de cursos e pesquisa em laboratórios desses centros, sendo depois assimilados por engenheiros e empresas<sup>52</sup>.

Um dos principais engenheiros formados no Brasil no século XIX foi André Rebouças, que trabalhou na construção de ferrovias no Paraná e na reforma do porto do Rio de Janeiro nos anos 1870<sup>53</sup>. Apesar da atuação de Rebouças, as obras portuárias eram objeto de atuação privilegiada de firmas estrangeiras. Associados às ferrovias na materialização da estrutura dependente da economia brasileira, os portos nacionais eram objeto de críticas de navegadores e técnicos, em especial o do Rio, pelas más condições de armazenamento, atracamento, burocracia, asseio etc<sup>54</sup>. Não à toa, o porto do Rio foi o principal alvo das reformas urbanas dos governos Rodrigues Alves e Pereira Passos e, após uma ampla remodelação e adaptação às novas tecnologias náuticas, figurou como principal entrada de produtos estrangeiros no país e 15º do mundo em atividade no início do século<sup>55</sup>. A realização, expansão ou reforma de um porto – tal como as obras ferroviárias – envolviam o manejo de intensa força de trabalho<sup>56</sup>. As obras de remodelação do porto do Rio desde a

---

<sup>52</sup> INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia no Brasil: 90 anos do Instituto de Engenharia, 1916-2006*. São Paulo: Instituto de Engenharia, 2007. p. 11-57; SICEPOT-MG. *Rumo ao Futuro: a construção pesada e o desenvolvimento de Minas*. Belo Horizonte: Sicepot-MG, 2005. p. 9-19

<sup>53</sup> BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos. op. cit.* p. 51-2.

<sup>54</sup> CRUZ, Maria Cecília Velasco e. “O porto do Rio de Janeiro no século XIX: uma realidade de duas faces”. In: *Tempo*. nº 8. ago-dez de 1999. Rio de Janeiro: Setteletras, 1999. p. 1-18.

<sup>55</sup> LESSA, Carlos. *O Rio de Todos os Brasis*. Rio de Janeiro: Record, 2000. p. 183-235.

<sup>56</sup> Cezar Honorato relata que eram em média mil operários envolvidos na obra do porto de Santos em *O Polvo e o Porto*. São Paulo / Santos: Hucitec / Prefeitura Municipal de Santos, 1996. p. 97-154.

primeira década do século envolveram amplo número de operários sob a responsabilidade da empresa inglesa incumbida da obra<sup>57</sup>.

Ana Célia Castro afirma que as principais atividades de construtoras estrangeiras no país no final do século XIX e início do XX se davam nas obras ferroviárias e portuárias<sup>58</sup>. Muitas vezes vinculados aos financiamentos de casas bancárias estrangeiras, eram empresas de engenharia de fora as escolhidas para realizar o serviço. Em diversas ocasiões, essas obras portuárias foram realizadas concomitantemente com profunda remodelação urbana, outra área de atuação das empresas de engenharia. As reformas de 1902 a 1906 no Rio são bastante documentadas e fartamente estudadas na historiografia<sup>59</sup>, sendo período de obras para ampliação de vias, desmonte de morros, aterros e medidas de ordenamento urbano<sup>60</sup>.

Essas e outras reformas urbanas tinham como característica recorrente a culpabilização das moradias das classes subalternas por problemas de saúde pública, inclusive com criminalização desses grupos sociais e suas características culturais. Esse diagnóstico levava a decisões como o desalojamento dessas pessoas e sua exclusão de certos espaços urbanos, preenchidos por avenidas largas, edifícios públicos e alvos da construção imobiliária. Essas políticas levavam a uma dupla oportunidade para o capital associado à construção. Por um lado, criava novos nichos de atuação em regiões que foram alvo de desalojamento, que viraram áreas valorizadas do perímetro urbano, recebendo edifícios comerciais e residenciais luxuosos (como as avenidas Central e Beira-Mar no Rio, inauguradas com a reforma Pereira Passos e que tinham os metros quadrados mais caros da cidade). Por outro lado, a perda da residência pelas pessoas que antes habitavam esses locais criou um ramo de atuação das construtoras na Primeira República, as habitações populares e vilas operárias. Principalmente na capital do país, com as intervenções urbanas das gestões de Barata Ribeiro, Pereira Passos, Paulo de Frontin e Gustavo Sampaio houve a potencialização da questão habitacional, tornando o ramo da construção de moradias populares mercado em crescente expansão<sup>61</sup>.

Outras cidades do país registraram crescimento acelerado nesse momento, relacionado ao processo de industrialização. O caso mais expressivo foi o de São Paulo, que a partir da década de 1920 virou o principal centro fabril do país. Atrelado ao aumento do número de

---

<sup>57</sup> ROCHA, Oswaldo Porto. *A Era das Demolições*. *op. cit.* p. 98-103.

<sup>58</sup> *Apud* FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização...* *op. cit.* p. 31-109.

<sup>59</sup> Ver bibliografia em *REVISTA Rio de Janeiro*. Dossiê: Reforma Pereira Passos. Nº 10. Rio de Janeiro: Uerj / Fórum do Rio de Janeiro / Laboratório de Políticas Públicas, maio-agosto, 2003.

<sup>60</sup> Para o caso semelhante de Niterói, ver AZEVEDO, Marlice Nazareth Soares de. "Niterói urbana: a construção do espaço da cidade". In: MARTINS, Ismênia de Lima; KNAUSS, Paulo. *Cidade Múltipla: temas de história de Niterói*. Niterói: Niterói Livros, 1997. p. 19-71.

<sup>61</sup> Ver, para isso, LOBO, Eulália Maria Lahmeyer; CARVALHO, Lia de Aquino; STANLEY, Myriam. *Questão Habitacional e o Movimento Operário*. Rio de Janeiro: EdUFRJ, 1989. p. 7-69.

habitantes, a cidade viu crescer as atividades da construção imobiliária e das obras de serviços públicos e infra-estrutura urbana, para atender à indústria e seus moradores<sup>62</sup>.

Além das remodelações e obras que atendiam ao crescimento urbano, cidades eram criadas cidades planejadas, com serviços para firmas da engenharia. A nova capital do estado de Minas foi projetada pelo engenheiro do Clube de Engenharia, Aarão Reis, e começou a ser construída junto ao ramal ferroviário da Estrada de Ferro Central do Brasil, em 1894<sup>63</sup>.

Outra área de atividade das empresas de engenharia e que depois projetou as construtoras brasileiras como líderes mundiais foi o das barragens e usinas hidrelétricas. A primeira usina de eletricidade brasileira que usava a força hidráulica data de 1883, no Ribeirão do Inferno, Norte de Minas, por iniciativa de franceses associados a Gorceix e à Escola de Minas. Logo em seguida, foi construída a central hidrelétrica de Marmelos, em Juiz de Fora, com equipamentos norte-americanos, voltada para o atendimento da indústria têxtil local<sup>64</sup>.

Pequenas iniciativas como essas prosperaram e usinas com reduzida capacidade foram construídas, com uso local e pouco capital empregado. A mudança ocorreu com a instalação de grandes empresas de eletricidade, na virada do XIX para o XX e início desse século. Em 1899, foi formada em Toronto a São Paulo Railway Light and Power, com capitais canadenses, ingleses e norte-americanos. Até então, apesar das iniciativas com força hidráulica, predominavam as usinas térmicas. A Light passou a investir intensamente em hidrelétricas e ajudou a consolidar o modelo elétrico brasileiro. Sua primeira usina foi a de Parnaíba, no Tietê, com capacidade instalada de 3 megawatts, feita entre 1899 e 1901, atendendo à cidade de São Paulo e seu transporte público. Era a maior hidrelétrica do Brasil então, contando com 750 operários nas obras e a principal fonte de eletricidade de São Paulo até 1914. Depois vieram outras hidrelétricas: Fontes (velha), no ribeirão das Lajes, em Piraí, entre 1905 e 1908, com 24 MW (depois, 154 MW), para atender a cidade do Rio; Ilha dos Pombos, em 1924, no rio Paraíba do Sul, com 183 MW de potência final; Fonte Nova, em 1940; Santa Cecília, em 1952; Vigário, em 1952; Nilo Peçanha, em 1952, com 380 MW; e Pereira Passos, finalizada em 1962, com 100 MW. As obras ficavam com a própria Light ou eram realizadas pela norte-americana Morrisen Knudsen ou pela inglesa Hugo Cooper<sup>65</sup>.

---

<sup>62</sup> Um exemplo é o viaduto de Santa Ifigênia, feito com financiamento estrangeiro, como se vê em REVISTA O Empreiteiro. *100 Anos de Engenharia Brasileira*. São Paulo: O Empreiteiro / Univers, s/d [2000]. p. 34-5.

<sup>63</sup> Ver mais detalhes sobre a construção de Belo Horizonte em SINGER, Paul Israel. *Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969. p. 199-269.

<sup>64</sup> SICEPOT-MG. *Rumo ao Futuro*. op. cit. p. 31-163.

<sup>65</sup> <http://www.lightrio.com.br/>; Revista do Clube de Engenharia. Edição de novembro de 1955, nº 231; BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. *Presença dos Estados Unidos no Brasil: dois séculos de história*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1973. p. 121-4; REVISTA O Empreiteiro. *100 Anos... op. cit.* p. 24-5; ALMEIDA, Márcio Wahlers de. *Estado e Energia...* p. 28-150.

Com a criação da empresa ‘The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company Limited’, em 1904, a Light fornecia energia também à cidade do Rio. O grupo de origem canadense tinha atuação basicamente em São Paulo, Rio e Distrito Federal, sendo suas usinas distribuídas entre as bacias do Tietê e do Paraíba. Controlava os serviços de fornecimento de energia elétrica, gás, telefone e carris urbanos das duas cidades, tendo também estudos de quedas d’água e pesquisas sobre o potencial hidrelétrico dos rios brasileiros. Além disso, fez aquisições de pequenas empresas nacionais que atuavam no setor elétrico<sup>66</sup>.

Concorrendo com a Light, o grupo Guinle formou em 1909 a Companhia Brasileira de Energia Elétrica (CBEE), que inicialmente atendia à Companhia Docas de Santos. Ergueram a UHE de Itatinga, iniciada em 1901, com 15 MW. A empresa fez também a hidrelétrica de Jurubatuba e foi adquirida na década de 1920 pela American Foreign & Power, a Amforp, ligada ao grupo norte-americano Bond & Share, que se tornou a segunda força da energia elétrica no país, passando depois a ser denominada Energias Elétricas do Brasil, a EEB. A Amforp comprou a Companhia Paulista de Força e Luz, a CPFL, dos grupos Armando Salles de Oliveira e Silva Prado, em 1927, o que lhe conferiu atuação no interior de São Paulo, dividindo a geração, transmissão e distribuição da maior parte da energia elétrica no país com a Light, em um duopólio. Enquanto o grupo canadense dominava as regiões do Rio e São Paulo, a Amforp atuava no resto do país, tendo presença consolidada no interior paulista, no Sul, em Minas (onde detinha a Companhia de Força e Luz de Minas Gerais, a CFLMG) e nas capitais nordestinas. O grupo também foi responsável por diversas usinas hidrelétricas, em geral trazendo empresas estrangeiras para sua construção, tal como fazia a Light<sup>67</sup>.

Assim, o primeiro modelo da indústria de construção pesada no Brasil é o que vigorou aproximadamente entre 1850 e 1930, com obras voltadas predominantemente para reforçar o caráter dependente da economia brasileira, além de estabelecer uma tímida infra-estrutura urbano-industrial. As empresas especializadas nesses serviços eram sobretudo estrangeiras, oriundas de países como Grã-Bretanha, França, Estados Unidos e Alemanha.

### **Modificando o modelo:**

Entre 1930 e 1955, houve um período de mudanças estruturais na sociedade e no Estado brasileiro, com políticas públicas voltadas para a promoção da industrialização. Essas

---

<sup>66</sup> LIMA, Ivone Therezinha Carletto de. *Itaipu: as faces de um mega-projeto de desenvolvimento, 1930-1984*. Tese de doutoramento em História. Niterói: UFF, 2004. p. 19-90.

<sup>67</sup> ALMEIDA, Márcio Wahlers de. *Estado e Energia Elétrica em São Paulo*: CESP. *op. cit.* p. 5-27.

políticas passavam pela montagem de várias agências estatais e um reposicionamento da indústria de construção na economia. Durante o II Império e a Primeira República, o Estado pouco contratava em termos de obras públicas, sendo os principais empreendimentos de engenharia demandados por empresas privadas, sobretudo estrangeiras. Esse modelo sofreu modificações já a partir da terceira década do século XX. Com as alterações na estrutura do aparelho de Estado<sup>68</sup> ao longo das décadas de 20, 30 e 40, novas formas de atuação foram agregadas à prática de órgãos estatais, fazendo com que o aparelho de Estado se tornasse em ocasiões o realizador de obras públicas. Com alterações e aperfeiçoamentos posteriores, a função de empreender as obras foi novamente deslocada para a área privada, então notadamente para empresas nacionais.

O novo modelo foi adotado paulatinamente, com idas e vindas, sendo a década de 1930 um marco. Uma medida institucional do período foi a legalização e regulamentação da profissão de engenheiro, dando origem aos Conselhos Regionais de Engenharia e Arquitetura (CREAs) e ao Conselho Federal de Engenharia e Arquitetura (Confea)<sup>69</sup>. Essas alterações no aparelho de Estado e nas políticas públicas foram em grande medida condicionadas pelas mudanças no sistema internacional e nas relações econômicas externas brasileiras entre 1914 e 1945<sup>70</sup>. Com a crise detonada em 1929, a economia brasileira, centrada no setor agro-exportador, sobretudo de café, sofreu um forte abalo em virtude do rebaixamento dos preços de produtos básicos nos mercados internacionais. Celso Furtado lembra que a economia brasileira sofreu um duro golpe com a quebra da bolsa de Nova Iorque e suas conseqüências, mas logo voltou a crescer no início da década de 1930, deslocada do seu antigo centro dinâmico. Assim, a indústria brasileira sofreu com a crise, mas logo voltou a crescer em 1931 e a produção industrial de 1933 era a mesma da de 1929, com forte tendência de alta, assim como a agricultura voltada para o mercado interno<sup>71</sup>.

Com as dificuldades de importação durante a depressão dos anos 30 e auxiliado por políticas favoráveis, a fabricação de bens de produção necessários à indústria de construção teve crescimento acentuado. Nos anos 20, foram montadas algumas usinas de aço privadas, como a São Caetano, do grupo Jafet, em São Paulo, e a maior produtora do país então, a Companhia Siderúrgica Mineira, em Sabará, depois renomeada de Belgo-Mineira, iniciada em

---

<sup>68</sup> Para as modificações no Estado e políticas públicas, que se relacionam às mudanças na construção, ver MENDONÇA, Sônia Regina de. *Estado e Economia no Brasil*. Rio de Janeiro: Graal, 1985. p. 13-38; OLIVEIRA, Francisco de. *A Economia da Dependência Imperfeita*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Graal, 1977. p. 76-92.

<sup>69</sup> CLUBE de Engenharia (ROTSTEIN, Jaime). *Em Defesa da Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 1-102.

<sup>70</sup> Para isso, ver HOBSBAWM, Eric J. *Era dos Extremos*. São Paulo: Companhia das Letras, 1994. Parte um.

<sup>71</sup> FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 27ª ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional / Publifolha, 2000 [1959]. p. 189-258.

1917. A produção de ferrosos teve altas a partir de então e, em 1920, a produção nacional de ferro-gusa era de 14 mil toneladas, passando a 35.300 em 1930 e 64.000 em 1935<sup>72</sup>. As reorientações políticas após o golpe de 30 afetaram diretamente o setor, com a criação da Comissão Siderúrgica Nacional, em 1930, que levou à implantação da usina de Volta Redonda pela Companhia Siderúrgica Nacional. A partir de 1946, a CSN passou a produzir coque metalúrgico e o setor foi consolidado posteriormente com duas iniciativas estatais. No governo Kubitschek, foi feita a Companhia Siderúrgica Paulista, a Cosipa, com participação do governo paulista e empresariado nacional, e, em 1962, entrou em operação a usina Intendente Câmara (Usiminas), com participação estatal e de capitais japoneses. Com esses três pólos siderúrgicos principais – Volta Redonda, Cubatão e Ipatinga – ficou estabelecida a base para desenvolvimento da indústria brasileira, incluindo a indústria de construção<sup>73</sup>.

No outro material fundamental usado pela indústria de construção, os anos 20 a 50 foram marcados por uma arrancada na produção. Sem a presença de empresas estatais, a produção de cimento foi objeto de atuação do capital privado nacional e estrangeiro. A primeira fábrica de cimento do país é comumente apontada como a do coronel Antônio Prost Rodovalho em sua fazenda, em São Roque, no final do século XIX. A Companhia Brasileira de Cimento Portland, de um grupo canadense, começou a funcionar em 1926. Nessa mesma década, a produção nacional se elevou anualmente em 15,5%. A produção teve queda entre 1929 e 32 e se recuperou em seguida, principalmente após 1937. No final dos anos 30, foi atingida a auto-suficiência na produção nacional e, entre 1943 e 1952, o consumo aparente de cimento cresceu a taxas médias de 13% ao ano<sup>74</sup>.

Outro marco dessa quebra de modelo a partir dos anos 1920 é a criação dos institutos previdenciários e o uso de seus fundos para o financiamento habitacional. Com a lei Elói Chaves, de 1923, foram criadas e regulamentadas as primeiras organizações previdenciárias do país, as caixas de aposentadorias e pensões (CAPs), que tinham fonte tripartite de financiamento: dos empregados, empresas e consumidores. Nos anos 1930, foram criados os institutos de aposentadorias e pensões (IAPs), que, em princípio, coexistiram com as CAPs e, depois, absorveram-nas. Eram estruturas mais verticalizadas e atreladas ao Estado, sendo que decreto de 1931 instituiu novo conceito de contribuição tripartite, com recursos dos empregados, empresas e governo, sendo este o centralizador da arrecadação. Vieram o IAP

---

<sup>72</sup> INSTITUTO de Engenharia. *op. cit.* p. 56-85; REVISTA O Empreiteiro. *100 Anos... op. cit.* p. 48-9.

<sup>73</sup> INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia no Brasil. op. cit.* p. 56-85; REVISTA O Empreiteiro. *100 Anos de Engenharia Brasileira. op. cit.* p. 48-9; MOURA, Gerson. *Sucessos e Ilusões. op. cit.* p. 3-25.

<sup>74</sup> CHAVES, Marilena. *A Indústria de Construção no Brasil: desenvolvimento, estrutura e dinâmica*. Dissertação de mestrado em Economia Industrial. Rio de Janeiro: UFRJ, 1985. p. 78-137.

dos Marítimos (IAPM), dos industriários (Iapi), comerciários (IAPC), bancários (IAPB), servidores do Estado (Ipase) e empregados de transporte e cargas (Iapetec). Em 1935, decreto criou conta no Banco do Brasil em nome do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio (MTIC), formando o ‘Fundo Geral de Garantia e Compensação das Caixas e Institutos de Aposentadorias e Pensões’, cujos recursos seriam aplicados em investimentos rentáveis pelo Conselho Nacional do Trabalho<sup>75</sup>. Com essa estrutura, os institutos criaram carteiras prediais, que, desde a década de 1940, financiavam a construção de conjuntos habitacionais e a compra de imóveis para os associados. Apesar da presença de sindicalistas nas instâncias deliberativas dos institutos, o poder maior nesses órgãos era dos representantes do aparelho de Estado, convertendo-se os institutos em instrumentos de políticas públicas para a habitação<sup>76</sup>.

Na campanha presidencial de 1950, as equipes de Dutra e de Vargas travaram uma batalha de números sobre o financiamento habitacional. A equipe do presidente Dutra acusava o governo Vargas de ter construído apenas 12.305 “casas populares” pelos institutos e 5.019 pelas CAPs em 15 anos, enquanto o seu governo teria sido responsável por 41.313 unidades pelas IAPs e 6.225 pelas caixas em quatro anos. Independentemente das acusações, Vargas trouxe a política habitacional para o centro de seus discursos e, em pronunciamento no 1º de maio, afirmou que faria 30.000 moradias populares em sua gestão. Já iniciado o governo, o coronel Gilberto Marinho, diretor da Carteira de Hipotecas da Caixa Econômica Federal (CEF), afirmou que o problema da “casa popular” estava inscrito no “primeiro plano do programa do eminente presidente Getúlio Vargas”<sup>77</sup>. Um dos motivos dessas políticas era a tentativa de desmobilizar as formas organizativas dos trabalhadores. Eulália Lobo destaca que, desde a República Velha, um objetivo das isenções e incentivos à construção de habitações populares era enfraquecer o movimento operário<sup>78</sup>. Por vezes, isso ficava obscurecido ou tácito, mas documentos indicam essa intenção. Em correspondência para o presidente do Iapi, Gabriel Pedro Moacyr, em 1952, o ministro do Gabinete Civil da presidência, Lourival Fontes afirma que “[a] construção de casas para vendas aos associados é um privilégio contra o comunismo, pois dá ao associado o sentido de propriedade.”<sup>79</sup>

---

<sup>75</sup> ANDRADE, Eli Gurgel. *O (Des)equilíbrio da Previdência Social Brasileira, 1945-1997: componentes econômico, demográfico e institucional*. Tese de doutoramento em Demografia. Belo Horizonte: CEDEPLAR / FACE / UFMG, 1999. p. 1-4; 45-83.

<sup>76</sup> FONTES, Virgínia. *Continuidades e Rupturas na Política Habitacional Brasileira, 1920-1979*. Dissertação de mestrado em História. Niterói: UFF, 1986. p. 43-61; 74-82.

<sup>77</sup> CPDOC-FGV. Arquivo Getúlio Vargas (GV). Correspondência. GV c 1949/1950.00.00/2; Correspondência. GV c 1950/1953.00.00/2. <http://www.cpdoc.fgv.br/> acessado em 9 de janeiro de 2009.

<sup>78</sup> LOBO, Eulália Maria L.; CARVALHO, Lia de Aquino; STANLEY, Myriam. *Questão... op. cit.* p. 26-69.

<sup>79</sup> CPDOC-FGV. Arquivo Getúlio Vargas (GV). Correspondência. RJ. 2f. Referência: GV c 1952.02.04/2.



Associado a esse motivo e tentando atingir um setor das classes populares não atendido pelos IAPs e CAPs, foi criada em 1946 a Fundação Casa Popular (FCP), iniciativa conjunta do Estado e da Igreja Católica que incluía a Fundação Leão XIII. Com o objetivo de construir conjuntos habitacionais para as classes de baixa renda, a FCP funcionou até 1960, sendo responsável por quase 17 mil unidades habitacionais. Além dela, a CEF também participava do financiamento imobiliário nesse momento<sup>80</sup>.

A implementação dessas políticas de financiamento de unidades habitacionais criou nicho de atuação para empresas de engenharia. Como veremos, firmas de construção pesada atuavam também em empreendimentos imobiliários. O importante a reter é o aquecimento desse mercado com as verbas dos fundos previdenciários dos IAPs, CAPs, CEF e FCP. Só os institutos de aposentadorias e pensões foram responsáveis, entre 1932 e 1966 (quando foram extintos), pela construção de aproximadamente 115 mil unidades habitacionais<sup>81</sup>.

Relacionado ao processo de industrialização, a sociedade brasileira entrou em novo ritmo de crescimento demográfico nos anos 20 e 30. Além de atender à necessidade de novas moradias, o fornecimento de serviços públicos e infra-estrutura urbana era outra demanda crescente. Na década de 20, foram elaborados planos de reordenamento urbano mais ambiciosos que os anteriores. Projetos como ‘Os Grandes Melhoramentos de São Paulo’ e o ‘Plano de Avenidas’<sup>82</sup>, para a capital paulista e o Plano Agache para a capital federal, tiveram diretrizes e elementos concretos postos em prática nos anos 30 e 40. A realização dos mesmos e outras obras urbanas proporcionaram interessante área de atuação para as empreiteiras<sup>83</sup>.

Nos anos Vargas, veio à tona um novo tipo de obra nas duas principais cidades do país. Apesar de existirem pequenas pistas de pouso, os dois centros urbanos viram nascer nesse momento seus principais aeroportos até as décadas de 70 e 80. O aeroporto do Calabouço, futuro Santos Dumont, foi construído sobre aterro no Rio nos anos 30 e foi o principal da cidade até 1977. Em São Paulo, com o alagamento do Campo de Marte, nos anos 30, foi construído o aeroporto de Congonhas<sup>84</sup>. Posteriormente, a realização de aeroportos se tornou área de importante atuação das empresas de construção pesada brasileiras.

---

<sup>80</sup> FONTES, Virgínia. *Continuidades e Rupturas na Política Habitacional Brasileira*. op. cit. p. 82-104.

<sup>81</sup> FONTES, Virgínia. *Continuidades e Rupturas na Política Habitacional Brasileira*. op. cit. p. 82-104.

<sup>82</sup> Para ambos, ver INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia...* op. cit. p. 11-53; 56-85.

<sup>83</sup> Para o Plano Agache e as obras no Rio dos anos 20 aos 40, ver CARVALHO, Carlos Delgado de. *História da Cidade do Rio de Janeiro*. 2ª ed. Coleção Biblioteca Carioca. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1994 [1926]. p. 93-106; ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução...* op. cit. p. 71-91; LIMA, Evelyn Furquim Werneck. *Avenida Presidente Vargas: uma drástica cirurgia*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1990; LEAL, Maria da Glória de Faria. *A Construção do Espaço Urbano Carioca no Estado Novo: a indústria de construção civil*. Dissertação de mestrado em História. Niterói: UFF, 1987. p. 13-8.

<sup>84</sup> REVISTA O Empreiteiro. *100 Anos de Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 44-7.

Outra construção que teve dois grandes exemplos nos anos 30 e 40 foi a de estádios e que envolvia também o serviço das empreiteiras. A obra do Pacaembu teve início em 1936 e foi realizada na interventoria Adhemar de Barros, sendo que o mesmo deveria servir para a Copa do Mundo de 1942. Nos anos 40, confirmada a Quarta Copa de Futebol no Brasil, o Maracanã foi construído por um grupo de empreiteiras estrangeiras<sup>85</sup>. A construção de estádios e quadras passou a ser ramo de atividade das empreiteiras, sendo posteriormente alçado às construtoras nacionais, que ergueram grandiosas arenas esportivas na ditadura.

Outro ramo de certa forma encetado nesse contexto foi o das obras de saneamento, que apesar de estar inserido em intervenções urbanas antes dos anos 30, só contou com órgão estatal específico no Estado varguista. Criado em 1891 com o nome de Ministério da Indústria, da Viação de Obras Públicas, a pasta sofreu alteração em 1906, quando deixou de tratar da Indústria, tema transferido para o Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio (Maic). Em decreto de 1910, ficou estabelecido que competiam ao Ministério de Viação e Obras Públicas (MVOP) os assuntos relativos às estradas de ferro e de rodagem, navegação marítima, fluvial e aérea; as obras públicas federais nos estados e no distrito federal; a exploração e navegabilidade de rios e desobstrução de canais e pontes<sup>86</sup>. Voltado mais para viação e transportes, o ministério não dispunha de instância específica para o saneamento e não tinha atribuições claras a esse respeito. O primeiro organismo federal a tratar do assunto foi a Comissão de Saneamento da Baixada Fluminense, de 1933, transformada em departamento três anos depois. O órgão foi responsável por obras de saneamento no entorno da Baía de Guanabara e contratou o principal engenheiro brasileiro que atuava no setor, Saturnino de Brito, elogiado por Carlos Alberto Lamego. Com o tempo, os serviços se avolumaram e incluíram a transformação de pântanos em pôlders, realização de aterros, canais, diques, canalização de rios, barragens, viadutos, obras auxiliares, preparação de terrenos para rodovias (caso da Rio-São Paulo), fertilização do solo e irrigação. Com essas obras, a Baixada Fluminense foi transformada em centro produtor de alimentos para abastecimento da capital na II Guerra Mundial. Em 1940, o departamento foi transformado em órgão nacional, o Departamento Nacional de Obras de Saneamento (DNOS), atrelado ao MVOP e com as atribuições de executar a política nacional de saneamento ambiental em áreas rurais e urbanas, transformando-se em autarquia em 1962<sup>87</sup>. A criação do organismo foi importante para a construção pesada, forjando mais um nicho para empresas do setor.

---

<sup>85</sup> REVISTA O Empreiteiro. *100 Anos de Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 54-5.

<sup>86</sup> Dados obtidos no <http://www.an.gov.br/> acessado em 27 de janeiro de 2008.

<sup>87</sup> LAMEGO, Alberto Ribeiro. O Homem e a Guanabara [1948]. In: *Setores da Evolução...* op. cit. p. 269-376.

Um exemplo da atuação de empresas em obra de saneamento se deu no abastecimento de água para a cidade do Rio a partir dos anos 30. No final dessa década, foi construída a adutora de Riberão das Lajes, obra que intentava regularizar o abastecimento para a capital, dependente de pequenas adutoras que não garantiam suprimento seguro e contínuo. A obra ficou a cargo da nacional Dahne, Conceição & cia e gerou conflito com a Light, que tinha a concessão de Riberão das Lajes e de outros rios do Vale do Paraíba. Apesar dos protestos da companhia estrangeira, as duas adutoras ficaram prontas nos anos 40. No caso, a campanha difamatória da Light ocorreu porque ela própria tinha projeto de abastecimento à cidade, sendo responsável depois pelas duas adutoras Guandu-Leblon, nos anos 50 e 60<sup>88</sup>.

Além do DNOS, outro departamento governamental que passou a atuar no setor de obras públicas e teve importância regional foi o de obras contra a seca. Criado na gestão de Nilo Peçanha, com o decreto 7619, de 21 de outubro de 1909, a Inspetoria de Obras contra a Seca (Iocs) realizava intervenções no Nordeste para minimizar os efeitos das oscilações pluviométricas locais. O órgão alterou seu nome para Inspetoria Federal de Obras Contra a Seca (Ifocs) em 1919, mas manteve a função de realizar diretamente obras que iam além do problema da seca, como açudes, estradas, pontes, portos, ferrovias, hospitais, campos de pouso, redes de energia elétrica, telégrafos e até hidrelétricas. O Clube de Engenharia era entusiasta das ações do organismo e até a reformulação de suas funções, em 1945, a inspetoria não contratava empresas para realizar as obras, mas as fazia com seu próprio pessoal e equipamentos, sendo por isso caracterizada como a maior empreiteira nacional. No curto – porém impactante, principalmente para a construção pesada – governo José Linhares, o órgão foi remodelado, passando a se chamar Departamento Nacional de Obras Contra a Seca (DNOCS), com o decreto-lei nº 8846, que acabou por transformá-lo não mais em realizador, porém contratador de obras públicas. A importância do departamento na administração federal continuou e, no governo JK, o DNOCS foi incumbido de parte do projeto rodoviário do Plano de Metas, com a Fortaleza-Brasília, contratando empresas privadas para fazê-la. Enfim, com a lei 4229, de 1º de junho de 1963, o DNOCS virou uma autarquia federal<sup>89</sup>.

Essa transferência da função da construção de obras públicas do poder estatal para o privado foi fundamental para o fortalecimento das empresas e formação do grande capital no

---

<sup>88</sup> Para o tratamento pormenorizado desse caso, ver CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. “A formação do grande capital brasileiro no setor da indústria de construção: resultados preliminares de um estudo sobre causas e origens”. In: *Trabalho Necessário*. Niterói: UFF, 2009. p. 1-23.

<sup>89</sup> <http://www.dnocs.gov.br/> acessado em 18 de janeiro de 2011; FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização... op. cit.* p. 31-109; Revista do Clube de Engenharia. Edição de março de 1955, nº 223.

setor da construção pesada. Análogo ao DNOCS, que foi importante para o fortalecimento das construtoras nordestinas, temos o caso da energia elétrica.

A Constituição de 1891, seguindo a reação descentralizadora oposta ao centralismo imperial, determinou que as riquezas do subsolo e os rios pertenciam aos proprietários dos terrenos e aos municípios e estados, ficando o poder de concessão de lavras e exploração de quedas d'água com o poder local. Como vimos, a implantação do parque gerador de energia elétrica na Primeira República foi obra quase exclusiva de empresas privadas, cabendo-lhes a pesquisa sobre potencial hidráulico e localização de quedas para instalação de usinas. As mudanças começaram na década de 1920, quando foi formada, no Ministério da Agricultura, a Comissão Federal de Forças Hidráulicas. Esse órgão, de 1928, contava com engenheiros e tinha como função levantar o potencial hidrelétrico nacional<sup>90</sup>.

Modificações mais profundas ocorreram após o golpe de 1930. O poder das empresas de energia elétrica foi limitado com o fim, em 1933, da cláusula-ouro, que permitia ajustes tarifários baseados na depreciação da moeda nacional, causando protestos dos consumidores, em especial os usuários de bondes urbanos. Postulado em projeto de 1907, foi instituído pelo governo, em 1934, o Código de Águas, documento que marcou ruptura nas políticas públicas para o setor elétrico. Com ele, ficou organizada e regulamentada a produção de energia elétrica no país, com a transferência de incumbências estaduais e municipais para a União, como a fiscalização, aprovação de tarifas e concessão de lavras e quedas d'água. O código previa também à União o direito de encampar concessões quando fosse do interesse público e previu a progressiva nacionalização das fontes de energia elétrica. Essa centralização e institucionalização das políticas para o setor ganhou força nos anos 1930 com a criação de mais duas agências estatais: o Conselho Federal de Forças Hidráulicas e Energia Elétrica (CFFHEE), responsável pelo aproveitamento hidráulico e estudos relativos à indústria elétrica no país e, principalmente, o Conselho Nacional de Águas e Energia Elétrica (CNAEE), de 1939, encarregado de propor ao governo medidas que permitissem ampliar as instalações e o aumento da capacidade do complexo gerador, transmissor e distribuidor<sup>91</sup>.

Em 1940, 98% da produção de energia elétrica do país era dominada pelo capital privado. Apesar de a Constituição de 1946 ter abandonado o princípio da nacionalização de jazidas e fontes de energia elétrica<sup>92</sup>, o avanço do aparelho de Estado sobre o setor – que

---

<sup>90</sup> LIMA, Ivone T. C. de. *Itaipu. op. cit.* p. 19-90; INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia... op. cit.* p. 11-53.

<sup>91</sup> LIMA, Ivone Therezinha Carletto de. *Itaipu. op. cit.* p. 19-90; INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia no Brasil. op. cit.* p. 11-53; SICEPOT-MG. *Rumo ao Futuro. op. cit.* p. 31-163. Sobre o CNAEE, ver CORRÊA, Maria Letícia. *O Setor de Energia Elétrica e a Constituição do Estado no Brasil. op. cit.*

<sup>92</sup> LIMA, Ivone Therezinha Carletto de. *Itaipu. op. cit.* p. 19-90.

acabou sendo uma vitória para as construtoras nacionais – contava então com um projeto, a Companhia Hidrelétrica do Vale do São Francisco (Chesf) e a usina de Paulo Afonso.

Criada em 1945, a Chesf era uma empresa estatal voltada para auxiliar o desenvolvimento regional no Nordeste, sob a inspiração do *Tennessee Valley Authority* (TVA), do governo Roosevelt. A idéia era construir um complexo que incluiria exploração de energia elétrica, irrigação e navegação. Contando com equipe do Ministério da Agricultura, que já estudava a exploração de quedas d'água do rio São Francisco, a Chesf começou em 1948 a construir a hidrelétrica de Paulo Afonso, a maior do país e com diversas inovações técnicas, como o fato de ser a primeira usina brasileira no subsolo. A justificativa para a obra era que a Amforp atuava na região, mas só atendia às capitais nordestinas, não chegando ao interior dos estados. A peculiaridade da obra de Paulo Afonso é que, sendo demandada por um novo contratador, o aparelho de Estado, e não mais as empresas privadas estrangeiras, suas obras também ficaram sob a competência do próprio Estado. Assim, o projeto foi tocado pelos quadros do Serviço Geológico e Mineralógico e da Chesf, liderados pelo seu coordenador, o engenheiro Octávio Marcondes Ferraz. Paulo Afonso representou uma espécie de ponto de transição nos modelos de construção hidrelétrica no país. Tendo como contratador uma empresa pública, como ficou sendo o padrão desse momento em diante, sua obra ficou sob a incumbência da própria estatal, enquanto as futuras obras da companhia ficariam sob o encargo de empresas privadas, notadamente nacionais<sup>93</sup>.

Apesar de caracterizado como projeto mais voltado para o desenvolvimento regional, a Chesf fazia parte de uma política mais ampla de intervenção estatal no setor. Consoante o Código de Águas e as instâncias burocráticas criadas nos anos 1930, o governo Vargas elaborou entre 1943 e 1946 um primeiro Plano Nacional de Eletrificação, a cargo de técnicos do Conselho Federal de Comércio Exterior (CFCE). Após o interregno do período Dutra, quando o projeto não teve andamento, a volta de Vargas à presidência da República possibilitou a retomada de uma política nacional de eletrificação. Apesar das pressões sofridas, em 1953, chegou ao Congresso o projeto de lei 3204, com o Plano Federal de Eletrificação, de autoria de Jesus Pereira Soares e outros. Ele criava o Imposto Único sobre Energia Elétrica (o IUEE) e o Fundo Federal de Eletrificação (FFE), aprovados após a morte de Vargas, assim como a nova estatal, a Eletrobrás. Várias discussões ocorreram sobre o projeto e uma forte polarização foi notada nos seminários promovidos pelo Instituto de Engenharia de São Paulo. Os ataques às propostas não impediram que alguns técnicos críticos

---

<sup>93</sup> ALMEIDA, Júlio Sérgio Gomes de; DAIN, Sulamis; ZONINSEIN, Jonas. *Indústria de Construção e Política Econômica Brasileira do Pós-Guerra*: relatório de pesquisa. Rio de Janeiro: IEI/UFRJ, 1982. p. 1-145.

ao projeto exercessem funções nas autarquias criadas, como Octávio Marcondes Ferraz, presidente da Eletrobrás entre 1964 e 1967, mesmo tendo sido contra a criação da estatal<sup>94</sup>.

Lei de junho de 1960 criou o Ministério de Minas e Energia (MME), que incorporou o CNAEE e a Divisão de Águas, antes sob a alçada do Ministério da Agricultura. Instalado a partir de fevereiro de 1961, o novo ministério passou a ser área de atuação privilegiada de grandes empreiteiros, as barrageiras. As funções do novo ministério eram estudar e despachar todos os assuntos relativos à produção mineral e energia, incluindo outras atribuições<sup>95</sup>.

Já em abril de 1961, após sete anos de tramitação, com pressão contrária da Light, o Congresso Nacional aprovou através da lei 3890 a criação da Eletrobrás, *holding* que incorporava Chesf, Furnas, Chevap (Companhia Hidrelétrica do Vale do Paraíba) e Termochar (Termelétricas de Charqueadas S.A.). Criada em sessão do CNAEE, em 1962, com a presença do presidente João Goulart, a Eletrobrás tinha recursos oriundos do empréstimo sobre energia elétrica, instituído em 1962, e do IUEE, aprovado em 1964<sup>96</sup>. Com esses recursos depositados no fundo de eletrificação, a estatal e suas subsidiárias foram instrumento para o fortalecimento das grandes construtoras brasileiras durante a ditadura, através das obras de hidrelétricas e linhas de transmissão, que ficaram a cargo de um grupo seleto de empresas e que representariam o grande capital no setor.

Outra empresa estatal importante para o setor de construção pesada, proposta e, nesse caso, aprovada pelo próprio governo Vargas foi a Petrobrás (BR). Antes da sua criação, o setor de petróleo já movimentava o setor da construção, porém nesses serviços predominavam as empresas estrangeiras. Obras anteriores à criação da BR foram as refinarias gaúchas Riograndense e Ipiranga e a paulista Matarazzo, nos anos 30. O primeiro campo de exploração comercial de petróleo no país foi aberto em 1928, na Bahia, onde foi construída a refinaria de Mataripe, em 1946. A primeira planta petroquímica no país data de 1946, no Paraná, por empresa norte-americana. Da segunda metade dos anos 40 data também o primeiro oleoduto nacional, entre Santos e São Paulo. Em 1950, o Conselho Nacional do Petróleo (CNP) começou a construir a refinaria Presidente Bernardes, em Cubatão, e, enfim, em 1954, entrava em operação a maior refinaria do país, Capuava<sup>97</sup>. A abertura e operação de

---

<sup>94</sup> CORRÊA, Maria Letícia. “Os projetos para o setor de energia elétrica brasileira no segundo governo Vargas: o debate no Instituto de Engenharia de São Paulo”. In: MENDONÇA, Sônia Regina de (org.). *O Estado Brasileiro: agências e agentes*. Niterói: EdUff / Vício de Leitura, 2005. p. 79-95; LIMA, Ivone Therezinha Carletto de. *Itaipu. op. cit.* p. 19-90; ALMEIDA; DAIN; ZONINSEIN. *Indústria... op. cit.* p. 1-145.

<sup>95</sup> Para as atribuições do MME, <http://www.an.gov.br/>; ver também LIMA, I. T. C. de. *Itaipu. op. cit.* p. 19-90.

<sup>96</sup> LIMA, Ivone Therezinha Carletto de. *Itaipu. op. cit.* p. 19-90; <http://www.eletrabras.gov.br/>

<sup>97</sup> POÇAS, Bernardo Galheiro. *A Construção da Petroquímica no Brasil: sucessos e limitações*. Monografia de final de curso. Niterói: Pós-Graduação em Engenharia de Petróleo e Gás, 2009. p. 26-41; CHAVES, Marilena. *A Indústria... op. cit.* p. 78-137; Revista do Clube de Engenharia. Edição de março de 1955, nº 223.

poços de petróleo e a construção de refinarias, pólos petroquímicos e dutos de gás e petróleo eram atividades exercidas desde os anos 30 e que envolveram posteriormente a atuação das empresas de engenharia nacionais, com o marco decisivo da criação da estatal brasileira de petróleo. Após envio do projeto de criação da estatal para o Congresso, foi aprovada lei de corte mais nacionalista e estatista que a original. Ao invés de empresa de capital misto, foi decidida a criação de uma empresa totalmente estatal que executaria o monopólio da pesquisa, lavra, refino, transporte marítimo e por dutos, administrada pelo CNP. Apesar da pressão dos grupos estrangeiros, a lei 2004 foi aprovada em 3 de outubro de 1953, criando a Petrobrás<sup>98</sup>.

A vitória não foi apenas dos estudantes e outros grupos sociais que viram suas mobilizações serem recebidas positivamente pelos parlamentares. Como fica patente nessa entrevista anônima de um empreiteiro, a criação da BR e a sua primeira gestão representou uma oportunidade para o capital nacional da construção pesada e da montagem industrial:

Não houve, vamos dizer assim, uma pré-determinação por parte do Governo, mas, naturalmente, houve a ‘benção’; alguns membros do Governo que acompanharam essa idéia. Por exemplo, um homem que ajudou muito dentro do Governo foi Juracy Magalhães (...). O Juracy começou esse processo de ajudar as firmas nacionais; o processo aí se ampliou e tornou-se ativo ao longo da vida da Petrobrás. (...) A Petrobrás sempre deu a oportunidade para as empresas se habilitassem [sic] a novos campos da técnica... se ‘encostassem’ numa firma estrangeira para absorver a tecnologia.

(...) A contratação dos trabalhos de uma empresa de engenharia é um ato de fé, porque está tudo no chão. E o que você vai fazer? Você tem que acreditar no que eu faço. (...) Então é possível que alguma empresa do Estado tenha tido alguma relutância. (...) mas a tendência, decididamente, era contratar a empresa brasileira.<sup>99</sup>  
[grifo e supressões feitos pela entrevistadora]

Como veremos adiante, a Petrobrás não representou apenas incentivo às empresas nacionais para obter contratos e aprender com novas obras e tecnologias, mas também um incentivo regional, dado que os quadros da empresa inicialmente eram dominados por pessoal vindo do Nordeste, principalmente da Bahia, e suas atividades também eram centradas naquela região.

Se a construção de hidrelétricas foi responsável por criar demanda para a consolidação das maiores firmas de construção pesada e as obras relacionadas à indústria petrolífera foram relevantes para a formação de empresas de engenharia de alta especialidade técnica, o tipo de obra que marcou a atuação das empreiteiras brasileiras foi a construção rodoviária. A implementação de estradas de rodagem foi a atividade mais comum das empresas de construção pesada brasileiras no século XX e envolveu pequenas empresas, que realizavam trechos simples e agiam como sub-empreiteiras das maiores construtoras, além de companhias

<sup>98</sup> MOURA, Gerson. *A Campanha do Petróleo*. Coleção Tudo é História. São Paulo: Brasiliense, 1986. p. 76-90.

<sup>99</sup> Entrevista anônima. In: CHAVES, Marilena. *A Indústria de Construção no Brasil*. op. cit. p. 118.

médias e grandes, envolvidas nos projetos rodoviários mais ambiciosos dos tempos de JK e da ditadura. Apesar dessa marca, a construção de rodovias só se deu em larga escala no país a partir da década de 40, sobretudo após as mudanças institucionais implementadas em 1945<sup>100</sup>.

Parte da malha rodoviária brasileira está assentada sobre traçados de antigas trilhas de tropeiros, o que é o caso da antiga Rio-São Paulo. A lógica privada e liberal da Primeira República ficou explícita na construção de rodovias, como no caso da Rio-Teresópolis, feita pela entidade privada Sociedade Civil dos Amigos de Teresópolis, que tinha como um dos líderes Carlos Guinle, presidente do Automóvel Club do Rio de Janeiro. A sociedade foi responsável pela realização da estrada, mas seguindo a lógica da estatização da atividade contratante, o governo Dutra determinou que o DNER ficasse responsável pela rodovia<sup>101</sup>.

Segundo engenheiros que estudaram o “rodoviarismo” brasileiro<sup>102</sup>, não foram os estados que seguiram o exemplo do governo federal, mas a União que seguiu o modelo dos estados mais prósperos. Ao explicitar essa afirmação, esses engenheiros aludem, dentre outros casos, à administração de Washington Luís no estado de São Paulo e a implementação nacional de seu projeto quando de sua gestão federal, entre 1926 e 1930, marco nas políticas rodoviárias no país. Paulo de Frontin afirma que no governo federal Washington Luís o projeto rodoviário ganhou autonomia das ferrovias<sup>103</sup>. Uma frase do presidente se tornou lema dos rodoviaristas brasileiros, quando ele afirmou que “governar é povoar; mas não se povoa sem se abrir estradas, e de todas as espécies; governar é pois abrir estradas.”<sup>104</sup>

Ainda no estado de São Paulo, entre 1920 e 1924, Washington Luís ficou conhecido como “governador estradeiro” pela implementação de várias rodovias – como a São Paulo-Riberão Preto e a São Paulo-Sorocaba, além da pavimentação da São Paulo-Santos –, bem como pelos projetos de rodovias interestaduais, como a Rio-São Paulo, a São Paulo-Cuiabá e a São Paulo-Curitiba. Além disso, iniciou a estrada São Paulo-Pouso Alto, que se tornou a parte paulista da Rio-São Paulo, completada em seu trecho fluminense justamente quando Washington Luís assumiu a presidência da República<sup>105</sup>.

Mais do que a implementação de rodovias, a importância de sua gestão na presidência da República em relação às obras rodoviárias se deve à regulamentação da lei 1835-C, que criou um fundo especial para construção e conservação de estradas de rodagem, com recursos

---

<sup>100</sup> Sobre as primeiras estradas de rodagem feitas no país, ver CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. Rio de Janeiro: Engenharia, 1967. p. 193-9; REVISTA O Empreiteiro. *100 Anos... op. cit.* p. 16-9.

<sup>101</sup> SINICON. *Dois Brasis: o que a infraestrutura está mudando*. Cotia: Eolis Produções Culturais, 2009. p. 12-23.

<sup>102</sup> Ver CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira. op. cit.* p. 193-9.

<sup>103</sup> PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha. op. cit.* p. 48-84.

<sup>104</sup> SINICESP. *A Saga da Construção Pesada em São Paulo*. Vinhedo, SP: Avis brasilis, 2008. p. 82-93.

<sup>105</sup> SINICESP. *A Saga... op. cit.* p. 82-93; CLUBE de Engenharia. *Luta... op. cit.* p. 193-9.



de um imposto adicional sobre combustíveis e veículos importados, o que depois inspirou a futura legislação rodoviária brasileira e o próprio fundo administrado pelo DNER (apenas de 1937). O governo Washington Luís foi também responsável pelos primeiros planos rodoviários nacionais, projetando estradas implantadas posteriormente. Seu governo construiu e inaugurou a Rio-Petrópolis e a Rio-São Paulo (futura BR-2). Esta rodovia sofreu reformulação no governo Dutra, com retificação de traçado e redução de 101 km, sendo reinaugurada em 1951 com o nome do então presidente<sup>106</sup>.

Com o golpe de 1930, o rodoviarismo de Washington Luís foi, em um primeiro momento, associado à República Velha e a Comissão de Estradas de Rodagem foi extinta, passando a Inspetoria de Estradas de Ferro a tratar do tema<sup>107</sup>. A partir das novas articulações e mudanças nas correlações de forças no aparelho de Estado, o projeto rodoviário foi retomado. Foi criado em 1934 o Plano Nacional de Viação, que incluía a rodovia Transbrasiliana, que cortaria o território nacional de Sul a Norte<sup>108</sup>. O antigo órgão voltou à tona sob o título de Comissão de Estradas de Rodagem Federais, o qual, em 1937, foi transformado em Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, o DNER. Subordinado ao MVOP e dirigido pelo Conselho Rodoviário Nacional, o DNER era constituído por 11 divisões, procuradoria jurídica e comissões, tendo como competência elaborar o plano nacional de estradas de rodagem, execução e fiscalização de obras e melhoramentos nas estradas, assim como o seu policiamento. O órgão se tornou, após reformulação em 1945, na principal instância estatal de atuação dos empresários da construção pesada nacional, sendo o mais importante contratador de obras públicas do país. Era também um dos órgãos que mais empregava pessoal na administração pública federal, com 30 mil empregados em 1966<sup>109</sup>.

Durante a Segunda Guerra, com os ataques à marinha mercante brasileira e dificuldade de realização do comércio de cabotagem, exportação e importação, o programa rodoviário ganhou fôlego, com o objetivo de integrar os principais centros do território nacional. Nessa conjuntura, foi criado o projeto da Rio-Bahia e, depois, uma política nacional de planejamento do transporte rodoviário. Em 1944, foi lançado o plano quinquenal para o setor, o Plano Rodoviário Nacional (PRN), instituído pelo decreto-lei 15093<sup>110</sup>.

A mudança maior, no entanto, veio na gestão José Linhares, com o engenheiro Maurício Joppert da Silva como ministro de Viação, no breve período de 29 de outubro de

---

<sup>106</sup> PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha*. *op. cit.* p. 120-88; REVISTA O Empreiteiro. *100 Anos de Engenharia Brasileira*. *op. cit.* p. 16-9; SINICON. *Dois Brasis*. *op. cit.* p. 12-23; <http://www.transportes.gov.br/>

<sup>107</sup> CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. *op. cit.* p. 193-9.

<sup>108</sup> KUBITSCHER, Juscelino. *Por Que Construí Brasília*. Rio de Janeiro: Bloch, 1975. p. 72-5.

<sup>109</sup> CLUBE de Engenharia. *Luta...* *op. cit.* p. 187-91; <http://www.an.gov.br/> acessado em 27 de janeiro de 2008.

<sup>110</sup> FERAZ Filho, Galeno T. *A Transnacionalização...* *op. cit.* p. 31-109; SINICON. *Dois...* *op. cit.* p. 12-23.

1945 a 31 de janeiro de 1946. Encarregado de reformar o Plano de Viação de 1934, Joppert montou equipe com técnicos do Clube de Engenharia, como Edison Passos e Régis Bittencourt, e lançou a ‘Nova Política Rodoviária do Brasil’, através do decreto-lei 8463, de 27 de dezembro de 1945. A chamada lei Joppert reorganizou o DNER, dando-lhe autonomia financeira e administrativa, além de uma Divisão de Planejamento. A lei criou o Fundo Rodoviário Nacional (FRN), que contava com recursos do Imposto Único sobre Combustíveis Líquidos e Lubrificantes Minerais (IUSCL), de 1940. De sua arrecadação, 40% ia para o DNER e 60% para estados, territórios e Distrito Federal. O FRN deu suporte à realização do PRN, provendo verbas ao DNER e disponibilizando um fundo garantidor que seria usado para a tomada de empréstimos, inclusive no exterior. O FRN potencializou também programas estaduais de obras rodoviárias, implementadas pelos Departamentos de Estradas e Rodagens (DERs) estaduais, sendo o paulista e o mineiro os mais consistentes. Empresários do setor afirmaram em entrevistas que foi a Lei Joppert que deu o ponto de partida para a história das construtoras nacionais<sup>111</sup>. O DNER recebia recursos do FRN e também dotações do Orçamento da União, em uma quantidade expressiva de verbas, em especial nos anos 50 e 60. Além disso, em 1952, a alíquota do imposto sobre combustíveis e lubrificantes foi majorada, o que deu base para implementação do programa rodoviário do Plano de Metas de JK<sup>112</sup>.

A lei Joppert constitui, portanto, o marco central da história da construção rodoviária no Brasil e criou o ramo central de especialização das empreiteiras. A partir desse momento, o sistema rodoviário, responsável por aproximadamente 50% do transporte no país, teve forte arrancada, com a implementação de vigorosos programas rodoviários, o que levou a que, em três décadas, 80% do transporte no Brasil fosse realizado por rodovias. A construção de estradas passou então a utilizar um numeroso maquinário, em princípio importado e depois produzido no Brasil, sobretudo por multinacionais. O estopim para o processo de modernização da construção rodoviária foi dado nas obras da rodovia presidente Dutra. A instrução 70 da Sumoc, além disso, deu facilidades às importações de máquinas e equipamentos, o que reforçou o uso desses meios de produção nas obras rodoviárias<sup>113</sup>. A compra de equipamentos pelas construtoras brasileiras deu início a uma aproximação das empreiteiras com empresas como Caterpillar, Terex (do grupo GM), FiatAllis (do grupo Fiat), Komatsu e a nacional Villares, bem como conflitos localizados.

---

<sup>111</sup> Em FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização... op. cit.* p. 31-109.

<sup>112</sup> ALMEIDA, Júlio Sérgio Gomes de; DAIN, Sulamis; ZONINSEIN, Jonas. *Indústria... op. cit.* p. 1-145.

<sup>113</sup> CHAVES, M. *A Indústria... op. cit.* p. 29-77; FERRAZ Filho, G. T. *A Transnacionalização... op. cit.* p. 31-109

A criação do FRN deu vigor a projetos rodoviários que cortavam quase todo o país, como a BR-4 (Rio-Bahia), que começou na década de 1940 e era a maior rodovia da América Latina; a BR-3, ou nova Rio-Belo Horizonte, foi concluída no final da década de 1950, parcialmente feita sobre o desenho da estrada União e Indústria; a BR-2, ou Rio-Porto Alegre, feita por trechos, incluindo a Rio-São Paulo, São Paulo-Curitiba, Curitiba-Lajes e Lajes-Porto Alegre, sendo totalmente concluída também no governo JK; além de rodovias estaduais<sup>114</sup>.

Os gastos com transportes correspondiam a 51,3% do plano quinquenal Salte (plano do governo Dutra, cuja sigla representava as áreas nele focalizadas: Saúde, Alimentação, Transporte e Energia) e, em 1953, Vargas admitiu em pronunciamento a preferência pelas rodovias. Houve também impulso para a pavimentação de estradas com o FRN, o que se fortaleceu com a criação da Petrobrás e produção de asfalto pela empresa<sup>115</sup>.

A lei Joppert foi influenciada pela gestão Washington Luís na presidência da República e pela legislação criada em seu governo. A prática política de prioridade para a construção de estradas teve continuidade em São Paulo nos anos 1930, antes da implementação da política rodoviária nacional. O Departamento de Estradas de Rodagem de São Paulo precedeu a criação do DNER, sendo datado de 1934, proveniente da antiga Inspeção de Estradas de Rodagem de São Paulo, órgão administrado pelo engenheiro Joaquim Timótheo de Oliveira Penteado. Em sua gestão, Penteado foi responsável pela abertura da Santos-Jundiaí, conhecida como estrada dos sentenciados, por ter sido construída com o trabalho de detentos, prática que se tornou comum nas obras públicas rodoviárias do país nas décadas seguintes. Participou também da construção da Campinas-Itu, São Paulo-Santos (a primeira estrada brasileira totalmente pavimentada), São Paulo-Sorocaba e São Paulo-Bananal. Já em 1936, foi criado o Plano Rodoviário Estadual e durante a interventoria Adhemar de Barros, a construção de importantes e modernas rodovias foi iniciada. O seu governo foi caracterizado pelo princípio das obras da rodovia Anchieta, ligando Santos a São Paulo, a primeira auto-estrada brasileira, iniciada em 1939; e a Anhangüera, ligando São Paulo a Jundiaí, posteriormente estendida até Campinas<sup>116</sup>. Nas décadas de 1940 e 1950, aumentou o vigor da construção de estradas em São Paulo com o uso das verbas do FRN.

A ação das federações na contratação de obras públicas, que tinha geralmente preferência para as empresas dos próprios estados, não se deu só com a implementação de rodovias, mas também, dentre outros tipos de obras, com as empresas estaduais de energia.

---

<sup>114</sup> PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha*. op. cit. p. 120-88; SINICON. *Dois Brasis*. op. cit. p. 12-23.

<sup>115</sup> LOBO, Eulália Maria Lahmeyer (org.). *Rio de Janeiro Operário*. Rio de Janeiro: Access, 1992. p. 197-221.

<sup>116</sup> SINICESP. *A Saga...* op. cit. p. 54-65; REVISTA O Empreiteiro. *100 Anos...* op. cit. p. 16-9.

Seguindo o exemplo anterior mineiro, o governo do engenheiro Lucas Nogueira Garcez, iniciado em 1950, planejou a expansão da geração e transmissão de energia elétrica em São Paulo. Naquele momento, a CPFL, do grupo Amforp, construía a hidrelétrica de Peixoto, no rio Grande, depois rebatizada de marechal Mascarenhas de Moraes; e a Companhia Brasileira de Alumínio, do grupo Ermírio de Moraes, construía a UHE de Jequiá. O governo estadual passou também a construir usinas, como a de Salto Grande, no rio Paranapanema, com o objetivo de eletrificar a ferrovia Sorocabana. A gestão Garcez criou a primeira estatal paulista de eletricidade, a Usinas Hidrelétricas do Paranapanema, a Uselpa, em 1953, que iniciou a construção da usina de Jurumirim. Em seguida, foram criadas as também estaduais Companhia Hidrelétrica do Rio Pardo (Cherp), em 1955, para tocar a construção da usina de Euclides da Cunha, e o ambicioso projeto da Companhia Hidrelétrica de Urubupungá (a Celusa), voltada para transformar o Tietê e o rio Paraná em pólos econômicos, com hidrelétricas e eclusas para transporte fluvial, em associação com os estados vizinhos. Para sua realização, foi formada a Comissão Interestadual da Bacia do Paraná-Uruguai (Cibpu). Os mineiros John Cotrim e Lucas Lopes, em uma reunião da comissão, apresentaram uma contraproposta, a UHE de Furnas, no rio Grande, entre São Paulo e Minas. A comissão se dividia ali nos dois principais projetos hidrelétricos do Brasil dos anos 50 e 60, Furnas e Jupuí. Os dois foram adiante, o de Jupuí encaminhado pelo governo estadual paulista, e o de Furnas dirigido pelo governo federal de JK, com projeto dos engenheiros da Cemig<sup>117</sup>.

A máquina estadual paulista foi uma grande contratadora de obras públicas do país, muitas vezes superando o governo federal em volume de recursos empregados. Por isso, foi responsável pela gestão e fortalecimento das maiores empreiteiras brasileiras, escorada por um aparelho de Estado que protegia as construtoras que tinham sede no estado. O ‘planinho paulista’, iniciativa estadual no ramo da energia elétrica, que contou com a colaboração de Jesus Soares Pereira, reunia as companhias Uselpa, Cherp, Celusa e outras, que em 1966 foram unificadas na Cesp<sup>118</sup>. Se o governo estadual paulista foi o mais poderoso contratante de obras do país, o mais inovador e que criou um projeto que, depois, foi transformado em modelo nacional, foi Minas Gerais, com seus audaciosos projetos rodoviário e de energia.

Ao contrário da federação paulista, o governo de Minas apenas transformou a sua Inspetoria de Estradas de Rodagem em DER em 1946, após a criação do FRN. Como

---

<sup>117</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande: a história das maiores obras do país dos homens que as fizeram*. São Paulo: Saraiva / Vigília, 2008. p. 131-49; INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia... op. cit.* p. 88-125; REVISTA O Empreiteiro. *100 Anos... op. cit.* p. 126-7; CORRÊA, Maria Letícia. “A participação dos técnicos...”. *op. cit.* p. 147-65; FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização... op. cit.* p. 31-109.

<sup>118</sup> ALMEIDA, Júlio Sérgio Gomes de; DAIN, Sulamis; ZONINSEIN, Jonas. *Indústria de Construção... op. cit.* p. 1-145; ALMEIDA, Márcio Wahlers de. *Estado e Energia Elétrica em São Paulo... op. cit.* p. 151-332.

secretário do governo Milton Campos, o engenheiro Lucas Lopes foi um dos principais defensores da criação do DER-MG e do uso das verbas do FRN, contra a opinião do secretário Israel Pinheiro, que defendia investimentos em ferrovias. Sem um projeto mais ambicioso nesse âmbito até então, o governo estadual Kubitschek foi o primeiro a ter um plano rodoviário estadual de grande porte. Prevendo construir 2 mil quilômetros de rodovias em um quinquênio, a gestão estadual JK foi responsável pela implantação de 3.825 km de estradas, superação de metas que marcou também seu período à frente da Presidência. Para além da quantidade de quilômetros implantados durante o seu governo, a administração de Juscelino no estado foi marcada pela adoção do padrão norte-americano de construção rodoviária, que depois foi ampliado para todo o país. Segundo esse modelo, a construção de uma rodovia deve ser realizada em três etapas: 1ª) abertura da estrada com exigências mínimas de curvatura, inclinação de rampas e largura; 2ª) melhoramentos com o alargamento da pista, deixando-a pronta para a pavimentação; 3ª) quando o tráfego ficar superior a 500 veículos/dia, é feita a pavimentação de tipo poliédrico, asfáltico ou cimento portland<sup>119</sup>.

A adoção dessas normas técnicas para a construção de rodovias criou modelo para a expansão da malha nacional e só fortaleceu o grupo rodoviarista, estabelecendo um novo símbolo – Juscelino – para os defensores desse meio de transporte. A política foi importante também para a criação do segundo maior celeiro de empreiteiras do país, o estado de Minas. Como as construtoras do estado eram inicialmente pequenas e pouco capitalizadas, elas se reuniram durante o governo JK no consórcio Ajax, que adquiria máquinas e recebia contratos para trechos de rodovias sem licitação. Apesar da presença de algumas construtoras do Rio e de São Paulo, as mais fortalecidas e beneficiadas com o programa foram as mineiras<sup>120</sup>.

Tão ou mais inovador que o programa rodoviário mineiro foi o projeto de eletrificação do estado. Até 1935, Minas possuía 117 usinas de pequeno porte operadas por 89 empresas privadas. A CFLMG, subsidiária da Bond & Share, produzia boa parcela da capacidade do estado e tinha a concessão da exploração de energia em Belo Horizonte. O secretário estadual de Agricultura, Israel Pinheiro, propôs a criação do município industrial de Contagem, desmembrando-o da capital do estado. Em Contagem, houve a primeira experiência de fornecimento de energia elétrica pelo governo mineiro, com a usina de Gafanhoto, administrada pelo Departamento de Águas e Energia Elétrica (DAEE) estadual, e que atendia fábricas locais. Em 1942, comissão do governo Benedito Valadares desenvolveu o ‘Plano de Centrais Elétricas’, reformulado posteriormente pelo engenheiro Lucas Lopes, que havia

---

<sup>119</sup> SICEPOT-MG. *Rumo... op. cit.* p. 31-163; FERRAZ Filho, G. T. *A Transnacionalização... op. cit.* p. 31-109.

<sup>120</sup> SICEPOT-MG. *Rumo... op. cit.* p. 31-163; FERRAZ Filho, G. T. *A Transnacionalização... op. cit.* p. 31-109.

começado sua carreira na Amforp e trabalhou como secretário nos governos Benedito Valadares e Milton Campos. O governo Milton Campos encomendou, em 1949, Plano de Eletrificação de Minas Gerais, com estudos liderados por Lucas Lopes. JK deu continuidade ao plano, prometendo dobrar a capacidade elétrica do estado e criou três empresas responsáveis cada uma por uma usina: a Companhia de Eletricidade do Alto Rio Grande (Cearg), incumbida da usina de Itutinga; a do Médio Rio Doce (CEMRD), que ficou com a UHE de Tronqueiras; e a do Alto Rio Doce (Ceard), que iniciara a hidrelétrica de Salto Grande. Em 1951, a Assembléia Legislativa de Minas aprovou projeto do governador para formar companhia auxiliar, a Centrais Elétricas de Minas Gerais (a Cemig), com solenidade em maio de 1952. A empresa unificava as três companhias elétricas mineiras e seu primeiro presidente foi Lucas Lopes, tendo ela recursos provenientes da Taxa de Recuperação Econômica, instituída pelo governo anterior<sup>121</sup>.

Atuando como uma empresa de capital misto que tinha suas clientes como acionistas, como era o caso da siderúrgica Belgo-Mineira e fábricas de cimento, a Cemig foi uma das principais contratantes de obras às empreiteiras nacionais, especialmente as mineiras. Na Cemig e nas companhias estaduais de energia paulistas, a obra de suas primeiras usinas hidrelétricas foi encomendada a consórcios de empresas estrangeiras, detentoras da técnica e tecnologia para a construção, com firmas nacionais. Nessas obras, as empreiteiras nacionais, notadamente dos mesmos estados da companhia elétrica contratante, adquiririam conhecimento e experiência para tocar sozinhas as obras posteriores de usinas<sup>122</sup>. O marco da fundação da Cemig é importante também pela referência criada para outros estados. Assim, após a sua formação, foram criadas as estatais paulistas de energia, depois reunidas na Companhia Elétrica de São Paulo (Cesp), a Companhia de Eletricidade do estado de Goiás (Celg), a paranaense (Copel), a capixaba (Escelsa) e outras<sup>123</sup>.

Relacionado e condicionado pelo processo de industrialização entre as décadas de 1920 e 1940, foi forjada uma demanda de obras públicas no país, com a construção de habitações nas cidades, infra-estrutura urbana, aeroportos, estádios, obras de saneamento, de transporte (em especial as rodovias) e de energia (com destaque para as hidrelétricas). Tendo o Estado como indutor do novo padrão de acumulação, centrado no setor industrial, foram criadas agências para contratação desses empreendimentos de engenharia. Se até a Primeira

---

<sup>121</sup> SICEPOT-MG. *Rumo ao Futuro*. *op. cit.* p. 31-163; CORRÊA, Maria Letícia. “A participação dos técnicos na ‘conquista do Estado’: historiografia e proposta de estudo de caso”. *op. cit.* p. 147-65.

<sup>122</sup> ALMEIDA, Márcio Wahlers de. *Estado e Energia Elétrica em São Paulo...* *op. cit.* p. 28-150.

<sup>123</sup> Para as companhias estaduais, ver ALMEIDA; DAIN; ZONINSEIN. *Indústria...* *op. cit.* p. 1-145.

República, essa função de contratar as obras era resguardada sobretudo a empresas privadas estrangeiras, com as modificações no padrão de acumulação capitalista no Brasil e nas injunções políticas no interior do aparelho de Estado, a contratação de obras que garantiram o desenvolvimento urbano-industrial nacional recaiu sobre o Estado. Inicialmente, no entanto, houve uma substituição não só da função contratante, mas também na realização das obras, que passou a ser feita pelo próprio Estado, em um típico modelo de transição. Com o aperfeiçoamento do modelo, essa operação recairia sobre a empresa privada nacional.

### **O aperfeiçoamento do modelo:**

Se desde os anos 30, houve um processo de estatização da contratação das obras de construção pesada, posteriormente viu-se a retirada do aparelho de Estado da atividade construtora, passando a mero contratador das obras. Trata-se de um processo longo, complexo, com idas e vindas e cheio de exceções, sendo o governo que melhor marca essa divisão de tarefas entre o Estado e as empresas privadas o de Juscelino Kubitschek, quando houve não só aumento significativo das obras contratadas, como sinais claros dessa divisão de funções<sup>124</sup>. Isso foi visto com a Chesf e o DNOCS, órgãos antes responsáveis pela realização da obra, com seus equipamentos próprios e que, a partir de então, passaram a contratar empresas para a realização do serviço. Trata-se de um aperfeiçoamento do modelo varguista e uma vitória dos interesses dos empresários do setor. O modelo teve continuidade posteriormente, marcando a realização de obras na ditadura.

Vários testemunhos convergem sobre a relevância do governo JK para a alavancagem do setor da construção pesada, além do fortalecimento e nacionalização das atividades das empreiteiras brasileiras. Jaime Rotstein, engenheiro e empresário do setor, segue essa linha:

A bem da verdade, temos que reconhecer que, no govêrno anterior ao do sr. Jânio Quadros, realmente houve muito trabalho de engenharia. Não estamos aqui no mérito dos erros ou acertos da política adotada pelo govêrno do sr. Juscelino Kubitschek. No terreno particular da engenharia, foi a época que ela mais floresceu, a tal ponto de haver trabalho até para as firmas nacionais, levando a que pudessem se desenvolver e substituir emprêsas estrangeiras, até aquela época muito bem estabelecidas no País, vencendo a argumentação de que não existiam firmas nacionais capazes de substituí-las.<sup>125</sup>

---

<sup>124</sup> FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização... op. cit.* p. 31-109; CAMARGOS, Regina Coeli Moreira. *Estado e Empreiteiros... op. cit.* p. 30-64; 65-136. Ver também FJP. *Diagnóstico... op. cit.* vol. 2.

<sup>125</sup> CLUBE de Engenharia (ROTSTEIN, Jaime). *Em Defesa da Engenharia Brasileira. op. cit.* p. 25.

Essas linhas constam em livro de 1966 e indicam a centralidade dada pelos empresários da engenharia para o governo JK na atividade de suas firmas e história do setor no país.

Visão similar tem o ex-ministro Antonio Delfim Netto, ao se referir aos governos que mais contrataram obras dos empreiteiros:

As referências em termos de modernização da infra-estrutura são claramente os governos Juscelino Kubitschek, na década de 50, e os do período autoritário (Costa e Silva, Emílio Garrastazu Médici e Ernesto Geisel, nas décadas de 1960 e 1970, além de João Figueiredo, na década de 1980). Foram períodos absolutamente diferenciados em termos de atmosfera política, mas guardam uma notável semelhança em dois aspectos-chave: não apenas garantiram um nível bastante razoável de investimentos públicos como deram estímulo e suporte às empresas privadas nos setores de engenharia e construção, as empreiteiras de obras.<sup>126</sup>

O trecho traz certo auto-elogio, visto que dos cinco governos apontados por Delfim, ele era ministro em três (Costa e Silva, Médici e Figueiredo), além de embaixador em Paris durante o período Geisel. O único governo mencionado no qual ele não esteve presente foi o de Juscelino. No mesmo prefácio, Delfim destaca os governos estaduais de JK e Adhemar como fortes investidores em obras públicas de infra-estrutura<sup>127</sup>.

Desde a Segunda Guerra, foram feitos planos de desenvolvimento por agências estatais, como o Plano Salte, o Láfer, fora os estaduais de Carvalho Pinto e outros. A maioria dos autores, no entanto, está de acordo que o primeiro plano econômico mais articulado é o Plano de Metas<sup>128</sup>. Criado por comissão mista de técnicos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) e da Comissão Econômica para América Latina da ONU (Cepal), as 31 metas previstas no plano do governo JK foram marco em termos de política de planejamento estatal no país, contemplando os setores de transportes, energia, alimentação, indústria de base, educação e a construção da nova capital do país. O Plano tinha as suas 12 primeiras e mais importantes metas relacionadas a transportes (5) e energia (7)<sup>129</sup>, levando Juscelino a afirmar: “Criei o binômio ‘energia e transportes’. Foi a primeira vez que surgiu, no Brasil, um programa simbolicamente reunido em duas palavras...”<sup>130</sup>. Os dois setores são justamente os de maior interesse dos empreiteiros no que tange ao Plano de Metas.

A implementação do plano foi considerada um sucesso ao final do governo pelo presidente e assessores, sendo que várias metas foram superadas, como a da construção de

<sup>126</sup> DELFIM Netto, A. Prefácio ‘O tempo dos empreendedores’. In: QUINTELLA, W. *Memórias... op. cit.* p. 12.

<sup>127</sup> DELFIM Netto, Antonio. Prefácio ‘O tempo dos empreendedores’. *op. cit.* p. 11-4.

<sup>128</sup> Para as políticas de planejamento no Brasil, ver CARDOSO, Fernando Henrique. “Aspectos políticos do planejamento no Brasil”. In: *O Modelo Político Brasileiro e outros ensaios*. São Paulo: Difel, s/d. p. 80-103.

<sup>129</sup> MARANHÃO, Ricardo. *O Governo Juscelino Kubitschek*. São Paulo: Brasiliense, 1981. p. 44-67; BENEVIDES, Maria Victória. *O Governo Juscelino Kubitschek*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976. p. 199-245.

<sup>130</sup> BENEVIDES, Maria Victória de Mesquita. *O Governo Juscelino Kubitschek. op. cit.* p. 292.



rodovias e de produção energética, que se elevou em 65%. Houve ainda aumento significativo da produção e refino de petróleo, produção de aço e da indústria, que foi de um índice de 100 em 1955 para 197 em 1959, em parte pela chegada maciça de multinacionais ao Brasil, auxiliadas pelas condições proporcionadas pela instrução 113 da Sumoc, de 1955. A meta prevista para a educação, no entanto, não foi atingida, como algumas em alimentação<sup>131</sup>.

Além dos ramos de energia e transportes, outro objetivo do plano que demandou serviços dos empreiteiros foi a construção de Brasília. O Ministério da Educação e Saúde (MES) começou no início de 1956 a preparar o projeto da nova capital e, após a votação da transferência do Distrito Federal pelo Congresso, foi criada a Companhia Urbanizadora da Nova Capital (a Novacap), em setembro de 1956, responsável pelas obras de Brasília. Tendo escolhido o também mineiro Israel Pinheiro para a presidência da empresa, JK convidou o deputado federal da UDN de São Paulo, Iris Meinberg<sup>132</sup>, para o seu departamento financeiro, medida que tinha o objetivo de evitar críticas de corrupção e superfaturamento pela oposição parlamentar<sup>133</sup>. A Novacap era representativa do novo modelo de relação aparelho de Estado-empregados estabelecido por JK, já que era empresa que apenas contratava as companhias privadas e coordenava as obras, sem realizar serviço de engenharia direto.

Para os empreiteiros, a construção de Brasília era interessante por incluir as seguintes obras: conexão viária e elétrica da nova capital com o Sudeste e o resto do país; construção dos prédios públicos do Eixo Monumental, o que ficou com apenas uma empreiteira; construção dos prédios e edifícios diversos do plano piloto, nas asas Sul e Norte e proximidades; criação de infra-estrutura para a cidade, com suas vias modernas, túneis, trevos, saneamento de água e esgoto, rede de distribuição de energia elétrica etc; construção de obras auxiliares, como a barragem do Paranoá. Diversos trabalhadores vieram sobretudo de Minas, Goiás e Nordeste e as condições de trabalho eram precárias, com greves constantes<sup>134</sup>. O presidente visitava as obras semanalmente e participou da coordenação dos trabalhos com Israel Pinheiro e os empreiteiros tem tom saudosista em relação a JK e seu tempo<sup>135</sup>. A obra da nova capital foi oportunidade significativa principalmente para construtoras mineiras, cariocas e paulistas aumentarem o seu porta-fólio de obras e atuarem em uma localidade distante. Tratou-se também de um momento decisivo para a aproximação entre esses

---

<sup>131</sup> MARANHÃO, Ricardo. *O Governo Juscelino Kubitschek*. *op. cit.* p. 44-67.

<sup>132</sup> Da Sociedade Nacional de Agricultura (SNA) e de outras entidades patronais ruralistas. Ver MENDONÇA, Sonia Regina de. *O Patronato Rural no Brasil Recente (1964-1993)*. Rio de Janeiro: EdUFRJ, 2010. p. 286.

<sup>133</sup> REVISTA O Empreiteiro. *100 Anos... op. cit.* p. 62-4; QUINTELLA, Wilson. *Memórias... op. cit.* p. 161-96.

<sup>134</sup> SOUSA, Nair Heloísa Bicalho de. *Operários e Política: estudo sobre os trabalhadores da construção civil em Brasília*. Dissertação de mestrado em Ciências Sociais. Brasília: UnB, 1978. p. 7-16; 17-64.

<sup>135</sup> Ver, por exemplo, QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. *op. cit.* p. 161-96.

empresários, muito voltados para obras em seus estados de origem até então, favorecendo a sua organização em aparelhos da sociedade civil de âmbito nacional. O fator pressa ajudava ainda a maximizar os lucros e outras oportunidades para as construtoras estavam mais nas rodovias e, em menor escala, nas obras de energia elétrica.

Ao contrário do plano Salte, voltado mais para o transporte ferroviário, o Plano de Metas priorizou a construção de estradas de rodagem. Com proposta inicial de implementar 10.000 km de rodovias, o governo JK aumentou seguidamente essa meta, chegando a total de 12.169 quilômetros construídos. As metas de pavimentação e restauração também foram superadas, indo de 2.376 km para 9.591 km as rodovias federais pavimentadas de 1955 a 1961 e a extensão nacional passou de 459.714 km para 499.550 km entre 1955 e 1961<sup>136</sup>. No período, os estados engrossaram esse esforço e implantaram grandes programas de construção e pavimentação de rodovias, dado o reforço do FRN de 1952. Em sentido oposto, as ferrovias perderam fôlego e, findo o governo, foram construídos apenas 826 km de estradas de ferro<sup>137</sup>.

Relacionado à implantação da malha rodoviária e à construção da nova capital, projetada para o transporte automobilístico, estava a política para instalação de montadoras no país. Com o auxílio das políticas cambial e fiscal, e com as condições específicas para a abertura das fábricas previstas pelo Grupo Executivo da Indústria Automobilística (o Geia), montadoras de automóveis da Alemanha, França, Japão e Estados Unidos estabeleceram fábricas no Brasil, sobretudo na grande São Paulo, substituindo a importação de veículos<sup>138</sup>. Esses representantes das multinacionais, ou empresários associados a eles, estabeleceram conexões com os empreiteiros brasileiros, aproximados pela bandeira do rodoviarismo.

O DNER e o MVOP foram deslocados para o centro das políticas governamentais. O engenheiro Lafayette Prado afirma que o departamento adquiriu então “status virtualmente ministerial”, comandado por Régis Bittencourt<sup>139</sup>. JK, apesar de mudanças nos ministérios, resguardou o da Viação e Obras Públicas sempre para o PSD. Por isso, Benevides afirma: “No entanto, cumpre lembrar que o PSD (inclusive ao ‘controlar’ o Ministério da Viação) vivia muito voltado para os programas de obras públicas e relação com os empreiteiros, altamente florescentes no período.”<sup>140</sup> Sobre a construção de estradas, a autora entende que essas eram relacionadas “às metas rodoviárias, diretamente vinculáveis aos interesses locais, mas também

---

<sup>136</sup> ALMEIDA, Júlio Sérgio Gomes de; DAIN, Sulamis; ZONINSEIN, Jonas. *Indústria... op. cit.* p. 1-145.

<sup>137</sup> FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização... op. cit.* p. 31-109; CAMARGOS, Regina Coeli Moreira. *Estado... op. cit.* p. 65-136; MARANHÃO, Ricardo. *O Governo Juscelino Kubitschek. op. cit.* p. 44-67.

<sup>138</sup> PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha. op. cit.* p. 120-88.

<sup>139</sup> PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção. op. cit.* p. 287-94.

<sup>140</sup> BENEVIDES, Maria Victória de Mesquita. *O Governo Juscelino Kubitschek. op. cit.* p. 111.

aos interesses dos grandes empreiteiros ligados à cúpula do PSD.”<sup>141</sup> Essa aproximação de empreiteiros mineiros, cariocas e paulistas a JK e setores do PSD criou problemas para alguns deles posteriormente, nos governos Jânio Quadros e Castello e na Guanabara de Lacerda.

O DNER usou no período critérios não-licitatórios para a escolha das empreiteiras. Alegando que o volume de obras era muito grande, o departamento fazia seleção prévia, havendo poucas concorrências no período JK. O PSD também mantinha controle sobre a diretoria do órgão e o andamento das obras rodoviárias era facilitado, com preços de serviços de terraplanagem com natureza mais complexa do que a real, incluindo rochas e necessidade de equipamentos especiais em trechos que não o exigiam. Usando essa prática abertamente, o DNER alegava inflação e alta nos preços de materiais, mão-de-obra e equipamentos<sup>142</sup>.

Segundo Lafayette Prado, as rodovias do período JK foram divididas em três prioridades: 1) o eixo Sudeste-Sul e litorâneo, com a Rio-Belo Horizonte, São Paulo-Curitiba e Rio-Bahia; 2) a vinculação do território nacional à nova capital, com a Belo Horizonte-Brasília; 3) os acessos pioneiros na Amazônia, com a Belém-Brasília e a Cuiabá-Porto Velho<sup>143</sup>. O projeto rodoviário incluía uma centralidade em Brasília, com papel de centro aglutinador do novo desenho rodoviário do país, formando um cruzeiro rodoviário com 5 mil km em cada corredor<sup>144</sup>. A nova capital teve acessos desenhados para Belo Horizonte, Fortaleza, Belém e Acre e na Brasília-Fortaleza, a obra foi contratada pelo DNOCS, sendo a última iniciada por Juscelino. Na Brasília-Acre, a obra foi projetada e entregue às empreiteiras sem licitação antes do fim do governo, não chegando a ser iniciada no período<sup>145</sup>. A única conexão ferroviária feita com Brasília partiu do Sudeste, não havendo proposta de ligação da nova capital federal com outras regiões do país<sup>146</sup>. Essas obras rodoviárias representaram a principal fonte de ganhos para os empreiteiros no período JK, consolidando essa especialidade dentre as empresas brasileiras de engenharia. As atuações junto ao DNER e as relações com o grupo de JK projetaram as empreiteiras mineiras para diversas regiões do país.

O setor de energia elétrica não representou então nicho tão rico como a construção rodoviária para as empreiteiras nacionais. Mesmo assim, houve o semear do controle técnico e tecnológico da construção desse empreendimento pelas empreiteiras brasileiras, com a obrigatoriedade imposta pelo governo JK para que empresas nacionais participassem das

---

<sup>141</sup> BENEVIDES, Maria Victória de Mesquita. *O Governo Juscelino Kubitschek. op. cit.* p. 215.

<sup>142</sup> Para essas práticas e relatos do poder do DNER então, inclusive entre parlamentares, ver ALMEIDA, Júlio Sérgio Gomes de; DAIN, Sulamis; ZONINSEIN, Jonas. *Indústria... op. cit.* p. 1-145.

<sup>143</sup> PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção. op. cit.* p. 287-94.

<sup>144</sup> Conforme projeto de KUBITSCHEK, Juscelino. *Por Que Construí Brasília. op. cit.* p. 72-5.

<sup>145</sup> LEAL, Paulo Nunes. *O Outro Braço da Cruz. SI: s/e, s/d.* p. 62-3.

<sup>146</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande. op. cit.* p. 161-96.

obras de hidrelétricas feitas no país, como ocorreu em Furnas. Além disso, o Grupo de Trabalho número 1, instituído por JK após a posse deveria discutir e apresentar propostas para a legislação de energia elétrica do país. O projeto da Eletrobrás ficou parado no período<sup>147</sup>.

A partir de projeto realizado na Cemig, a implantação da usina no rio Grande foi tornada política federal a partir de 1956. Para sua construção, foi criada uma nova empresa de capital misto federal, a Furnas Sociedade Anônima, de 1957. Com a obrigatoriedade de participação de empresas brasileiras no consórcio construtor da usina, a mineira Mendes Júnior se associou a firmas estrangeiras para implementar a central, sendo responsável por obras auxiliares, o que a ajudou na obtenção de *know-how* para obras barrageiras futuras<sup>148</sup>.

Wilson Quintella dá uma explicação excêntrica para a nacionalização das obras de barragens por empresas brasileiras. Depois de relatar que a empresa na qual ele trabalhava, a Camargo Corrêa, recusou a proposta de ingleses de colocar o nome da companhia brasileira no consórcio construtor da usina de Três Marias, da Cemig, Quintella relata um incidente ocorrido na obra que quase matou o presidente Kubitschek, quando esse fazia uma visita de inspeção. “Depois desse incidente, o governo federal proibiu construtoras estrangeiras de trabalharem no Brasil. Dali em diante, obras públicas só com empresas nacionais. Assim, nasceu a indústria brasileira de construção pesada.”<sup>149</sup> Como veremos, as empresas estrangeiras continuaram atuando no país e só com decreto-lei de 1969, a atividade das empreiteiras estrangeiras foi proibida no país, apesar de ter havido exceções após a lei.

Outra iniciativa do governo JK teve importância para o setor da construção pesada em âmbito regional. Depois da forte seca que acometeu o Nordeste em 1958, foi criado o ‘Grupo de Trabalho para Desenvolvimento do Nordeste’ (GTDN), que enfatizava questões econômicas, sociais e políticas, e não só climáticas, para a análise e proposta de soluções dos problemas locais. O GT levou à criação da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (a Sudene), em dezembro de 1959, sob a direção de Celso Furtado, já presente no GTDN. Foi criado também o Banco do Nordeste (BNB) e o objetivo era industrializar a região, sendo o meio para tal dotar seus estados de uma infra-estrutura adequada. Os projetos incluíam rodovias, aproveitamento de matérias-primas, hidrelétricas e incentivos para instalação de empresas com subsídios fiscais. A partir disso, vários investimentos vieram, como a Usina Siderúrgica da Bahia (a Usiba), a Companhia Pernambucana de Borracha

---

<sup>147</sup> BENEVIDES, Maria Victória de Mesquita. *O Governo... op. cit.* p. 199-245; FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização... op. cit.* p. 31-109..

<sup>148</sup> BENEVIDES, Maria Victória de Mesquita. *O Governo... op. cit.* p. 199-245.

<sup>149</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande. op. cit.* p. 200.

Sintética (a Coperbo), além de fábricas de auto-peças, metalúrgicas, fiação e tecelagem etc, com a participação de empreiteiras nordestinas nas obras na maioria dos casos<sup>150</sup>.

A criação do Sudene e do BNB completou o grupo dos ‘padrinhos’ das empreiteiras nordestinas, junto com DNOCS, Chesf e Petrobrás. Essas agências do governo federal geravam um intenso conjunto de encomendas às empreiteiras locais e, apesar dos contratos com os governos estaduais e prefeituras, foi com aquelas demandantes de obras públicas que as empresas nordestinas se projetaram regional e, depois, nacionalmente.

Findo o governo JK, a economia brasileira crescia em marcha avançada e as obras públicas corriam em processo acelerado. As cidades estavam em veloz desenvolvimento demográfico, criando demandas de serviços públicos e de infra-estrutura, chegando a ter crises de abastecimento<sup>151</sup>. A nova conjuntura política, porém, levou a uma redução no ritmo de obras. Com a contratação das empresas de construção pesada praticamente monopolizada pelo aparelho de Estado, o setor viu um corte de recursos com as medidas de austeridade fiscal do governo Jânio Quadros, que ordenou também a desaceleração das obras de Brasília. Com a renúncia, a solução do parlamentarismo e os sucessivos ministérios, o governo federal ficou de mãos atadas quanto ao andamento dos projetos públicos de engenharia. Foi a partir de 1963 que as empresas retomaram parte das atividades com encomendas do governo federal e também dos estados de São Paulo, Minas Gerais e Guanabara, irrigados com os dólares do Fundo norte-americano do Trigo, na política de apoio aos governos anti-janguistas pelo Departamento de Estado na gestão Kennedy. Nas palavras de Wilson Quintella, a construção pesada brasileira estava voltando ao pleno vapor quando da eclosão do golpe de 1964<sup>152</sup>.

O objetivo desse sub-capítulo foi fazer um painel da formação da indústria da construção pesada no país historicamente, sinalizando as principais obras exploradas pelas empresas do setor, bem como peculiaridades do processo brasileiro. Três períodos e modelos se sucederam no mercado de obras de infra-estrutura: 1) de meados do século XIX até as décadas de 20 e 30, quando as principais obras de engenharia no país eram realizadas por empresas privadas estrangeiras, contratadas principalmente por outras firmas estrangeiras que atuavam no setor de infra-estrutura, em especial ferrovias, energia, portos e serviços urbanos; 2) das décadas de 1920 e 1930 até meados dos anos 50, quando o Estado entrou como contratador e também realizador de obras públicas, subsidiando a formação e o fortalecimento

---

<sup>150</sup> SINGER, Paul Israel. *Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana*. op. cit. p. 271-357.

<sup>151</sup> TOLEDO, Caio Navarro de. *O Governo Goulart e o Golpe de 64*. São Paulo: Brasiliense, 1987. p. 22-40

<sup>152</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. op. cit. p. 239-62.

de um capital industrial no país, o que incluiu a criação de instrumentos jurídicos e institucionais e montagem das agências que iriam contratar as obras de infra-estrutura; 3) de meados da década de 1950 em diante, quando o modelo inaugurado nos anos 30 se consolidou e foi aperfeiçoado, através da elevação do aparelho de Estado a demandante quase exclusivo de obras públicas e estabelecendo a separação entre a atividade estatal-contratante e privada-contratada. A montagem desse modelo a partir do período JK, em subsídio ao desenvolvimento do capital industrial no país, criou um novo nicho de atuação para as empresas industriais nacionais, o mercado nacional de obras públicas, no qual atuavam privilegiadamente empresas brasileiras<sup>153</sup>. Como veremos posteriormente, a ditadura civil-militar brasileira não inovou formalmente em relação a esse terceiro modelo, mantendo as linhas mestras de um mercado altamente rentável para as empresas nacionais de engenharia.

## **1.2 – As principais empresas e empresários da construção pesada no Brasil:**

A idéia que norteava o sub-capítulo anterior era mostrar como se formou e se avolumou uma certa ‘demanda’ de obras públicas, relacionada diretamente aos processos de urbanização e industrialização da economia brasileira. O fio condutor desse sub-capítulo é a identificação dos sujeitos realizadores desses empreendimentos no âmbito empresarial, ou melhor, identificar os empreiteiros brasileiros. Apontaremos de maneira sumária a relação desses construtores com outros empresários, militares, funcionários do aparelho de Estado ou sua inserção nos aparelhos da sociedade civil e agências estatais. Apesar de o foco maior da tese ser o estudo da sociedade civil, seus aparelhos privados de hegemonia e sua atuação junto ao aparelho de Estado, entendemos que precisamos antes conhecer a trajetória desses agentes históricos em sua própria condição de classe, ou melhor, junto às suas propriedades empresariais. Acreditamos que, assim, poderá ficar mais clara e rica a abordagem dos aparelhos privados e seus diretores, inclusive os chamados ‘líderes da classe’.

As empresas de construção pesada têm certas características específicas em relação à mercadoria produzida, a obra pronta. Trata-se de um produto não-multiplicável, ou apenas em alguns casos (como na construção industrializada e padronizada), de longa duração em sua produção, que agrega uma grande quantidade de força de trabalho, além de equipamentos e

---

<sup>153</sup> Ver MENDONÇA, Sônia Regina de. *Estado e Economia... op. cit.* p. 13-68; OLIVEIRA, Francisco de. *A Economia da... op. cit.* p. 76-92. Sobre o novo padrão de acumulação pós-1955, ver DRAIBE, Sônia. *Rumos e Metamorfoses: Estado e industrialização no Brasil, 1930/1960*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995. p. 11-55.

materiais. Como o cliente é na maior parte dos casos o aparelho de Estado, há peculiaridades na atuação política e empresarial dessas companhias<sup>154</sup>. Outra característica das empresas do setor – não só dele – é o fato de que, como é verificável em seus nomes, sua origem é sobretudo familiar. São firmas pertencentes na maior parte dos casos a certos indivíduos ou grupos de indivíduos como companhias limitadas e que, após a reforma do sistema financeiro, entre 1964 e 1968, seguindo um movimento realizado por outras firmas, tornaram-se em grande parte sociedades anônimas, inclusive com emissão de papéis na bolsa<sup>155</sup>. Mesmo com essa abertura de parte do capital acionário, a maioria das empreiteiras continuou sob controle de famílias e grupos restritos, que determinavam a estratégia empresarial.

Fernando Henrique Cardoso, em sua tese de livre docência, entende que os empresários brasileiros de maneira geral não são engajados na política<sup>156</sup>. Eli Diniz e Raul Boschi destacaram que diversos autores do campo das Ciências Sociais caracterizam o empresariado nacional como politicamente fraco, incluindo Fernando Henrique, além de Luciano Martins, Wilmar Faria, Nathaniel Leff e outros. Em sua própria pesquisa, os dois autores mostraram que os empresários industriais brasileiros participam sim da política de Estado e se engajam em campanhas, objetivos e medidas junto ao aparelho estatal e à sociedade<sup>157</sup>. O mesmo pode ser dito da fração do empresariado industrial empenhada no setor de construção pesada, como veremos a seguir.

### **As empresas estrangeiras:**

Desde as primeiras obras de construção pesada no Brasil, em meados do século XIX, havia a presença de empresas estrangeiras de engenharia no país, antes das primeiras companhias nacionais. Na implantação da estrada de ferro de Petrópolis, foi contratada uma empresa inglesa e foi também uma inglesa a responsável pela obra da ferrovia Dom Pedro II<sup>158</sup>. Na década de 1860, a britânica City Improvements se instalou na capital imperial e passou a explorar o ramo de obras urbanas<sup>159</sup>, abrindo caminho para firmas francesas, alemãs

---

<sup>154</sup> Uma reflexão foi feita em CHAVES, Marilena. *A Indústria de Construção... op. cit.* p. 1-28.

<sup>155</sup> TAVARES, Maria da Conceição. “Brasil – estratégias de conglomeração”. In: FIORI, José Luís da Costa (org.). *Estados e Moedas no Desenvolvimento das Nações*. Petrópolis: Vozes, 1999. p. 327-50.

<sup>156</sup> Ver CARDOSO, Fernando Henrique. *Empresário Industrial e Desenvolvimento Econômico no Brasil*. 2ª ed. São Paulo: Difel, 1972 e também “Entrevista com Fernando Henrique Cardoso”. In: MOURA, Flávio; MONTEIRO, Paula. (org.). *Retrato do Grupo: 40 anos do Cebrap*. São Paulo: Cosac Naify, 2009. p. 21-49.

<sup>157</sup> CERQUEIRA, Eli Diniz; BOSCHI, Renato Raul. *Empresariado Nacional e Estado no Brasil*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1978. p. 158-69; *passim*.

<sup>158</sup> PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha. op. cit.* p. 48-84.

<sup>159</sup> HONORATO, César Teixeira (org.). *O Clube de Engenharia. op. cit.* p. 41-54.

e dos principais centros industriais europeus e do mundo para o mercado brasileiro. As principais empreiteiras que atuaram no país no século XX são listadas no quadro 1.1:

Quadro 1.1 – Principais empreiteiras estrangeiras em atividades no Brasil no século XX:

<b>Empresa:</b>	<b>Origem:</b>	<b>Tipos de obras realizadas:</b>
Cia. Construtora Nacional (CCN)	Alemanha	Usinas hidrelétricas e outras
Dumez	França	Metropolitano urbanos
Noreno do Brasil	Noruega	Usinas hidrelétricas
Hoffmann Bosworth	Alemanha	Imóveis urbanos e refinarias
Hugo Cooper	Inglaterra	Obras diversas
Morrison Knudsen	EUA	Usinas hidrelétricas e outras
Brascan	Canadá	Túneis, viadutos e construção imobiliária
Christiani-Nielsen	Dinamarca	Portos, estádios, UHEs, edifícios urbanos

Fonte: Os documentos consultados para elaboração do quadro são citados ao longo dessa parte do capítulo<sup>160</sup>.

O que se nota na presença de construtoras estrangeiras no Brasil é a sua presença temporária em parte dos casos. Algumas companhias de engenharia forâneas vinham ao país para realizar dado serviço de obra demandado por um contratante e, findo o mesmo, não mantinham escritório ou contato permanente no país. As ferrovias implantadas na segunda metade do século XIX e início do XX foram obras contratadas por firma nacional ou estrangeira, ou por órgão do aparelho de Estado a empresas dos países com experiência nesse tipo de construção. Exemplo emblemático foi o convite a uma empresa inglesa para realização da obra da Madeira-Mamoré por parte de George Earl Church na década de 1870<sup>161</sup>. O mesmo se pode dizer das hidrelétricas até a década de 1950, contratadas a firmas estrangeiras com experiência nesse tipo de obra, o que geralmente demandado por empresas estrangeiras instaladas no país e que detinham as concessões no ramo elétrico, caso da Light e da Amforp. Nas primeiras contratações por empresas públicas de energia para construção de usinas, também houve participação de empresas de fora, como no caso da construção da UHE de Três Marias, contratada pela Cemig<sup>162</sup>. O mesmo se deu com as obras portuárias, como no porto do Rio, no início do século XX, feito pela inglesa Walcker & cia, a partir de financiamento de bancos daquele país, em consórcio liderado pelos Rothschild<sup>163</sup>.

Houve casos, no entanto, em que firmas estrangeiras foram contratadas para serviços temporários sem que o seu trunfo fosse o domínio de tecnologia desconhecida das empresas

<sup>160</sup> Como foram numerosas as fontes consultadas para a elaboração desse e dos outros quadros a seguir e como os elementos nele constantes serão analisados ao longo do texto, preferimos citar os documentos de onde foram retiradas as informações nos parágrafos, de modo a não gerar referências demasiado longas nos quadros.

<sup>161</sup> REVISTA O Empreiteiro. *100 Anos de Engenharia Brasileira. op. cit.* p. 32-3.

<sup>162</sup> SICEPOT-MG. *Rumo ao Futuro. op. cit.* p. 31-163.

<sup>163</sup> BENCHIMOL, J. L. *Pereira Passos. op. cit.* p. 212-7; LOBO, E. M. L.. *História... op. cit.* vol. 2, p. 445-828.



nacionais. Nos anos 1960, a norte-americana Leo A. Daly foi contratada pela Sudene para, com a brasileira Ecisa, realizar edifícios de escolas no Nordeste. O episódio causou reação indignada de engenheiros nacionais que não se conformaram com a atuação de empresas estrangeiras em atividade sem complexidade técnica maior, que poderia ser exercida por firma brasileira. A participação de companhias dos Estados Unidos naquele momento se explicava por exigências dos financiamentos da USAID para obras<sup>164</sup>. Situação similar se deu com o melhoramento da rodovia Belém-Brasília nos anos 1970, com a divisão da obra de 1550 km em 22 lotes, 4 dos quais reservados para empresas estrangeiras, em total de 240 quilômetros, por obrigação do financiamento do BIRD<sup>165</sup>. Situação polêmica ocorreu em 1972, quando consórcio liderado pela italiana Impreglio, com participação da nacional CR Almeida, venceu concorrência para construção da hidrelétrica de São Simão, a maior da Cemig. Na licitação, o consórcio propôs preço acima da primeira colocada – a Mendes Júnior –, mas foi escolhido pela estatal mineira, mesmo havendo lei impedindo firmas estrangeiras de realizar obras públicas no país. A Mendes Júnior reclamou e houve denúncia de que o resultado foi acertado como contrapartida para instalação da fábrica da Fiat em Betim<sup>166</sup>.

Esses são casos de empresas que chegaram ao país para realizar serviços específicos, ou melhor, participar de uma obra apenas. Outras empresas, no entanto, resolveram se instalar no país, buscando oportunidades e até fazendo combinações de capital com empresários nacionais, de modo a garantir seu funcionamento no país como empresa brasileira. A tecnologia do concreto armado, por exemplo, foi trazida por uma empresa nessa situação, a alemã L. Riedlinger, uma das pioneiras a usar a tecnologia nos anos 1920, que teve como funcionário Emílio Henrique Baumgart, o chamado pai do concreto armado brasileiro<sup>167</sup>. Naquele momento, operava no país a também alemã Weiss Freitag, ligada a Riedlinger, e que tomou a iniciativa de se ‘nacionalizar’, adotando um nome em português. Transformou-se na Companhia Construtora Nacional (CCN), importante empresa de construção dos anos 30 a 50, que tinha como o trunfo o domínio de tecnologias avançadas, tendo participado do consórcio que construiu Furnas. Na década de 1920, chegou ao país também a inglesa Hugo Cooper, que prestava serviços para a Light, dentre outras atividades<sup>168</sup>.

A Dumez era uma empresa francesa que atuava permanentemente no país e que, assim como dezenas de outras estrangeiras, participou da pré-qualificação para a construção do

---

<sup>164</sup> CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira. op. cit.* p. 129-56.

<sup>165</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de outubro de 1972, nº 57.

<sup>166</sup> RAUTENBERG, Edina. “A revista Veja e as ‘grandes obras’ da ditadura militar brasileira (1968-1975)”. In: *V Semana Acadêmica de História. Marechal Rondon: Unioeste*, 2009. p. 1-5.

<sup>167</sup> INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia no Brasil. op. cit.* p. 11-53.

<sup>168</sup> CLUBE de Engenharia (ROTSTEIN, Jaime). *Em Defesa da Engenharia Brasileira. op. cit.* p. 1-102; 113-4.

metrô de São Paulo nos 60<sup>169</sup>. A Noreno do Brasil foi fundada por noruegueses e brasileiros e realizou a obra de várias hidrelétricas como as paulistas Armando Salles de Oliveira, Euclides da Cunha (essas duas com a Camargo Corrêa), a gaúcha Jacuí e a UHE Suíça, no Espírito Santo, além de obras de cais portuários e complexos industriais. Seu presidente era o engenheiro Octávio Marcondes Ferraz, e o superintendente da empresa o norueguês Trygve Thu. Depois, a empresa foi adquirida pela CR Almeida<sup>170</sup>.

A alemã Hoffmann Bosworth atuou nas fundações e estruturas para a refinaria de Araucária, no Paraná, para a Petrobrás. Era firma com filial no país e tinha 70% de seu portfólio de obras na construção imobiliária, sendo a 19ª maior construtora do Brasil em 1972 e 17ª em 1973<sup>171</sup>. Outra empresa estrangeira tradicional no país era a Morrisen Knudsen, de origem norte-americana e que atuava nos setores de construção e projetos de engenharia, realizando serviços para a Light. Em 1971, foi escalada como 32ª maior empreiteira do Brasil, em 1972, era a maior projetista de engenharia do país, mantendo resultado mediano no setor de obras. Nos anos seguintes, foi ultrapassada no setor de projetos pelas nacionais Promon e Hidroservice e acabou se dividindo em duas empresas: a projetista, que manteve o mesmo nome, e a construtora, que nacionalizou seu capital e virou Companhia Internacional de Engenharia, sendo comprada em 1986 pela Mendes Júnior<sup>172</sup>.

Uma companhia estrangeira importante que atuava na incorporação imobiliária e obras públicas era a Brascan, braço de engenharia do grupo Light. Apesar de não constar na lista da revista O Empreiteiro como uma das maiores do país, a construtora foi responsável por obras como os túneis da barragem de Passo Fundo e da ferrovia Roca Salles-Passo Fundo. A especialização em túneis e as obras no Rio Grande do Sul eram suas marcas, sendo que ela realizou também o túnel Dois Irmãos, parte da auto-estrada Lagoa-Barra, no Rio de Janeiro, incluindo a ponte da Joatinga, o túnel do Joá, o elevador do Joá com pistas sobrepostas, o túnel do Pepino e o viaduto Mestre Manoel, sob a demanda do DER da Guanabara. Essas obras foram iniciadas em 1968 e atendiam a interesses voltados para o comércio e a exploração de terrenos na Barra da Tijuca, também área de atuação da Brascan. A empreiteira ficou também com o contrato do túnel Leme-Praia Vermelha, que não foi realizado<sup>173</sup>.

A mais tradicional empresa estrangeira que atuou no setor de obras públicas no país no século XX, no entanto, não veio dos Estados Unidos, mas da Dinamarca: a Christiani-Nielsen.

---

<sup>169</sup> CHAVES, Marilena. *A Indústria...* op. cit. p. 78-137; O Empreiteiro. Edição de setembro de 1968, nº 8.

<sup>170</sup> Revista O Empreiteiro. Edições de dezembro de 1969, nº 23 e de setembro de 1973, nº 68.

<sup>171</sup> Revista O Empreiteiro. Edições de setembro de 1973 nº 68 e de setembro de 1974 nº 80.

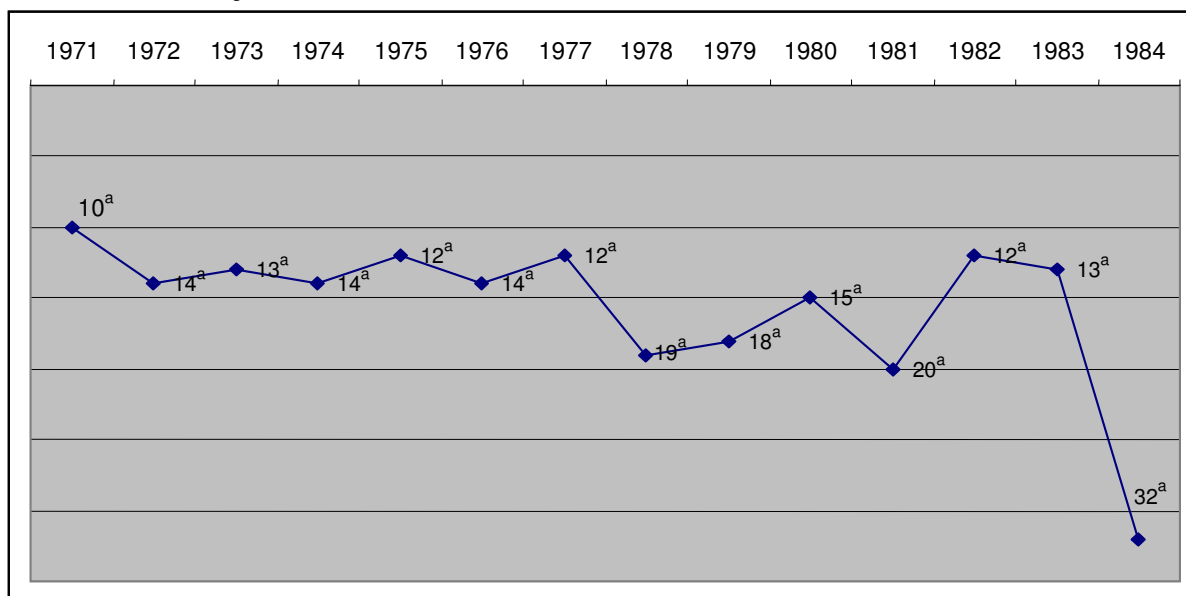
<sup>172</sup> O Empreiteiro. Edições nº 57, 80 e 91; ROTSTEIN, Jaime. *Em...* op. cit. p. 1-102; MENDES, Murillo Valle; ATTUCH, Leonardo. *Quebra de Contrato: o pesadelo dos brasileiros*. Belo Horizonte: Del Rey, 2004. p. 58.

<sup>173</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de abril de 1971 nº 39.

Instalada no país em 1922, a empresa foi responsável por obras emblemáticas, tornando-se firma de atuação nacional e bom trânsito em certos governos, empresas estatais e outros contratantes de obras públicas. A companhia dinamarquesa era presidida por J. Brown Fradsen em 1982 e tinha como especialidade as obras portuárias, o que deu origem ao seu lema: “Christiani-Nielsen. Um porto seguro na construção brasileira”. Atuava também em edificações urbanas, sendo 40% de seu faturamento oriundo da construção imobiliária em 1973. Até 1988, quando foi adquirida pela Carioca Engenharia, a firma foi responsável por obras como o Jockey Club do Rio, o estádio Mário Filho (liderando o grupo de firmas estrangeiras responsáveis pelo Maracanã); o sotropolitano elevador Lacerda, entre 1928 e 1930; obras no porto carioca, como o píer Mauá; usina hidrelétrica de Funil (210 MW) no rio Paraíba do Sul, próxima de Resende, entre 1960 e 1969; obras do porto de Tubarão, no Espírito Santo, atrelado à siderúrgica local; terminais do superporto de Rio Grande, junto com a Andrade Gutierrez, nos anos 80; Terminal Marítimo da Baía de Ilha Grande, para a Petrobrás, em Angra dos Reis, nos anos 1970; e complexo industrial de alumínio no Pará e Maranhão, no projeto Alumar<sup>174</sup>.

A Chritiani-Nielsen foi a única empresa estrangeira a conseguir posição razoável entre as maiores construtoras no Brasil durante a ditadura, em momento em que o mercado de obras públicas estava sendo limitado apenas às firmas nacionais, como se vê no gráfico a seguir:

Gráfico 1.1 – Posição da Christiani-Nielsen dentre as construtoras no Brasil:



Fonte: Revista O Empreiteiro, edições nº 57, 68, 80, 91, 103, 115, 127, 138, 150, 163, 176, 188, 200, 212.

<sup>174</sup> Revista O Empreiteiro. Edições de setembro de 1974, nº 80, setembro de 1982, nº 178 e de janeiro de 1985, nº 206; REVISTA O Empreiteiro. *100 Anos de Engenharia Brasileira. op. cit.* p. 40-1; 54-5; 72-3; 152.

Apesar de não constar entre as mais poderosas empreiteiras do país, a Christiani-Nielsen teve desempenho notável em uma ditadura que projetava a construção de obras públicas como tema de segurança nacional, devendo ser reservada a empresas nacionais. Longe das maiores empresas nacionais do setor, como Camargo Corrêa, Servix, Cetenco, CBPO, Andrade Gutierrez e Odebrecht, a construtora dinamarquesa tinha faturamento equivalente a menos de 1/6 do obtido pela empresa líder na lista em 1971. Nota-se no gráfico também uma certa estabilidade na posição da empresa entre o 10º e 20º lugar entre 71 e 83, sendo que a partir daí, a empresa experimentou decadência até ser comprada pela Carioca Engenharia em 1988, após o forte crescimento da empreiteira do Rio durante o governo Brizola<sup>175</sup>.

As empresas estrangeiras de construção pesada tiveram papel importante na formação do setor na economia brasileira, sendo predominantes no Império e Primeira República. Com a mudança de modelo no desenvolvimento nacional e na contratação de obras públicas a partir dos anos 30, essas empreiteiras foram paulatinamente substituídas por firmas nacionais. As construtoras formadas por empresários brasileiros e de capital predominantemente pertencente a brasileiros natos passaram a dominar o mercado da construção pesada a partir dos anos 50 e, em todos os setores de obras públicas, depois dos anos 70. A tendência de queda da Christiani-Nielsen e a sua venda e da Morrisen Knudsen para grupos nacionais é sintomática da decadência das firmas estrangeiras do setor e predomínio das nacionais, a partir das políticas protetoras estatais da ditadura. No entanto, foi da relação e do contato com as companhias estrangeiras que muitos empresários nacionais conseguiram consolidar suas firmas e obter técnicos, conhecimentos e tecnologia necessários para realização das obras.

### **As primeiras empresas brasileiras:**

As primeiras empresas de construção civil criadas no Brasil nasceram no Rio de Janeiro e uma das primeiras atividades dos empresários do setor foi a especulação urbana. É conhecida a história do barão de Drummond, proprietário de terras na região de Vila Isabel, que após estabelecer certa infra-estrutura local e levar o bonde até o bairro, dividiu os terrenos em lotes e os vendeu, obtendo lucro com o negócio. A história da ocupação da região de Copacabana também é emblemática dessa tendência, com a abertura em 1892 do túnel Velho, implementação de passagens gratuitas de bondes pela companhia Botanic Garden, venda de lotes com aparato de serviços urbanos e construção de casas por parte da companhia Otto

---

<sup>175</sup> O Empreiteiro. Edição de outubro de 1972, nº 57; REVISTA O Empreiteiro. *100 Anos... op. cit.* p. 152.

Simon. Outro caso registrado no Rio é o da ocupação do bairro de Ipanema, com as atividades da empresa do barão de Ipanema, dono de terrenos locais, levando infra-estrutura para o local e loteando áreas para venda<sup>176</sup>. Em São Paulo e outras cidades do país, houve processos semelhantes com as companhias imobiliárias e de colonização urbana<sup>177</sup>.

Outra atividade das primeiras empresas de construção civil no Brasil no final do Império e Primeira República foi a implementação de “habitações cômodas para o povo”<sup>178</sup>, ou melhor, habitações populares, ramo interessante em função dos incentivos e subsídios, além da forte e crescente demanda, dados os processos de imigração, migração, industrialização e urbanização então vigentes. Várias empresas foram formadas nas últimas décadas do século XIX e primeiras do XX, voltadas para esse ramo da construção. Baseado em obras sobre o assunto, temos um quadro de empresas que atuavam então no setor:

Quadro 1.2 – Empresas dedicadas ao ramo da habitação popular na Primeira República:

Companhia de Saneamento do Rio de Janeiro	Companhia Guilherme Maxwell
Companhia Territorial do Rio de Janeiro	Companhia Brasileira de Terrenos
Companhia de Terrenos Nossa Senhora de Pompéia	Companhia Evoneias Fluminense*
Companhia de Imóveis e Construções	Companhia de Construções Cívicas
Companhia Suburbana de Terrenos e Construções	Companhia Predial
Sociedade Construtora de Casas Populares**	Companhia Technico Construtora

\* Antiga empresa Américo de Castro.

\*\* Sucessora da firma Antonio Jannuzzi e Filhos, também fundada pelo comendador Antônio Jannuzzi.

Fonte: LOBO; CARVALHO; STANLEY. *Questão Habitacional... op. cit.* p. 7-69; LOBO, Eulália Maria L. *História do Rio de Janeiro. op. cit.* p. 445-828; MATTOS, Romulo Costa. *Pelos Pobres!* Tese de doutoramento em História. Niterói: UFF, 2008. p. 45-253.

O quadro é um levantamento primário dessas empresas nacionais de construção que operavam na edificação de habitações populares. Elas prestavam serviço para as fábricas da cidade, em especial as de tecido, ou então para o poder público, erguendo vilas e casas populares nos programas de iniciativa da prefeitura<sup>179</sup>.

A Companhia de Saneamento do Rio de Janeiro pertencia a Artur Sauer e construiu vilas operárias para as fábricas de tecido Carioca (no Jardim Botânico) e Confiança (em Vila Isabel), para o Instituto Industrial, além da vila Ruy Barbosa, no centro da cidade. A Evoneias Fluminense, fundada por Américo de Castro e que antes tinha uma empresa com seu nome, era associada ao Banco Rural e Hipotecário e foi uma das primeiras empresas de construção a ter ações na Bolsa de Valores do Rio, durante o Encilhamento. A Companhia Suburbana de

<sup>176</sup> ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro. op. cit.* p. 35-69.

<sup>177</sup> INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia... op. cit.* p. 11-53; QUINTELLA, W. *Memórias... op. cit.* p.75-85.

<sup>178</sup> ABREU, Maurício de Almeida. “Da habitação popular ao hábitat – a questão da habitação popular no Rio de Janeiro e sua evolução”. In: *REVISTA Rio de Janeiro*. N° 10. *op. cit.* p. 161-77.

<sup>179</sup> LOBO, E. M. L.; CARVALHO, L. de A.; STANLEY, M. *Questão Habitacional... op. cit.* p. 26-69.

Terrenos e Construções atuava no subúrbio, fundindo-se em 1928 com a The Brazilian Syndicate e com a inglesa Rio de Janeiro Land, Mortgage and Investment Agency. A Predial era de 1912 e teve associação com o banco da família Rocha Miranda. A empresa de Guilherme Maxwell fez a vila Maxwell, em Bonsucesso, sendo a vila Maxwell, de Vila Isabel, anexa à fábrica de tecidos Confiança, obra da empresa de Artur Sauer. A Companhia Brasileira de Terrenos pertencia a José Milliet e foi fundada em 1922, sete anos antes da criação da Companhia de Terrenos Nossa Senhora Pompéia, empresa que atuou em Irajá e Colégio. O subúrbio tinha atividades da Companhia Territorial do Rio de Janeiro, na Penha<sup>180</sup>.

Dentre essas empresas, no entanto, a maior e que teve mais importância para nosso objeto foi a Jannuzzi. O técnico italiano Antônio Jannuzzi começou sua carreira no setor como mestre-de-obras e diretor da Evoneias, saindo da mesma e firmando a Antonio Jannuzzi e Filhos. Na década de 20, fundou a Sociedade Construtora de Casas Populares, que se tornou a maior construtora carioca, contratada em 1922 pela prefeitura para erguer a Vila Marechal Hermes, com 738 prédios para 2000 famílias, recebendo os desalojados do morro do Castelo<sup>181</sup>. Além da atividade propriamente empresarial, o comendador Jannuzzi era uma liderança do setor da construção no Rio. No debatido tema da habitação popular na imprensa, ele advogava pela entrada do Banco do Brasil no financiamento habitacional, criticando as ações da CEF no setor. Tendo participado de debates nos jornais cariocas sobre a questão, com Everardo Backheuser e Evaristo de Moraes, Jannuzzi defendia a união dos construtores para atuar coletivamente junto ao aparelho de Estado conseguindo leis, normas e medidas que beneficiassem as empresas da construção. Assim, em 1919, ele liderou o grupo de 92 construtores da cidade que criaram a Associação da Indústria da Construção Civil do Rio de Janeiro (AICC)<sup>182</sup>, primeira entidade dos empresários da construção do país.

Se esses construtores tinham suas atividades prioritariamente voltadas para a construção de moradias populares, havia também os empresários que tinham como foco maior a implementação de casas e edifícios em áreas valorizadas da cidade. Atuando nas vias do novo centro e nas áreas valorizadas da zona Sul e Norte, essas firmas foram pioneiras no uso da tecnologia do concreto armado para erguer prédios com vários pavimentos. Um exemplo é o novo prédio da bolsa de valores do Rio, feito em 1935 pela construtora Pederneiras, pertencente a Eduardo Pederneiras, depois presidente da AICC e que teve sua empresa

---

<sup>180</sup> LOBO; CARVALHO; STANLEY. *Questão Habitacional...* op. cit. p. 26-69; ABREU, Maurício de. "Da habitação popular ao hábitat". op. cit. p. 161-77.

<sup>181</sup> MATTOS, Romulo Costa. *Pelos Pobres!* op. cit. p. 45-141; LOBO, Eulália Maria Lahmeyer; CARVALHO, Lia de Aquino; STANLEY, Myriam. *Questão Habitacional e Movimento Operário*. op. cit. p. 26-69.

<sup>182</sup> LEAL, Maria da Glória de Faria. *A Construção do Espaço Urbano Carioca no Estado Novo*. op. cit. p. 40-96.

posteriormente nas obras de Brasília<sup>183</sup>. Nos anos 1940, essas empresas se envolveram com o ‘fenômeno Copacabana’, levantando edifícios de vários andares no bairro. Algumas delas eram a Santiago, a Kitchenko, a Cernigo, a Brandão, a Dourado, a Irmãos Duvivier e a Companhia Construtora Nacional<sup>184</sup>, de origem estrangeira e que atuava em obras públicas.

As companhias pioneiras que atuaram em obras urbanas para a prefeitura e a União na República Velha participavam do Clube de Engenharia. Um exemplo é a Companhia Edificadora Nacional, fundada por André Gustavo Paulo de Frontin, e que participou das obras do novo cais do porto, entre 1904 e 1911, atuando com a inglesa encarregada dos serviços<sup>185</sup>. Paulo de Frontin, presidente perpétuo do clube, também era envolvido com as construtoras Melhoramentos<sup>186</sup> e a Sociedade Brasileira de Urbanismo (SBU), fundada em 1932, e que se ligou a Getúlio Vargas e à gestão de Henrique Dodsworth na prefeitura do Distrito Federal no Estado Novo<sup>187</sup>.

Apesar desses precedentes, estudiosos do assunto datam a fundação das primeiras empresas brasileiras de engenharia apenas em meados da década de 1920. Empresas estrangeiras estavam se instalando no país e eram dominantes no setor de obras públicas, principalmente as de maior complexidade. Alguns engenheiros brasileiros, formados no país e no exterior, trabalharam nessas firmas, conhecendo o processo de administração, funcionamento e controle da tecnologia das obras realizadas. Na segunda metade dos anos 20, engenheiros saídos de firmas estrangeiras fundaram duas empresas com capitais nacionais, a Cobrazil e a Companhia Nacional de Construções Cíveis e Hidráulicas, a Civilhidro<sup>188</sup>.

A Civilhidro fazia parte do grupo empresarial controlado por Henrique Lage, grande empreendedor da República Velha, dono de firma de comércio e navegação e de estaleiro que remontava a 1832<sup>189</sup>. A empresa de construção do grupo era presidida pelo engenheiro Domingos de Souza Leite e nela trabalhava o engenheiro Arthur Rocha, ex-fiscal de firma francesa responsável pela obra do Arsenal de Marinha. A Civilhidro, junto com a Cobrazil, passou a concorrer com empresas estrangeiras e, na década de 1920, arrematou a expansão do cais do porto, marcando uma das primeiras atuações de firma nacional autonomamente em

---

<sup>183</sup> LEVY, Bárbara. *História da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Ibmecc, 1977. p. 403-99.

<sup>184</sup> LEAL, Maria da Glória de Faria. *A Construção do Espaço Urbano Carioca... op. cit.* p. 148-74.

<sup>185</sup> HONORATO, César Teixeira (org.). *O Clube de Engenharia... op. cit.* p. 5-6; 41-54.

<sup>186</sup> CORRÊA, Maria Letícia. “Ciência, técnica e progresso: um estudo sobre engenheiros e política a partir da trajetória de Vieira Souto (1849-1922), Aarão Reis (1853-1936) e Carlos Sampaio (1861-1930).” Texto apresentado ao Polis. Niterói: UFF, 2011. p. 1-19.

<sup>187</sup> BENCHIMOL, Jayme Larry. *Pereira Passos, um Haussmann Tropical. op. cit.* p. 217-9; FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização... op. cit.* p. 31-109.

<sup>188</sup> CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira. op. cit.* p. 73-84.

<sup>189</sup> Para a trajetória de Lage, ver Elina G. da Fonte Pessanha. “Niterói operário – o caso dos trabalhadores da indústria naval”. In: MARTINS, Ismênia de Lima; KNAUSS, Paulo. *Cidade Múltipla. op. cit.* p. 131-68.

uma obra portuária. Posteriormente, a empresa foi inovadora em outros ramos, sendo responsável pelas pontes do Fundão e do Galeão, sendo que essa foi a primeira no Brasil a utilizar a recém-criada tecnologia do concreto protendido, no pós-II Guerra Mundial<sup>190</sup>. Era uma companhia marcante de época em que as empresas de engenharia eram do tipo *fac totum*, ou melhor, eram responsáveis por todos os ramos e etapas do processo da obra, o que posteriormente foi dividido em empresas especializadas na realização de projetos, concretagem, cálculos estruturais e serviços auxiliares de engenharia<sup>191</sup>.

Existem, portanto, certas características básicas do processo de formação das primeiras empresas nacionais de engenharia. Como se percebe, muitas delas foram fundadas no rastro ou contato direto com firmas e engenheiros estrangeiros, adquirindo as técnicas e tecnologias para os tipos de obras, apreendidos pelas firmas nacionais em seqüência, ramo a ramo. Além disso, uma primeira área de atuação das empresas de engenharia foi a moradia popular, especulação urbana e infra-estrutura da cidade, sendo do primeiro desses ramos que vieram os empresários que formaram a primeira entidade patronal do setor. Por fim, deve-se destacar a característica que permaneceu em momentos posteriores, a inserção desses empresários em aparelhos privados de hegemonia e sua atuação junto ao aparelho de Estado. Um exemplo é o de Paulo de Frontin, colega de Clube de Engenharia de Pereira Passos, cuja gestão na prefeitura do Distrito Federal foi responsável pela contratação da construtora de Frontin.

Veremos a seguir as principais empreiteiras brasileiras do século XX, divididas por estado ou região de origem, visto que as relações com os grupos dominantes locais e junto ao aparelho de Estado regional foram importantes para a formação e sucesso dessas companhias.

### **“O empreiteiro fluminense é antes de tudo um pária”<sup>192</sup>:**

O Rio de Janeiro foi o berço das primeiras empreiteiras brasileiras. A proximidade com a sede do poder nacional, o fato de ser o centro irradiador do primeiro sistema rodoviário nacional (com Rio-São Paulo, Rio-Bahia e Rio-Juiz de Fora) e o capitalizado mercado de obras públicas do antigo Distrito Federal fizeram com que as primeiras empresas de construção pesada do país fossem cariocas. Inicialmente, muito atreladas ao Clube de Engenharia e, depois, a outros sindicatos e associações de classe, as firmas cariocas sempre

---

<sup>190</sup> CLUBE de Engenharia (ROTSTEIN, Jaime). *Em Defesa da Engenharia Brasileira. op. cit.* p. 113-4.

<sup>191</sup> Entrevista com o engenheiro Carlos Freire Machado, realizada no dia 18 de maio de 2010.

<sup>192</sup> Frase enunciada por Haroldo Guanabara, diretor do Sinicon e da AEERJ, na Revista Construir nº 4, de maio de 1989 *apud* AEERJ. *AEERJ 30 Anos: 30 anos de obras públicas no Rio de Janeiro (1975-2005)*. Rio de Janeiro: AEERJ, 2005. p. 131.



tiveram atuação forte no âmbito da sociedade civil e junto ao aparelho de Estado. No entanto, apesar dessa forte atuação política – e muitas vezes em função justamente delas – as construtoras do Rio experimentaram trajetória de decadência nos 60 e na ditadura, dando lugar a paulistas, mineiras e nordestinas, que se tornaram as maiores do país. A cidade, mesmo relativamente esvaziada de construtoras locais, continuou sendo centro importante no xadrez da indústria de construção pesada brasileira, sendo indicativo disso a transferência de sede de empresas nordestinas para o Rio, como a Norberto Odebrecht, Queiroz Galvão e Delta. Ao contrário da mineira Andrade Gutierrez, que mudou sua sede empresarial para São Paulo<sup>193</sup>, essas empresas escolheram a cidade para a sua sede nacional, dada a importância que a antiga capital federal tem no mercado nacional do setor.

Algumas características gerais das empreiteiras cariocas – presentes no quadro 1.3 –, que, em linhas gerais, as diferem das de outros estados, podem ser enumeradas. Em primeiro lugar, é a forte presença dessas firmas também no mercado imobiliário, ao contrário de algumas mineiras e paulistas, que preferiram especialização no mercado de obras públicas. A importância do mercado de imóveis do Rio, bem como as viradas e incertezas políticas dos anos 60 e 70 na região, podem ser fatores explicativos dessa tendência. Além do mais, as cariocas e fluminenses foram tardias na criação de um sindicato regional. Enquanto em São Paulo há uma associação de empreiteiros de fins da década de 40, além de um sindicato que é dissidência dessa associação em fins dos 60, e em Minas, o sindicato da construção pesada local foi criado no fim da década de 60, o Rio só viu surgir medida similar em 1975, ano da fusão dos estados do Rio e da Guanabara. Nesse ano, junto com a criação da nova federação, foi criada a Associação dos Empreiteiros do Estado do Rio de Janeiro (AEERJ), que tinha dentre seus objetivos a criação de práticas protecionistas para as empreiteiras locais, o que era política deliberada em Minas, São Paulo e Paraná. Um dos motivos que explica esse aparelho da sociedade civil tardio é o fato de a cidade ser sede do Sinicon, o sindicato nacional do setor, que contava com uma maioria de empreiteiras cariocas, além de outras associações que traziam empreiteiros, como o Clube de Engenharia e o Sinduscon-Rio (ex-AICC).

Os efeitos de uma guinada política podem ser percebidos na trajetória de duas empresas. A Sociedade Brasileira de Urbanismo (SBU) foi fundada em 1932 por Paulo de Frontin e outros engenheiros do Clube de Engenharia, sendo uma empresa com forte ligação com o grupo político de Vargas, do interventor Henrique Dodsworth e, depois, do PSD

---

<sup>193</sup> A empresa tem, porém, escritório no Rio, cidade onde mora a família Andrade. Além disso, em 2011, a empreiteira de origem mineira anunciou a transferência da sede de operações de engenharia de São Paulo para o Rio, focando projetos relacionados às Olimpíadas e à Copa do Mundo. *O Globo*, 11/02/2011, p. 16.

carioca. Essas ligações foram importantes para a empresa ter obras como o Cristo Redentor, a estrada da Tijuca, o viaduto das Canoas, o forte de Copacabana, o Jardim de Allah e serviços de urbanização diversos. Quando Lacerda chegou ao poder, a empresa contava com 28 contratos de obras com o antigo governo do Distrito Federal. Seis meses depois, a nova gestão da Guanabara tinha revogado 27 desses contratos, segundo um empreiteiro que não quis se identificar entrevistado por Galeno Tinoco Ferraz Filho<sup>194</sup>. A companhia tentou continuar funcionando, pré-qualificando-se para a obra do metropolitano do Rio em 1969<sup>195</sup>, mas não levou essa obra e logo deixou de existir em data que não conseguimos indentificar.

Quadro 1.3 – Principais empreiteiras cariocas ao longo da ditadura:

<b>Empresa:</b>	<b>Aparente controlador:</b>	<b>Fundação:</b>
Affonseca	Fernado Moreira D’ Affonseca e família D’ Affonseca	...
Carioca	João Carlos Backheuser / Ricardo Pernambuco Backheuser	1947
Cavalcanti Junqueira	Colonna Cavalcanti, Haroldo Junqueira e famílias	1928
CAVO	José Colagrossi Filho / Camargo Corrêa	...
Civilhidro	Luiz Garcia de Souza	...
Cobrasil	Romeu Sá Freire	...
Concórdia	João Lagoeiro Barbará	...
Contek (origem em ES)	Chafir Elias Saade e família Saad	1950
Ecisa	Júlio de B. Barreto / Donald Stewart Jr.	1949
Esusa	Hermano Cezar Jordão Freire	...
Ferraz Cavalcanti	Luiz C. B. Cavalcanti; Luiz Ferraz	1953
Genésio Gouvêia	Jorge Luiz de la Rocque	...
Geomecânica	Francis Bogossian	1972
Koteca	Manoel Vivaqua Vieira / José de Almeida Vieira Sobrinho	...
Metropolitana (CMC)	Haroldo Cecil Poland / Maurício Alencar e irmãos	1933
Metropolitana (CMSA)	Francisco Dias Sant’ Anna e família	1945
Portuária (PECP)	Luiz Fernando Santos Reis / Galba de Boscoli	...
Presidente	Wilson Saad Frahia e família (Carlos e outros)	1966
Quatroni	Luigi Quatroni	...
Rodoférrea	Jacyntho Sá Lessa	...
SBU	Paulo de Frontin / Antonio Manuel Siqueira de Cavalcanti	1932
Sisal	Jadir Gomes de Souza	...
Sermarso/Sobrenco	Sérgio Valle Marques Souza	1953/1957
Sotege	João Alfredo Castilho	...

Fonte: Os documentos consultados para elaboração do quadro são citados ao longo dessa parte do capítulo.

A empresa de Luigi Quatroni, um dos fundadores do Sinicon em 1959, teve trajetória semelhante. Responsável por obras de estradas de rodagem e pelo túnel Rebouças, tendo

<sup>194</sup> FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização...* op. cit. p. 31-109.

<sup>195</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de agosto de 1969, nº 19.

ligações políticas semelhantes à SBU. Também foi à bancarrota com o governo Lacerda, que tirou da empresa o contrato da construção do Rebouças<sup>196</sup>.

A gestão Lacerda, com o aparente fito de enfraquecer o grupo empresarial ligado ao getulismo na antiga capital, inaugurou prática que virou costumeira no Rio, a de abrir o mercado de obras local para empresas de outros estados, dando-lhes inclusive preferência. A partir da implementação dessa orientação política, algumas construtoras cariocas parecem ter entrado em decadência. Emblemático disso foi a dificuldade que tivemos para estabelecer a data da fundação de algumas empresas, como se vê no quadro 1.3, empecilho que não tivemos ao listar as principais construtoras paulistas e mineiras. Algumas empresas locais, no entanto, parecem ter sido beneficiadas na gestão lacerdista, como a Brascan-Light, que fez no período a adutora Guandu-Leblon, e a Carvalho Hosken, ligada à secretária Sandra Cavalcanti e que ficou com contratos de urbanização em áreas de favelas removidas da zona Sul.

Outras empresas do Rio importantes antes dos anos 60 eram a Sotege, a Rodoférrea, a Companhia Auxiliar de Viação e Obras (CAVO), a Cavalcanti Junqueira, a Ferraz Cavalcanti e a Genésio Gouveia. Todas elas pertencem ao grupo das firmas que fundaram o Sindicato Nacional da Construção Pesada (Sinicon) em 1959<sup>197</sup> e tinham então obras no Rio e fora da capital. Apesar de decadente ao longo do regime civil-militar, a Genésio Gouveia conseguiu lote para pavimentação e melhoramento da Belém-Brasília em 1972 e participava do seletivo grupo das empresas que atuavam em obras de hidrelétricas e barragens, tendo feito a UHE de Curuá-Uma (40 MW), no Pará<sup>198</sup>. Outra carioca decadente na ditadura e que também construía barragens era a Cavalcanti Junqueira, que participou das obras das usinas de Estreito, no rio Grande, e Porto Colômbia, em Goiás, associada a outras empresas<sup>199</sup>. A CAVO era a empresa de José Colagrossi Filho, diretor do Sinicon, que foi comprada pela Camargo Corrêa em 1956 na estratégia da empreiteira paulista de ter uma sede no Rio<sup>200</sup>. A Serviços de Engenharia Rodoférrea SA era a firma de Jacyntho Sá Lessa, que participou das obras de Brasília e da inconclusa Ferrovia do Aço<sup>201</sup>. A Sociedade de Terraplanagem e Grandes Estruturas, a Sotege (ex-Castilho), foi fundada pelo engenheiro João Alfredo Castilho, fundador, primeiro presidente e proprietário do escritório no qual funcionava e até

---

<sup>196</sup> FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização... op. cit.* p. 31-109; SINICON. *Ata da reunião de fundação do Sinicon*. 10 de março de 1959.

<sup>197</sup> SINICON. *Ata da reunião de fundação do Sinicon*. 10 de março de 1959. 14p.

<sup>198</sup> Revista O Empreiteiro. Edições de outubro de 1972, nº 57, e julho de 1973, nº 66.

<sup>199</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 22, 23 e 57.

<sup>200</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande. op. cit.* p. 15-24.

<sup>201</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de outubro de 1976, nº 105.

hoje funciona o Sinicon<sup>202</sup>. Castilho tinha forte ligação com Juscelino, o que o levou a, após construir a ponte da Amizade entre o Brasil e o Paraguai no governo JK, erguer uma casa no Paraguai com o formato das iniciais do presidente e lhe dar de presente, em terreno doado pelo ditador Alfredo Strossner<sup>203</sup>, o que acarretou em acusações contra a empreiteira. A Portuária era uma tradicional construtora carioca de Galba de Boscoli, contribuinte do Ipes, e que foi comprada pela Concic em 1973<sup>204</sup>.

Outro empresário tradicional do Rio era o engenheiro mineiro Sérgio Valle Marques Souza, fundador e dono da Sermarso (Sérgio Marques Souza S.A.), fundada no Rio em 1953, e da Sobrenco (Sociedade Brasileira de Engenharia e Comércio S.A.) de 1957. As duas empresas foram fundidas em 1969, mantendo o nome da segunda. Era especializada nas chamadas obras de arte especiais, ou melhor, estruturas como pontes e viadutos. A firma foi responsável, com outras, pela ponte Rio-Niterói e, sozinha, pelo viaduto Paulo de Frontin, no Rio Comprido, obra que sofreu queda de um de seus módulos em 1971. O Clube de Engenharia, no qual Souza tinha forte atuação, saiu em sua defesa, argumentando erro de projeto, mas a companhia e o currículo de seu presidente ficaram maculados desde então. Antes, a firma foi responsável por obras como a ponte do Paranoá, projetada por Niemeyer e, então, com a maior viga de concreto do mundo, além de trecho da Brasília-Acre<sup>205</sup>.

Mesmo com os casos de fracassos de empresas por conta de conflitos políticos, havia também os empresários próximos dos militares e dos novos governantes pós-1964. Jadir Gomes de Souza era um dos controladores da empreiteira Sisal, focada na construção de edifícios urbanos, como o prédio do Rio Othon Palace Hotel. Gomes de Souza, segundo Elio Gaspari, era amigo pessoal e jogava cartas mensalmente com o presidente Arthur da Costa e Silva, além de ter financiado o Ipes antes do golpe. A empresa cresceu na ditadura, mas sempre foi mais voltada para a construção imobiliária, sendo responsável pela ampliação e recuperação de 8 hotéis em Angola no início dos anos 80<sup>206</sup>.

Apesar da ligação que unia Jadir Gomes de Souza ao regime, a construtora carioca com relações mais fortes com militares e grupos multinacionais que participaram do golpe e do regime foi a Companhia Metropolitana de Construções. Propriedade nos anos 70 dos

---

<sup>202</sup> SINICON. *Ata. op. cit.*; Entrevista com o engenheiro Darcylo Carvalho Laborne do Valle, em 18/05/2010.

<sup>203</sup> Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção. op. cit.* p. 197-217.

<sup>204</sup> DREIFUSS, René Armand. *1964: a conquista do Estado. op. cit.* p. 641.

<sup>205</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 8, 19, 23, 39 e 51; LEAL, Paulo Nunes. *O Outro Braço... op. cit.* p. 62.

<sup>206</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 78, 181 e 193; GASPARI, Elio. *A Ditadura Envergonhada*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002. p. 267-75; DREIFUSS, René Armand. *1964. op. cit.* p. 636-41.

irmãos Mário, Maurício e Marcelo Nunes Alencar e de Frederico Gomes da Silva<sup>207</sup>, a empreiteira era presidida por Haroldo Cecil Poland no início dos anos 60, presidente do Sinicon de 1960 a 1962, ativo colaborador do Ipes e próximo de Golbery e Lacerda. A empresa foi fundada em 1933 e fora responsável por trechos da Dutra, São Paulo-Curitiba, Rio-Bahia, Imigrantes, pelo aeroporto de Curitiba, barragens, terraplanagem para a fábrica da Fiat, oleodutos, Brasília, dentre outras obras que enquadravam a empresa como uma das maiores do país na primeira metade dos anos 70. Sua posição na lista das maiores empreiteiras do país oscilava de 6º ao 9º lugar<sup>208</sup>. Em conjunto com o projeto político do coronel Mário Andreazza, a Metropolitana arrendou o Correio da Manhã de Niomar Muniz Sodré Bittencourt em 1969 e o jornal Última Hora de Samuel Wainer em 1972<sup>209</sup>. Apesar do prestígio político e serviços prestados aos militares e ao regime, a empresa foi à falência no final de 1974, com atrasos nos pagamentos a receber, endividamento e recusa dos banqueiros de rolagem de sua dívida. A revista O Empreiteiro acusou má administração, mas tudo parece indicar um rompimento político. Um dos irmãos, Marcelo Alencar, foi suplente de senador do MDB, cassado com o AI-5 e depois ingressou no PDT de Leonel Brizola<sup>210</sup>.

Se a Metropolitana teve brilho interrompido em meados da ditadura, as cariocas que tiveram mais força ao longo do regime foram a Ecisa e a Esusa. A Engenharia, Comércio e Indústria S.A. (Ecisa) foi fundada em 1949 no Rio por Julio de B. Barreto e, seis meses depois, o filho de canadenses e estudante de engenharia na Escola Nacional de Engenharia, Donald Stewart Junior, ingressou na empresa, tornando-se presidente da mesma com a morte de Barreto. A firma foi responsável por obras como a Rio-Bahia, estação de tratamento do Guandu, Brasília, o paulista hospital das Clínicas, o edifício-sede do Banco do Brasil em Brasília, trecho da ferrovia do Aço, além de rodovia na Tanzânia. Suas especialidades, no entanto, eram as obras portuárias e metroviárias, tendo a Ecisa participado de terminais para a Petrobrás, porto de Maceió, obras em estaleiros, terminal de contêineres em São Paulo, ampliação de porto no Paraguai, além de trechos dos metrô do Rio e de São Paulo. Apesar da forte atuação no setor de obras públicas, outro ponto forte da companhia eram as edificações comerciais urbanas e sua exploração, como o *shopping center* Conjunto Nacional de Brasília e supermercados no Rio, pertencentes à empresa. Nas listas feitas pela revista O Empreiteiro, a empresa foi ascendente na década de 1970, indo da décima para a sexta posição em 1978,

---

<sup>207</sup> Frederico Gomes da Silva era um advogado ligado ao jornalista David Nasser e prestava consultorias para empresas como a Rabello. Ver CARVALHO, Luiz Maklouf. *Cobras Criadas*: David Nasser e O Cruzeiro. 2ª ed. São Paulo: EdSENAC-SP, 2001. p. 383-454.

<sup>208</sup> Revista O Empreiteiro, edições nº 27, 33, 51, 54, 57, 65, 68, 70 e 101.

<sup>209</sup> WAINER, Samuel. *Minha Razão de Viver*. Rio de Janeiro: Record, 1988 [1987]. p. 123-281.

<sup>210</sup> Revista O Empreiteiro, edição de janeiro de 1975, nº 80; <http://www.alerj.rj.gov.br/> acessado em 19/01/2012.

enquanto a revista Exame apontava a Ecisa como a 4ª maior do país nesse ano<sup>211</sup>. Com esse desempenho, O Empreiteiro homenageou Donald Stewart como homem de construção do ano de 1977, justificando da seguinte forma a escolha:

[...] é fato notório que o sucesso das maiores construtoras brasileiras se deve em boa parte às relações políticas de que gozam seus diretores proprietários. A Ecisa constitui-se uma rara exceção. Sediada no Rio de Janeiro – um mercado francamente aberto a todos – e sem um ‘apadrinhamento transcendente’, como afirma Donald Stewart Jr., presidente da empresa, a Ecisa esbarrou em toda sorte de obstáculos ao tentar ingressar nos mercados de outros estados. A maior dificuldade era justamente o protecionismo às construtoras locais, praticado sob várias formas veladas e sutis. Mas uma agressiva política de diversificação permitiu consolidar uma posição em diversas frentes – que vão hoje de hospitais e metrô até portos e centros comerciais, os quais são inclusive explorados comercialmente através de uma subsidiária – possibilitando um ritmo relativamente firme de expansão e, principalmente, conseguir atravessar as sucessivas crises do mercado de construção sem grandes arranhões.<sup>212</sup>

Donald Stewart agradeceu a escolha da revista e “estendeu a homenagem a toda equipe da empresa”. Em 1983, a revista Exame escolheu a empresa como empreiteira do ano pelo seu desempenho frente à crise<sup>213</sup>.

A empresa tinha forte ramificação empresarial para os setores de agropecuária, centros comerciais, mineração, além de ter adquirido a empreiteira Coenge em 1977. No entanto, um atraso no pagamento das obras do metrô do Rio teria levado a companhia à concordata em 1978. A Ecisa tinha então 50% de seu faturamento oriundo das obras do subterrâneo carioca e, segundo Stewart, o encaminhamento do caso se deveu à contratante, que “por uma certa intenção que por declarações à imprensa altamente desabonadoras à Ecisa e completamente desnecessárias, levaram que a rede bancária se fechasse completamente, não renovando mais a nossa dívida”. Apesar do golpe na empresa, seu presidente afirmou: “ressalto porém que não vejo nenhuma conotação política nesse caso”<sup>214</sup>. Como o metrô não pagava as obras, Stewart determinou a estratégia de desativar gradualmente a obra, como forma de pressão, demitindo 50 operários por dia, dos 6 mil empregados pela empresa. Com o pedido de concordata, a Ecisa perdeu esse contrato e sofreu um processo de decadência. Stewart se tornou um dos vários críticos do setor aos bancos e seus “juros escorchantes”, aos atrasos governamentais nos pagamentos e às associações do setor, por ele tidas como pouco ativas. Chegou a processar o metrô do Rio, e depois a Açominas, em atitude inédita dentre os empreiteiros, que temiam as repercussões negativas de atitudes judiciais. Por fim, a empresa esboçou reação em

<sup>211</sup> Revista O Empreiteiro, edições nº 8, 19, 43, 47, 50, 57, 68, 80, 87, 91, 94, 103, 114, 115, 116.

<sup>212</sup> Revista O Empreiteiro, edição de dezembro de 1977, nº 119.

<sup>213</sup> Informe Sinicon. Edição de 23 de julho de 1984, Ano I, nº 22.

<sup>214</sup> Revista O Empreiteiro, edição de janeiro de 1980, nº 144.

1983, mas novamente sofreu com atrasos e poucos contratos nos dois anos seguintes até ir a falência<sup>215</sup>. No início dos anos 80, Stewart participou das atividades do Instituto Liberal<sup>216</sup>.

A curva de trajetória ascendente e decadente da Ecisa ao longo da ditadura tem certo paralelo com o percurso da Esusa, Empresa de Serviços Urbanos SA. Presidida por Hermano Cezar Jordão Freire, a empresa teve várias obras importantes no seu porta-fólio, como trecho da linha do metrô do Rio, o Riocentro, a estrada Teresópolis-Nova Friburgo, a urbanização da Lagoa Rodrigo de Freitas e da orla de Copacabana, o viaduto da Mangueira, prospecção de petróleo e a linha Lilás, no Rio, que liga o túnel Santa Bárbara à zona portuária, com os viadutos 31 de Março e do Santo Cristo. A empresa também teve ação internacional, com a obra de dois hotéis no Iraque, tendo sede no Paraguai para sondar obras na América do Sul. Era muito atuante no setor imobiliário no Rio, com diversos empreendimentos para o BNH. Com as obras conseguidas na ditadura, principalmente na urbanização do Rio e de moradias do SFH, a Esusa saiu da 44ª posição dentre as maiores empreiteiras nacionais em 1972 para o 11º lugar em 1982, o que fez com que Freire fosse escolhido o homem de construção do ano pela revista *O Empreiteiro*, em 1979, durante seu crescimento. A estratégia da empresa incluía nunca fazer com que um contrato equivalesse a mais do que 20 ou 30% do seu faturamento total, de modo a evitar o problema que ocorreu com a Ecisa. A estratégia, no entanto, não evitou sua falência, ocorrida em dezembro de 1983, momento em que o mesmo ocorria com várias outras empreiteiras do país<sup>217</sup>.

Por fim, a empresa que teve ascensão no fim da ditadura e que é marcada como principal empreiteira carioca pós-regime é a Carioca Engenharia. Foi fundada em 1947 pela tradicional família Backheuser, descendentes de Everardo Backheuser, espécie de intelectual orgânico do setor construtor ao longo da Primeira República, quando reclamava casas populares para as classes de baixa renda<sup>218</sup>. Criada por João Carlos Backheuser, a empresa começou sua trajetória com obras no subúrbio do Rio e, na ditadura, foi uma construtora de porte pequeno, sempre abaixo da 30ª posição na lista de empreiteiras do país. Com foco regional e local, a empresa teve seu salto nos governos Brizola, quando ficou responsável por parte das obras do sambódromo e construção de 140 Centros Integrados de Educação Pública (Ciep's), o que a gabaritou a fazer os CEUs paulistas posteriormente. Com o crescimento no período, a empresa adquiriu a Christiani-Nielsen em 1988, formando a Carioca Christiani-

---

<sup>215</sup> Revista *O Empreiteiro*, edições nº 163, 170, 188 e 200.

<sup>216</sup> DREIFUSS, René Armand. *O Jogo da Direita na Nova República*. 2ª ed. Petrópolis: Vozes, 1989. p. 47-107.

<sup>217</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edições nº 68, 99, 115, 124, 127, 138, 141, 163, 176, 187, 188 e 193.

<sup>218</sup> MATTOS, Romulo Costa. *Pelos Pobres! op. cit.* p. 45-141. Backheuser também era atuante na SNA, conforme indicou Sonia Regina de Mendonça em *O Patronato Rural no Brasil Recente. op. cit.* p. 264-98.

Nielsen Engenharia (CCNE), em 1992. Na década de 90, alçada à posição de uma das maiores empreiteiras do país, participou dos processos de privatizações e concessões públicas nas áreas de rodovias, saneamento e abastecimento de água, sendo uma das controladoras do abastecimento de água para Niterói e de rodovias com pedágios no estado do Rio<sup>219</sup>.

As empreiteiras cariocas lideraram – ao lado das mineiras – a construção de Brasília e as grandes obras nacionais do período JK, tomando a iniciativa de fundar o Sinicon em 1959 e dominando o órgão em seus primeiros anos. De 1960 a 1980, no entanto, por conta das injunções políticas no estado da Guanabara e no país, perderam espaço para empresas dos estados de São Paulo, Minas e Nordeste. A ascensão dessas empreiteiras também seria decorrência de rearranjos políticos e da força desses empresários, organizados em aparelhos privados da sociedade civil e com presença nas agências estatais no período em questão.

### **“Todos querem ser Camargo Corrêa”<sup>220</sup> – as empreiteiras paulistas:**

Após a ultrapassagem do Rio de Janeiro na década de 1920, São Paulo se tornou o epicentro da acumulação do capital industrial do país, demandando uma série de obras para a implementação do parque industrial e da economia urbana e engrossando a arrecadação dos cofres públicos locais e regional, o que deu suporte à realização de várias intervenções no setor de infra-estrutura. Dadas essas condições, emergiu nas terras paulistas o principal mercado de obras públicas do país, contando com um vasto número de empresas especializadas em rodovias, hidrelétricas, ferrovias e melhoramentos urbanos. O complexo mercado local possibilitou a emergência de um setor empresarial poderoso e diversificado. Uma característica do mercado paulista de construção pesada é, para além do grande número de empresas, a sua variedade, contando-se empresas pequenas, médias, grandes e as macro, com alto índice de especialização das companhias em determinados tipos de obra. Outra marca do empresariado paulista da construção é a sua forte e pioneira organização no âmbito da sociedade civil. Trata-se do primeiro estado que teve uma associação apenas composta por empreiteiros, enquanto o Rio e Minas contavam apenas com organismos de engenheiros e construtores em geral. A organização das firmas locais foi elemento importante para a pressão e atuação junto aos órgãos do aparelho de Estado e para a implementação de políticas que ajudaram a consolidar as empresas locais em particular, o protecionismo. Poucas empresas

---

<sup>219</sup> O Empreiteiro. Edições nº 163, 188, 200 e 212; <http://www.cariocaengenharia.com.br/> acessado dia 04/02/09.

<sup>220</sup> Frase redigida por Haroldo Guanabara, dirigente do Sinicon e da AEERJ, em artigo na revista Construir nº 1, de junho de 1988, e repetida por outros empreiteiros em diversas ocasiões.



não-paulistas tiveram a sorte de arrematar contratos de agências estatais do governo ou prefeituras de São Paulo. Com essa reserva do mercado para as empreiteiras locais, foi possível fixar um capital da indústria da construção pesada paulista, principalmente em momentos em que a antiga capital federal dispunha de empresas maiores e mais avançadas tecnologicamente. As principais empreiteiras paulistas seguem no quadro 1.4.

Quadro 1.4 – Principais empreiteiras paulistas ao longo da ditadura:

<b>Empresa:</b>	<b>Aparente controlador:</b>	<b>Fundação:</b>
Azevedo & Travassos	Bernardino Pimentel Mendes*	1922
Beter	Carlos Alberto Magalhães Lancellotti	1953
Camargo Corrêa	Sebastião Camargo Penteado	1938
CBPO	Oscar Americano de Caldas Filho	1931
CCBE***	Cincinato Cajado Braga	1948
Cetenco	Família Malzoni**	1956
Conspaor	Horácio Ortiz	1958
Constran	Olacyr Francisco de Moraes	1957
Guarantã	Primo Lattes	1953
H. Guedes	Henrique Guedes de Pereira Leite	...
Rossi***	Família Rossi Cuppolini	1961
Serveng-Civilsan	Pelerson Soares Penido	1958
Servienge	Amyntas Jacques de Moraes	1929
Servix***	Cincinato Cajado Braga	1928

Fonte: Os documentos consultados para elaboração do quadro são citados ao longo dessa parte do capítulo.

\* Tomou em 1964 o controle da empresa, fundada em 1922 por Francisco Azevedo e Francisco Travassos.

\*\* Antiga Tenco, controlado pela família e presidida até 1980 pelo também acionista Eduardo C. Rodrigues.

\*\*\* As três empresas se fundiram em 1973.

As primeiras empresas de construção paulistas datam da Primeira República e estavam envolvidas com o chamado complexo cafeeiro, prestando serviços para ferrovias, portos e prefeituras. Assim, a Companhia Construtora de Santos, pertencente a Roberto Simonsen estava ocupada em 1917 com a construção de um edifício para firma frigorífica próxima ao porto de Santos<sup>221</sup>. De forma similar, os engenheiros formados na Escola Politécnica de São Paulo Francisco Azevedo e Francisco Palma Travassos trabalhavam para a companhia ferroviária Noroeste e, em 1922, fundaram a Azevedo & Travassos, uma das primeiras empresas brasileiras focadas em construção pesada. Essa firma resistiu às diversas conjunturas posteriores, atuando em ferrovias, pavimentação, galerias e terraplanagem, além das obras do metropolitano paulista. Incorporou a Itaporã em 1968, empresa de propriedade de Bernardino Pimentel Mendes, que havia comprado o controle da Azevedo & Travassos quatro anos antes. Mendes teve uma rica trajetória institucional, apesar de sua empresa não

<sup>221</sup> INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia no Brasil. op. cit.* p. 11-53.

constar no grupo das maiores do país, tendo caráter mais intermediário. Foi um dos fundadores do Sinicesp em 1967 e presidente da entidade entre 1984 e 1987, recebendo posteriormente a medalha Washington Luís, conferida pelo sindicato paulista às “grandes figuras do rodoviário nacional”. Chegou a presidir também o Instituto de Engenharia de São Paulo (IE), a Apeop e a Associação Rodoviária Brasileira (ARB), sendo um dos vários casos de empresário que começou a carreira profissional no setor público, trabalhando inicialmente no DER-SP. Representativo de um grupo de empresários do setor que defendia os interesses das médias e pequenas firmas, teve desentendimentos com o ministro Antonio Delfim Netto – notório defensor das macro-empresas – quando estava à frente da Apeop<sup>222</sup>.

Outra empresa que não consta na lista das 10 maiores do país, mas que teve um presidente bastante ativo institucional e politicamente foi a Beter, de Carlos Alberto Lancellotti. Fundada em 1953, participou de obras ferroviárias paulistas, do metrô da cidade, viadutos, rodovia dos Imigrantes e outros empreendimentos marcadamente em São Paulo, além de projeto rodoviário na Arábia Saudita nos anos 70. Lancellotti entrou na empresa como funcionário, quando ela era presidida por Domingos Nazarian, mas teve rápida ascensão, chegando ao posto mais alto da firma. Lancellotti também presidiu o Sinicesp e recebeu a medalha Washington Luís do Mérito Rodoviário. Atuou em outras empresas, como a Beta e a Beisa, e teve também forte atuação na Fiesp, onde foi diretor e vice-presidente, além de ter ações na área da filantropia<sup>223</sup>.

A Guarantã era a tradicional construtora da família Lattes, responsável por obras como o edifício Martinelli, em São Paulo, e as obras da fábrica da Casa da Moeda, no Rio<sup>224</sup>. Henrique Guedes montou entre a década de 1940 e 1950 a construtora H. Guedes, de porte intermediário, o que não se pode dizer de sua trajetória na sociedade civil. Nascido em Portugal, Guedes presidiu a Apeop nos anos 70 e fundou em 1987 o Clube dos Empreiteiros, entidade que reunia muitos empreiteiros paulistas e também administradores públicos afeitos a esses empresários, como Shigeaki Ueki e Delfim Netto. Católico fervoroso, Guedes se formou na Escola Politécnica da antiga Universidade do Brasil e trabalhou no Departamento de Obras Públicas do estado de São Paulo antes de fundar sua empresa. Era conhecido por suas idéias a favor do controle de natalidade, ações de filantropia e por ser representativo do pouco apreço à democracia existente entre os empresários do ramo. Assim, afirmou em artigo

---

<sup>222</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de setembro de 1968, nº 8; SINICESP. *A Saga... op. cit.* p. 18-27; 36-43; 66-81; *Revista Infra-Estrutura*: revista oficial do Sinicesp. Ano 3, nº 16, p. 32-4.

<sup>223</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 8 e 123; SINICESP. *A Saga ...op. cit.* p. 36-43; 66-81; *Revista Infra-Estrutura*: revista oficial do Sinicesp. Ano 3, nº 16, p. 36-7.

<sup>224</sup> Revista O Empreiteiro. Edições de setembro de 1968, nº 8, e de agosto de 1978, nº 127.

de um dos seus dois livros: “Nos bons tempos em que o prefeito de São Paulo era indicado pelo governador [...]”<sup>225</sup>.

Integrando o quadro de empresários do setor com rica trajetória pela sociedade civil e sociedade política, Newton Cavaleiri também não montou uma grande empresa que constasse no grupo das barrageiras. Trabalhou em empresas como a Serveng (futura Serveng-Civilsan) e na Enejota Cavaleiri, de sua propriedade. No entanto, teve forte atuação nas organizações de classe, sendo um dos fundadores do Sinicesp e presidente do órgão ao longo de 15 anos nas décadas de 70 e 90, além de ter coordenado o Grupo Setorial da Construção Civil da Fiesp. Era membro da Associação de Dirigentes Cristãos de Empresas (ADCE), instituição que reunia outros empresários da construção, e também teve atuação na filantropia, como a Associação de Amparo à Criança Deficiente (AACD). Defensor do transporte ferroviário, Cavaleiri atuou ainda no Instituto de Engenharia de São Paulo, no Instituto Mauá de Tecnologia e Instituto de Orientação às Cooperativas Habitacionais (Incoop). Não se deteve apenas nas instituições da sociedade civil, tendo sido assessor do secretário de Transportes de São Paulo nos anos 70 e trabalhado na Secretaria estadual de Negócios Penitenciários<sup>226</sup>.

A empresa na qual Cavaleiri trabalhou, a Serveng, deu origem a um dos grupos mais tradicionais da construção pesada paulista. Fruto da fusão da Serveng, empresa criada em 1958 em Guaratinguetá, e da Civilsan, fundada em 1947 em São Paulo, a Serveng-Civilsan S.A. Empresas Associadas de Engenharia pertence ao grupo das maiores empreiteiras do estado. Presidida por Pelerson Soares Penido, a empresa teve importantes obras em São Paulo, além da Rio-Santos, da barragem do Guandu e de Salto Mimoso, em Mato Grosso. Penido era ainda dono de hotel e foi secretário de Viação do governo Adhemar de Barros em São Paulo. Na década de 90, associada a outras empresas, participou dos mecanismos de concessão de serviços públicos, como o de rodovias<sup>227</sup>.

Outra empresa tradicional do mercado paulista – apesar de também ter sede no Rio – é a Companhia de Serviços de Engenharia, a Servienge, datada de 1929 e responsável por obras emblemáticas do desenvolvimento industrial nacional. O presidente da empresa em 1969 era Amynthas Jacques de Moraes, financiador do Ipes, e seu porta-fólio incluía a implantação da usina de Volta Redonda da CSN, trechos da estrada de ferro Leopoldina e da variante da Central do Brasil, adutora de Riberão das Lages e rodovias como Rio-Belo Horizonte e

---

<sup>225</sup> GUEDES, Henrique. *Histórias de Empreiteiros*. São Paulo: Clube dos Empreiteiros, s/d. p. 220.

<sup>226</sup> Informe Sinicon nº 9; SINICESP. *A Saga da Construção Pesada em São Paulo*. op. cit. p. 18-27; 32; 36-43; *Revista Infra-Estrutura*: revista oficial do Sinicesp. Ano 3, nº 16, p. 28-30.

<sup>227</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de setembro de 1968, nº 8; SINICESP [Luiz Roberto de Sousa Queiroz]. *A Saga...* op. cit. p. 82-93; <http://www.grupoccr.com.br/> acessado em 20 de agosto de 2007.

Fernão Dias. A empresa tinha propaganda na Revista do Clube de Engenharia na década de 1950 e foi pioneira no lançamento de ações na bolsa e na ramificação empresarial, contabilizando um total de sete empresas em 1971, com atividades nas áreas de cooperação imobiliária, agro-pecuária, produção de cimento, distribuição de energia elétrica, laminação, materiais sulfurosos e construção de estruturas<sup>228</sup>.

Tão ou mais tradicional que a Serviente é a Companhia Brasileira de Projetos e Obras (a CBPO), criada em 1931 como Companhia Construtora Oscar Americano por Oscar Americano de Caldas Filho, engenheiro da Politécnica nascido em 1908 e falecido em 1974<sup>229</sup>. A empresa, que passou a se chamar CBPO em 1949, foi uma das fundadoras do Sinicon e uma das principais empreiteiras brasileiras até o início dos anos 80, constando geralmente entre as cinco maiores do país. Tendo controle de tecnologia e porte para atuação em obras de grande complexidade, como hidrelétricas – cuja experiência parece ter sido adquirida na obra da represa de Três Marias, na qual prestou serviços para a Morrisen Knudsen<sup>230</sup> –, metrô e aeroportos, a empresa foi escolhida para compor o consórcio de cinco firmas responsáveis pela construção de Itaipu, na década de 1970. Antes disso, fez obras em Brasília, para a Cesp (com a UHE de Xavantes) e no Paraguai, onde construiu a hidrelétrica de Acaray. Seu percurso começou a se modificar quando dividiu com a baiana Norberto Odebrecht (NO) a construção do aeroporto supersônico do Galeão, no Rio. A obra aproximou as duas empresas, que decidiram pela associação em 1980. Nesse ano, ficou acertado que 49% das ações da CBPO seriam transferidas para a Odebrecht e o acordo inicial previa a continuidade das ações autônomas das duas empresas, cujas especialidades eram distintas. Em 1983, o patrimônio da CBPO foi adquirido pela Odebrecht, que usou da tradição técnica da empresa paulista para atuar em obras metroviárias e de barragens também no exterior<sup>231</sup>.

Dentro do conjunto das grandes e tradicionais construtoras paulistas, temos a Servix. Fundada em 1928, foi a primeira empresa brasileira a fazer hidrelétricas, tendo sido responsável por projetos de usinas paulistas e também por obras como a adutora do Guandu, o túnel Rebouças e o complexo industrial da Usiminas. De 1960 a 1973, foi a segunda empresa que mais construiu hidrelétricas no país, só perdendo para a Camargo Corrêa. Na ditadura,

---

<sup>228</sup> Revista O Empreiteiro, edições nº 8, 23 e 45; Revista do Clube de Engenharia. Edição de dezembro de 1955, nº 232; DREIFUSS, René Armand. 1964: a conquista do Estado. *op. cit.* p. 636.

<sup>229</sup> Caldas era acionista também – assim como o empreiteiro Cincinato Braga e outros empresários – da TV Paulista em 1965, transferida para o controle de Roberto Marinho para criação da Rede Globo-SP. Ver <http://www.observatoriodaimprensa.com.br/> acessado em 16 de agosto de 2011.

<sup>230</sup> DANTAS, Ricardo Marques de Almeida. *Odebrecht: a caminho da longevidade sustentável?* Dissertação de mestrado em Administração. Rio de Janeiro: UFRJ, 2007. p. 247.

<sup>231</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 8, 23, 33, 98 e 150; FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização... op. cit.* p. 111-228; 267-8; SINICON. ATA da fundação do Sinicon, 10/03/1959.

envolveu-se em uma complexa e intrincada sucessão de aquisições, falências, concordatas, fusões e desmanche de fusões. Em 1970, ela e sua subsidiária – a empresa de projetos Engevix – foram adquiridas pela empresa da família Rossi Cuppolini, a Rossi Engenharia, que havia sido fundada em 1961. Em 1972, a Rossi-Servix fez nova aquisição. A Companhia Construtora Brasileira de Estradas, a CCBE (antiga Sociedade Brasileira Construtora de Estradas), era uma tradicional empresa de construção fundada em 1948 em São Paulo e pioneira no uso de máquinas e equipamentos importados. Presidida por Cincinato Cajado Braga, cuja família estava envolvida com a política em São Paulo desde a República Velha<sup>232</sup>, a empresa participou do plano rodoviário estadual de JK, fornecendo tratores e maquinário às empreiteiras mineiras<sup>233</sup>. Liderando o consórcio que venceu a concorrência para a construção da ponte Rio-Niterói, a empresa entrou em declínio com as dificuldades para implementação da obra e rescisão do contrato pelo governo. Em 1972, a CCBE fez fusão com a Rossi-Servix, ganhando a nova empresa um porte que a colocava como segunda maior de engenharia do país. A nova companhia, que tinha conexões com capitais japoneses<sup>234</sup>, lançou ações na bolsa e era controlada pelo Itaú. Conseguiu grandes projetos, como a realização da barragem de Sobradinho e desenvolveu planos para atuação no exterior, como no aeroporto de Lisboa. A fusão, no entanto, foi desfeita e a empresa separada em duas, Rossi e Servix, sendo a primeira de atuação no mercado imobiliário e a segunda, em obras públicas, herdando o porta-fólio da Rossi-Servix-CCBE na construção pesada. Em 1975 e 1976, Cincinato Cajado Braga, Sérgio Schmidt Neves, Roberto Ary, Sérgio Nasi e José Sestini adquiriram 56% do controle da Servix que estavam nas mãos do Itaú e reestruturaram a empresa, que perdeu posições entre as maiores nacionais. A operação de desestruturação da fusão foi feita com apoio do Banco Central, após período de crise na empresa, quando sua administração foi entregue à CBPO. Com a posterior saída de Cincinato Braga da presidência e chegada de Sérgio Neves ao cargo, a empresa conseguiu se recuperar e ganhou o título de empreiteira do ano de 1978, dado pela revista O Empreiteiro. Em 1982, no entanto, a empresa pediu concordata<sup>235</sup>.

A trajetória da Servix é emblemática de empresa que abriu seu capital e fez associações com capitais estrangeiros e bancários, contra a norma do setor, que é a de capitais nacionais sob o controle de grupos familiares. Essa segunda linha de orientação tem como bom exemplo a Construções e Transportes Constran Ltda., empresa paulista de 1957,

---

<sup>232</sup> MENDONÇA, Sônia de. *Agronomia e Poder no Brasil*. Rio de Janeiro: Vício de Leitura, 1998. p. 55-112.

<sup>233</sup> FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização... op. cit.* p. 31-109.

<sup>234</sup> BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. *Cartéis e Desnacionalização: a experiência brasileira, 1964-1974*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975. p. 97-113.

<sup>235</sup> Revista O Empreiteiro. Edições de nº 8, 13, 32, 57, 60, 65, 66, 73, 103, 130 e 178.

controlada por Olacyr Francisco de Moraes. Esse empresário, que iniciou sua carreira com a pequena construtora, sendo filho de um vendedor de máquinas de costura, construiu um império empresarial e ficou mais conhecido por suas incursões na agropecuária. A Constran era uma empresa média no início da ditadura e foi gradualmente crescendo até se tornar uma das dez maiores do país. Envolvida em obras como o metrô de São Paulo, hidrelétricas no Mato Grosso (estado original de Olacyr), estradas paulistas como a Anchieta e a Imigrantes e o aeroporto de Guarulhos (com a Camargo Corrêa), a Constran teve como empreendimento mais problemático o emissário de Ipanema, obra que não conseguiu terminar e por conta da qual sofreu processo judicial do estado da Guanabara. A ramificação dos negócios, característica costumeira no setor, veio cedo com o grupo de Olacyr, que abriu o banco Itamaraty e fez empreendimentos agropastoris. Indicado como o mais jovem brasileiro a chegar à fortuna de US\$ 1 bilhão, o empresário desenvolveu o maior projeto agrícola do país em Mato Grosso, com a criação de 100 mil cabeças de gado e 5 projetos apoiados pela Sudam, sendo condecorado pela SNA com a Medalha do Mérito Agrícola em 1984<sup>236</sup>. Ligado a Ulisses Guimarães e ao presidente da República, o empresário ganhou força no governo Sarney, apesar de suas declarações a favor da ditadura<sup>237</sup>. Conhecido como rei da soja, por ter sido o maior produtor da leguminosa no país, Moraes desenvolveu nos anos 80 o projeto da Ferrovia Leste-Oeste, ou Ferronorte, que, com recursos públicos, ligaria a malha ferroviária paulista às áreas agrícolas de Mato Grosso, alcançando Cuiabá e, depois, Porto Velho e Santarém. O projeto, elogiado pelo ditador Ernesto Geisel<sup>238</sup>, parece ter trazido a decadência ao grupo Itamaraty. Dependendo de uma ponte ferroviária sobre o rio Paraná, Moraes diz não ter tido resposta dos governos estaduais paulistas Quéricia e Fleury, que seriam responsáveis pela obra. Com o atraso desse empreendimento, o grupo Itamaraty alega ter acumulado prejuízos. Segundo Delfim Netto, “Olacyr foi um visionário destruído por um estado desonesto”. Nas décadas de 90 e 2000, o banco Itamaraty foi vendido ao BCN e as terras de Moraes no Mato Grosso tomadas pelo Incra para efeito de reforma agrária. O empresário explicou a decadência da construtora assim: “Os investimentos em infra-estrutura no Brasil pararam. O que nós temos de bom na Constran é o acervo tecnológico. Mas perdemos o bonde das privatizações e dos pedágios.” Moraes vendeu na década de 2000 a Constran à UTC Engenharia e seu nome foi escolhido para uma rodovia estadual matogrossense<sup>239</sup>.

---

<sup>236</sup> MENDONÇA, Sonia Regina de. *O Patronato Rural no Brasil Recente*. op. cit. p. 264.

<sup>237</sup> DREIFUSS, René Armand. *O Jogo da Direita na Nova República*. op. cit. p. 47-107.

<sup>238</sup> D'ARAÚJO, Maria Celina; CASTRO, Celso (org.). *Ernesto Geisel*. Rio de Janeiro: EdFGV, 1997. p. 328-9.

<sup>239</sup> Ver mais em CAMPOS, P. H. P. “A formação...”. op. cit. p. 10-1; O Empreiteiro. Edições nº 8, 13, 31, 168, 175; PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção*. op. cit. p. 119-38; O GLOBO, 28/8/2011, p. 39.

Sob o controle da família Malzoni e de um dos principais intelectuais orgânicos dos empreiteiros, Eduardo Celestino Rodrigues, a Tenco S.A. – Construtora de Usinas Hidrelétricas foi fundada em 1956. Passou depois a se chamar Cetenco, com a aquisição da empreiteira Centenário, e, como dizia seu nome, tinha grande tradição na construção de hidrelétricas. Responsável por obras como as UHEs de Barra Bonita, Capivari-Cachoeira, Promissão, Funil e Itaipu, a Cetenco fez ainda parte do túnel Rebouças e do metrô de São Paulo. No exterior, atuou na construção do metropolitano de Caracas e na hidrelétrica de Guri, na Venezuela, junto com a Camargo Corrêa (CC), empresa com a qual a Cetenco teve momentos de conflito e aproximação. Celestino, que foi professor da Escola Politécnica da USP, entrou na justiça contra a CC por conta de disputa envolvendo o metrô de São Paulo. Logo, porém, as duas firmas fizeram entendimento e, por iniciativa de Celestino, presidente do Instituto de Engenharia de São Paulo em 1970, Sebastião Camargo, dono da CC e que não era engenheiro, recebeu o título de sócio honorário do IE. A empresa aparecia como uma das 5 maiores do país nos anos 70 e seu presidente era responsável por livros como ‘Problemas do Brasil Potência’, de 1974. Celestino era próximo de Adhemar de Barros, Delfim Netto, Lucas Nogueira Garcez, Mário Henrique Simonsen e Glycon de Paiva e foi assessor do ministro de Minas e Energia, César Cals. Essas relações e sua presença institucional conferiam à Cetenco uma posição privilegiada dentre as empreiteiras brasileiras. A firma sofreu duro golpe quando Celestino se demitiu da presidência em 1979, acusando “atos imaturos cometidos pelos demais acionistas da empresa – do grupo Malzoni – que detém [sic] mais de 51% das ações”. A revista *O Empreiteiro* previu transtornos para a construtora, em momento em que ela tinha duas obras no exterior. A previsão vingou e uma forte decadência se fez ver na Cetenco. Nos anos 90, a empresa foi acusada de contribuir para os esquemas de corrupção de PC Farias<sup>240</sup>.

Por fim, a maior empreiteira paulista e principal empresa de engenharia do Brasil de 1964 a 1985 foi a Camargo Corrêa. Durante toda ditadura, a Camargo Corrêa constou em 1º lugar na lista feita pela revista *O Empreiteiro* das maiores construtoras do país, havendo inclusive anos em que o seu faturamento era mais que o dobro do da segunda colocada. As únicas exceções foram 1979 e 1984, sendo que no primeiro caso, a empresa caiu para 3º lugar, atrás da Andrade Gutierrez e Odebrecht, por conta do atraso em pagamentos por suas obras em hidrelétricas e, no segundo, a Mendes Júnior a ultrapassou pelo faturamento em dólares no exterior<sup>241</sup>, como se vê no gráfico 1.2. Mesmo assim, seu patrimônio sempre foi maior e,

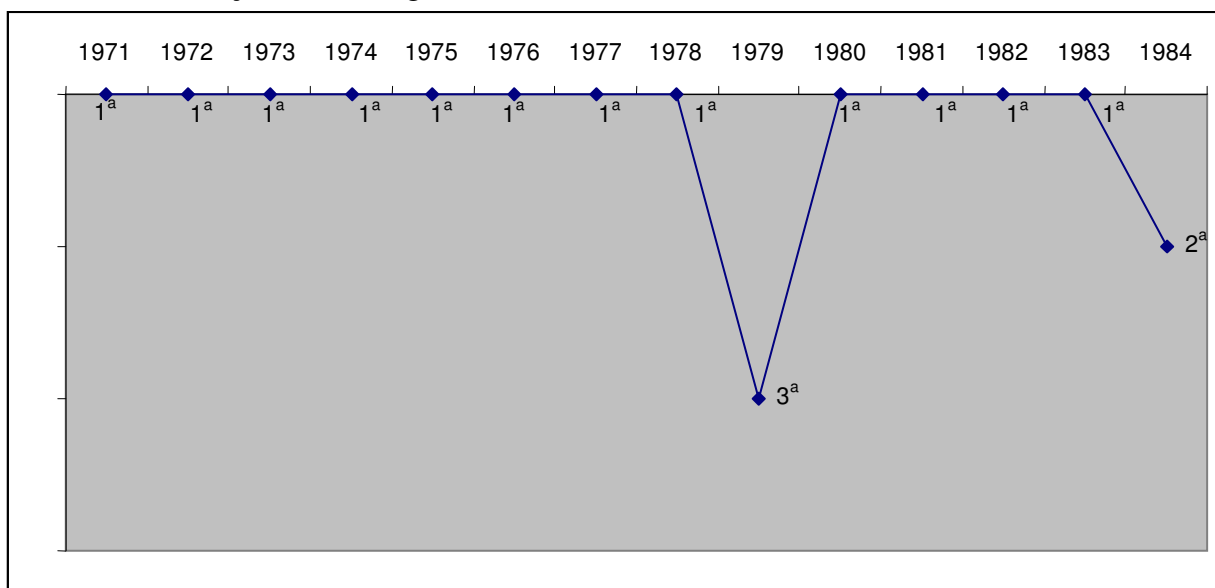
---

<sup>240</sup> *O Empreiteiro*. Edições nº 8, 76, 143, 169; QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. op. cit. p. 295-321; 399-426; ODEBRECHT, Emílio. *A Odebrecht e a Privatização*. op. cit. p. 123-38.

<sup>241</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edições nº 57, 68, 80, 91, 103, 115, 127, 138, 150, 163, 176, 188, 200 e 212.

segundo pesquisa da Caterpillar, principal fabricante internacional de equipamentos de construção, com empreiteiras do mundo inteiro, a Camargo Corrêa (CC) não era apenas a maior empresa de engenharia do Brasil. Contando a quantidade e valor dos equipamentos das empresas, a CC aparecia como maior companhia de construção do planeta<sup>242</sup>, superando norte-americanas e européias, já que, naquele momento, construía as três maiores hidrelétricas do mundo: Itaipu (14.000 MW), Guri (na Venezuela, 10.000 MW) e Tucuruí (8.000 MW).

Gráfico 1.2 – Posição da Camargo Corrêa dentre as construtoras brasileiras na ditadura:



Fonte: Revista O Empreiteiro, edições nº 57, 68, 80, 91, 103, 115, 127, 138, 150, 163, 176, 188, 200, 212.

A Camargo Corrêa, surgida em 1938 em São Paulo, leva o nome dos seus dois fundadores e primeiros principais sócios. Sebastião Ferraz Camargo, filho dos proprietários rurais Francisco Ferraz de Camargo e Anna Claudina Camargo Ferraz, não completou o terceiro ano do ensino primário e depois ganhou o sobrenome Penteadado ao se casar com dona Dirce Penteadado – da tradicional família Penteadado, da burguesia industrial paulista<sup>243</sup> –, tornando-se logo o maior acionista da empresa ao comprar as ações de Silvio Corrêa e dos minoritários Antonio Giuzio e Wilson Camargo Barros. Segundo Wilson Quintella, quinto funcionário contratado pela empresa em 1947 e futuro presidente da companhia, “Sebastião, o diretor superintendente, era o homem dos relacionamentos: fazia as amizades e criava as oportunidades de negócio.” Já Silvio Brand Corrêa entrava teoricamente com o dinheiro, mas – segundo o relato de Wilson Quintella – não só: “Como o dr. Silvio se relacionava bem com

<sup>242</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. op. cit. p. 15-24. Usamos a memória do ex-dirigente da empresa como principal fonte para a reconstrução da trajetória da companhia.

<sup>243</sup> Ver GORENDER, Jacob. *A Burguesia Brasileira*. 3ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1991 [1981]. p. 37-8.



Adhemar [de Barros], o Sebastião se associou a ele para ter acesso às obras feitas para o governo.” No caso, Brand Corrêa, advogado formado no Largo do São Francisco, era casado com Odete, irmã de Adhemar de Barros. O fato de ser cunhado do governador e interventor de São Paulo quando a empresa foi fundada parece ter sido relevante para a arrancada da Camargo Corrêa desde seus primeiros anos. O médico Adhemar de Barros contratou várias obras para a companhia nascente e, apesar das denúncias de ilegalidades em seus cargos no Executivo, Quintella considera o ex-governador de São Paulo um injustiçado: “de modo algum merece ser lembrado pela história pelo bordão ao qual foi associado, o de político que ‘rouba, mas faz’ ”<sup>244</sup>. Apesar da defesa de Quintella, o político paulista foi cassado pela ditadura em 1966 sob a alegação de corrupção e, três anos mais tarde, os guerrilheiros da ALN (Ação Libertadora Nacional) conseguiram obter na casa de Adhemar um pequeno cofre com US\$ 2,6 milhões em pacotinhos de banco suíço, o que, segundo Gaspari, “era dinheiro roubado, tomado a empreiteiros e bancas do bicho”<sup>245</sup>.

Outras relações foram importantes na formação da empresa:

Em Jaú, Sebastião trabalhou para Ademar de Almeida Prado, que tinha o banco de São Paulo e a Companhia de Armazéns Gerais, depois compradas pela Camargo Corrêa, além das fazendas de Prado. Em São Paulo, Sebastião ficou amigo do jauense Joaquim Paes de Barros, que, depois, foi deputado e presidente da Alesp e, por pressão de Sebastião, foi para o TCE no governo de Roberto de Abreu Sodré, já que passava por dificuldades financeiras. Em São Paulo, Joaquim Paes de Barros (Quinzinho) convenceu Sebastião a entrar no ramo da construção e este passou a trabalhar como subempreiteiro em obras para o DER, fazendo cercas, bueiros etc. Procurando Alcides de Barros, Sebastião foi apresentado ao dr. Silvio, criando a Camargo Corrêa Limitada. José Renato de Lyra Tavares trabalhava com o dr. Silvio na Camargo Corrêa, que começou a fazer obras de retificação e prolongamento de estradas de ferro, além de loteamento de primeira classe para os monges do Mosteiro do São Bento.<sup>246</sup>

Essas notas parecem indicar a ampla inserção que a empresa de Sebastião Camargo tinha no seio da burguesia paulista e do aparelho de Estado local. O fato é que a companhia foi criada em 1938 como limitada e foi transformada em SA em 1946<sup>247</sup>.

A Camargo Corrêa começou atuando em serviços para empresas ferroviárias e ocupação do espaço urbano, diversificando depois suas atividades na área de engenharia. Teve participação em obras rodoviárias no estado de São Paulo desde o final dos anos 30 e, em nível nacional, após a criação do FRN. Não perdeu a oportunidade de fazer parte das obras de Brasília e dos empreendimentos rodoviários de JK. No entanto, seu maior trunfo acabou

<sup>244</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. op. cit. p. 27-39; 41-53; 239-62.

<sup>245</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Escancarada*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002. p. 45-57

<sup>246</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. op. cit. p. 41-53.

<sup>247</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de dezembro de 1969, nº 23.

sendo a construção de hidrelétricas. Depois de ter obtido tecnologia com a norueguesa Noreno na construção de três usinas da Cherp, a empresa passou a atuar na maior parte das hidrelétricas paulistas, sendo um marco a usina de Jupuíá, maior do Brasil então<sup>248</sup>.

O que deu força para que a empresa de Sebastião Camargo chegasse ao golpe de 64 como maior empresa de engenharia nacional e permanecesse nesse posto durante o regime foi em boa parte sua inserção no governo estadual paulista<sup>249</sup>. O conjunto de acessos e contatos de Sebastião Camargo, Wilson Quintella e outros dirigentes da CC junto ao aparelho de Estado paulista era extremamente poderoso. Nos financiamentos, por exemplo, Camargo fazia questão que a empresa atuasse com o Banespa, conseguindo ali financiamentos facilitados<sup>250</sup>. Na área de energia, a Camargo Corrêa foi responsável por boa parte da capacidade instalada do estado, além de ter sido acionista de 8% da Celusa<sup>251</sup>. Assim, a Camargo Corrêa esteve presente nas obras de Jupuíá, Ilha Solteira, Água Vermelha, além do aeroporto de Guarulhos, trechos da Imigrantes, Anchieta, Via Norte (depois, estrada dos Bandeirantes), metrô de São Paulo, obras da Sabesp etc<sup>252</sup>. A mesma sorte não servia para a empresa com contratantes como a Cemig, a Chesf, Furnas ou a Eletrobrás.

A inserção da empresa no Executivo paulista transcendia as diferentes gestões no Estado. Mesmo com as conexões com Adhemar, a chegada de Jânio Quadros ao governo do estado não trouxe problemas para a construtora. Como Wilson Quintella era próximo do governador de Mato Grosso e esse, quando ia a São Paulo, ficava em sua casa, Jânio – mato-grossense de nascimento e próximo de Fernando Corrêa da Costa – foi jantar na casa de Quintella. Segundo memória do dirigente, Sebastião compareceu ao jantar e conseguiu nessa ocasião um acordo para o prolongamento da ferrovia Sorocabana, a cargo da empreiteira<sup>253</sup>.

Além das relações que uniam membros da empresa a órgãos e funcionários do interior do aparelho de Estado, a CC era profícua em relações empresariais, em especial junto ao grande empresariado paulista. O advogado Wilson Quintella, que entrou na empresa pelas mãos de Silvio Brand Corrêa e que logo se tornou ali segunda pessoa mais importante, estudou no colégio com José e Antonio Ermírio de Morais e ficou próximo dos dois<sup>254</sup>. A

---

<sup>248</sup> ALMEIDA, Márcio Wahlers de. *Estado e Energia Elétrica em São Paulo*. op. cit. p. 28-150.

<sup>249</sup> Sobre isso, há anedota relatada no livro de Henrique Guedes, na qual por ocasião da posse de um governador no Palácio dos Bandeirantes, um antigo administrador teria encontrado Sebastião Camargo na solenidade e teria dito: “Olá, Sr. Sebastião, o senhor também por aqui? – Eu... eu estou sempre aqui... os senhores é que mudam.” GUEDES, Henrique. *Histórias de Empreiteiros*. op. cit. p. 128.

<sup>250</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. op. cit. p. 199-224.

<sup>251</sup> ALMEIDA, Márcio Wahlers de. *Estado e Energia Elétrica em São Paulo*. op. cit. p. 28-150.

<sup>252</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. op. cit. passim.

<sup>253</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. op. cit. p. 131-49.

<sup>254</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. op. cit. p. 27-39.

empresa desenvolveu firme relação com a Votorantim e também com o Bradesco e a ligação Camargo Corrêa-Bradesco-Votorantim não se reduziu ao período da ditadura. Na década de 1990, os três se uniram no consórcio VBC, que comprou a companhia de energia CPFL<sup>255</sup>.

A trajetória institucional de Sebastião Camargo e da sua empresa é peculiar. Camargo fazia questão que a empresa participasse de todas associações de classe setoriais ou não. Assim, a Camargo Corrêa foi fundadora do Sinicon<sup>256</sup>, era associada à Sinicesp, à Apeop e outras associações ligadas às empreiteiras, mas nunca exerceu cargo em suas diretorias durante a ditadura, sendo, pelo contrário, muitas vezes alvo de críticas dessas entidades. Sua área de atuação não se retinha apenas nesse campo e o dono da empresa era envolvido com militares e multinacionais, sendo representante da seção brasileira do Conselho Interamericano de Comércio e Produção (Cicyp)<sup>257</sup>, membro do Círculo Militar de São Paulo, participante do Conselho de Associação de Assistência à Criança Defeituosa (AACD), membro do conselho técnico-administrativo da Associação Nacional de Programação Econômica e Social (Anpes), representante no Brasil do *Comité de Acción para la Integración de América Latina*<sup>258</sup> e fez parte da Operação Bandeirantes, financiando o aparato de repressão à esquerda armada no estado de São Paulo. Por conta desta atividade, Sebastião Camargo era o principal um alvo da ALN, antes que a entidade resolvesse assassinar Henry Boilesen<sup>259</sup>. Além de ter recebido o título de sócio honorário do Instituto de Engenharia de São Paulo, Sebastião Camargo foi diplomado *honoris causa* pela Escola Superior de Guerra (ESG) em 1967 e, em 1991, *honoris causa* na universidade Mackensie<sup>260</sup>. Roberto Campos foi assessor da empresa e Sebastião era ligado ao ditador paraguaio, Alfredo Stroessner<sup>261</sup>.

O convívio com empresas estrangeiras também era forte. Em 1979, a Camargo Corrêa fez associação com o grupo suíço de bens de capital Brown Boveri, criando a CC-Brown Boveri, para aquisição de equipamentos para uso em hidrelétricas<sup>262</sup>. Em um meio dominado por empresas nacionais, no entanto, a associação mereceu resposta irônica das principais rivais da empreiteira paulista. A partir de então, Andrade Gutierrez, Mendes Júnior e Norberto Odebrecht passaram a estampar em suas propagandas na revista O Empreiteiro e em outros

---

<sup>255</sup> <http://www.camargocorrea.com.br/> acessado em 20 de agosto de 2007.

<sup>256</sup> SINICON. *Ata da reunião de fundação do Sinicon*. 10 de março de 1959.

<sup>257</sup> Analisado por Dreifuss em *A Internacional Capitalista*. *op. cit.* p. 148-69.

<sup>258</sup> O Empreiteiro. Edição de novembro de 1970, nº 34.

<sup>259</sup> Filme *Cidadão Boilesen*; GASPARI, Elio. *A Ditadura Escancarada*. *op. cit.* p. 59-67.

<sup>260</sup> <http://www.camargocorrea.com.br/> acessado em 20 de agosto de 2007.

<sup>261</sup> PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha*. *op. cit.* p. 350; <http://cimento.org/> acessado em 30/7/2011.

<sup>262</sup> <http://www.camargocorrea.com.br/> acessado em 20 de agosto de 2007.

meios o bordão ‘Uma empresa de capital 100% nacional’<sup>263</sup>. Em 2001, o grupo CC se associou também à francesa Suez<sup>264</sup>.

No período ditatorial, a Camargo Corrêa participou dos projetos mais ambiciosos do regime, tomando parte nas obras de Itaipu, Carajás, Transamazônica, Rio-Santos, ponte Rio-Niterói (como líder do consórcio que fez a obra), metrô de São Paulo, Tucuruí, ferrovia do Aço, aeroporto supersônico de Manaus, Guarulhos, dentre outras. Apesar de buscar oportunidades no exterior desde 1967, a Camargo Corrêa realizou fora do Brasil apenas a hidrelétrica de Guri, na Venezuela, e encontrou problemas nessa obra<sup>265</sup>.

O grupo Camargo Corrêa não redundou apenas na formação da maior empreiteira do Brasil. Através de robusto processo de ramificação, o complexo empresarial controlado por Sebastião Camargo se tornou um dos principais grupos industriais nacionais, comparáveis apenas às multinacionais e aos maiores conglomerados nacionais. Em 1983, a CC constava como a 5ª maior empresa privada nacional, caindo para a 7ª posição em 1984. A atuação do grupo CC se dava nos setores de projetos de engenharia, agropecuária (de onde o próprio Sebastião Camargo saiu), vestuário e têxtil, petroquímica, *shopping*, cimento, pedra, bancário, calçadista, siderúrgico, alumínio, dentre outros. Empresas controladas pelo grupo eram a Companhia Jauense Industrial, o Banco de Investimento Industrial (InvestBanco), a São Paulo Alpargatas (desde 1982) e a Companhia Petroquímica de Camaçari (33,3% do capital, vendido em 1978 para a Odebrecht)<sup>266</sup>.

Dado o porte adquirido pelo grupo e o receio de que ele se desfizesse com a morte de Sebastião Camargo, Wilson Quintella sugeriu a realização de uma consultoria para tornar o processo de gestão do grupo mais profissional, com diretoria executiva autônoma em relação aos acionistas. Foi contratada a empresa norte-americana de consultoria McKinsey, especializada em estruturação e reestruturação de empresas. Apesar de ter algumas sugestões acatadas, nem todas foram admitidas por Sebastião, o que fez com que Wilson Quintella, alegando insatisfação com tal decisão, saísse da empresa em 1984, antes que tomasse posse o novo governo e que novas relações tivessem que ser estabelecidas, como ele afirma. Posteriormente, Quintella trabalhou na Cesp e foi assessor do governo Fernando Henrique

---

<sup>263</sup> Revista O Empreiteiro. Edição nº 127, 150.

<sup>264</sup> <http://www.camargocorrea.com.br/> acessado em 20 de agosto de 2007.

<sup>265</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. op. cit. p. 339-59.

<sup>266</sup> O Empreiteiro. Edição de novembro de 1970, nº 34; Informe Sinicon. Edição nº 11 e 21, ano I; ODEBRECHT, Emílio. *A Odebrecht e a Privatização*: pronunciamento de Emílio Odebrecht no Congresso Nacional. S/l: s/ed, s/d. p. 140; CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. “Origens da internacionalização das empresas de engenharia brasileiras”. In: *História & Luta de Classes*. Nº 6. Novembro de 2008. p. 61-66.

Cardoso<sup>267</sup>. Sebastião Camargo morreu no início dos anos 90 e a empresa sofreu um processo de ‘profissionalização da gestão’, mantendo o controle acionário com a família Camargo. O seu novo presidente, Alcides Tápias, deixou o cargo em meados dos anos 90 para assumir o Ministério de Indústria e Comércio do governo Fernando Henrique e, na década seguinte, os executivos da empresa adotaram agressiva política de internacionalização<sup>268</sup>.

A trajetória de Sebastião Camargo e de sua empresa são emblemáticos de como eles conseguiram atravessar diferentes conjunturas políticas e diversas gestões estaduais e nacionais mantendo uma inserção em aparelhos privados da sociedade civil e na sociedade política eficientes, no sentido de não fechar portas para a empresa. O empresário de maior sucesso na engenharia nacional na ditadura era também muito criticado. Assim, Bruno Nardini, membro do Pensamento Nacional de Bases Empresariais (PNBE), protestou, na segunda metade da década de 1980:

Que capitalismo é esse, em que uma empresa em vias de completar 80 anos, como a nossa, consegue acumular um patrimônio de, no máximo, US\$ 100 milhões, enquanto uma única pessoa, no espaço de 20 anos, acumula uma fortuna pessoal de US\$ 1 bilhão, como o empreiteiro Sebastião Camargo? [...] É que é um sistema que nasceu atrelado ao Estado e que beneficiou alguns poucos, devido à concentração do poder político e econômico. *O Estado que está aí nunca serviu à classe empresarial, mas aos monopólios e às estatais.*<sup>269</sup> [grifo nosso]

### **“As mineiras estão em todas”<sup>270</sup>:**

Minas Gerais é o segundo mais importante celeiro de construtoras do país. Isso se deve às políticas públicas estaduais pioneiras de construção de estradas e eletrificação, em especial a partir da gestão de Juscelino Kubitschek como governador. Auxiliadas por uma política protecionista das agências contratantes de obras do estado, as empreiteiras mineiras conseguiram se consolidar como empresas capitalizadas e com experiência nesses serviços. Com a chegada de JK à presidência, elas foram carreadas para junto das principais contratantes da esfera federal e que, até então, eram nichos de atuação privilegiada das firmas cariocas. Assim, as empreiteiras mineiras foram promovidas à condição de empresas nacionais, ao atuar na construção da nova capital, a implantação do sistema rodoviário nacional e a participação, então subordinada, na construção de hidrelétricas. Isso permitiu que

---

<sup>267</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. op. cit. p. 399-426.

<sup>268</sup> <http://www.camargocorrea.com.br/> acessado em 20 de agosto de 2007.

<sup>269</sup> Bruno Nardini, depoimento. Sandra Balbi. In: *Senhor*. Edição de 13 de outubro de 1987 *apud* DREIFUSS, René Armand. *O Jogo da Direita na Nova República*. op. cit. p. 132.

<sup>270</sup> Título da revista O Empreiteiro, edição de maio de 1972, nº 52.

no início dos anos 1960 as empresas de Minas constassem entre as principais do país, ao lado das paulistas e cariocas, tendo alcance nacional mais evidente que as de São Paulo. No final dessa década, elas foram pioneiras no processo de transnacionalização, estabelecendo os primeiros contratos em outros países. No quadro 1.5, temos as principais empresas mineiras:

Quadro 1.5 – Principais empreiteiras mineiras ao longo da ditadura:

<b>Empresa:</b>	<b>Aparente controlador:</b>	<b>Fundação:</b>
Alcindo Convap*	Alcindo da Silva Vieira / família Vieira	1938
Andrade Gutierrez	Roberto e Gabriel Andrade, Flávio Gutierrez e famílias	1948
Barbosa Mello	Affonso Barbosa Mello e família	1958
Brasil	José Lúcio Rezende	1945
ENCG	Clóvis Olga	1944
M. Roscoe	Famílias Mascarenhas Barbosa e Roscoe	1934
Mendes Júnior	José Mendes Júnior e filhos	1953
Rabello	Marco Paulo Rabello	1944
Santa Bárbara	Família Dias (Geraldo e Marcelo)	1967
Triângulo	Edmir Gomes	1950

Fonte: Os documentos consultados para elaboração do quadro são citados ao longo dessa parte do capítulo.

\* Fruto da fusão da Alcindo Vieira, fundada em 1938, com a Convap, em 1972.

A história da indústria da construção pesada em Minas tem como marco fundamental o governo estadual Juscelino Kubitschek e a formação do consórcio Ajax para a viabilização do programa de 3.000 quilômetros de rodovias construídas em cinco anos. Como as empreiteiras mineiras não tinham o equipamento necessário e como eram muitas obras, o governo estadual criou consórcio que usava equipamentos da paulista CCBE e as empreiteiras mineiras não precisavam disputar concorrências, recebendo cada uma contratos para trecho rodoviário<sup>271</sup>. O consórcio era liderado pela empresa do diamantense Ajax Rabello, dado como amigo pessoal do também diamantense JK e que era tio de Marco Paulo Rabello<sup>272</sup>.

Marco Paulo, também oriundo de Diamantina, formou-se em Engenharia em 1941 e começou trabalhando na empresa do tio até formar sua construtora em 1944, a Rabello. A empresa prestou serviços para a prefeitura na construção do complexo da Pampulha, iniciando ali sólida relação com os projetos de Oscar Niemeyer. A Rabello seguiu JK no governo estadual, realizando obras rodoviárias, e, quando de sua gestão à frente da União, ficou incumbida da construção de todo o eixo monumental de Brasília, incluindo os palácios do Planalto e Alvorada, o que fez com que ela sub-empreitasse algumas obras da nova capital. Fez também as rodovias como a Régis Bittencourt, Dutra e Castello Branco. Segundo Marco

<sup>271</sup> FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização...* op. cit. p. 31-109.

<sup>272</sup> CARVALHO, Luiz Maklouf. *Cobras Criadas.* op. cit. p. 383-454.

Paulo: “O Juscelino me ajudou muito, sim, éramos amigos.”<sup>273</sup> O empresário teve ligação com a imprensa, incluindo Samuel Wainer e David Nasser, ajudando na manutenção do jornal Última Hora, além de ser casado com a negociante de objetos de arte, Valéria Braga, que teve um caso e aparente filho ilegítimo com Joaquim Monteiro de Carvalho, o Baby, do grupo Monteiro Aranha<sup>274</sup>. As ligações pessoais de Marco Paulo com JK, no entanto, não foram bem-vindas para as conjunturas políticas encontradas a partir da década de 1960:

Você quer ver uma empresa que foi para o brejo porque não teve boas relações políticas? Foi a Rabello. A Rabello era ligadíssima ao Juscelino; construiu Brasília, construiu a São Paulo-Curitiba, construiu a Belo Horizonte-São Paulo, etc... Era amiga de Juscelino. Sua queda começa com Jânio Quadros, se completando com a revolução de 64. [...] Nessa nossa área, o esquema político funciona. Então o Marco Paulo Rabello (presidente da Rabello) tinha bom relacionamento com Juscelino. Nesta época, houve um ‘boom’ de obras em todos os setores e o Marco fez uma senhora empresa. Ele era um senhor empresário. Posteriormente, em decorrência desse fato, com a revolução de 64, o Marco ficou de certa maneira marginalizado em termos políticos. Isto devido a suas vinculações pessoais com o Juscelino. Então, ele foi muito podado, muito cortado.<sup>275</sup>

Esse depoimento foi conseguido pelo economista Galeno Tinoco Ferraz Filho em entrevista anônima realizada com um empreiteiro. A Rabello perdeu tamanho na ditadura e foi usada como motivo para a cassação de Juscelino pelo grupo golpista, que acusava o ex-presidente de beneficiar, com uso de artifícios ilícitos, empreiteiras do país, em especial a de Rabello<sup>276</sup>.

Com essas dificuldades, Marco Paulo, que fora financiador do Ipes e era presidente do Sinicon (no Rio, para onde transferiu a sede da empresa), usou intermediários para tentar desobstruir as dificuldades que o acometiam. Acionou José Maria Alckmin, David Nasser e seus contatos na imprensa, chegando a empregar um coronel na empresa<sup>277</sup>. Essa atuação no Ipes e Sinicon e junto a Andreazza permitiu sobreviver à empreiteira, evidenciada em contratos como a hidrelétrica de Passo Fundo, trechos da Transamazônica, da Rio-Santos, da Niterói-Manilha, do Minhocão de São Paulo, da Ferrovia do Aço e parte no consórcio que construiu a ponte Rio-Niterói. No entanto, ao longo da década de 1970, a empresa perdeu posições dentre as maiores do país, passando de 6º lugar em 1971, para 7º em 72, 12º em 73, 17º em 74, 21º em 76 e sumindo da lista então, quando parece ter pedido concordata<sup>278</sup>.

<sup>273</sup> CARVALHO, Luiz Maklouf. *Cobras Criadas*. op. cit. p. 416.

<sup>274</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de setembro de 1968, nº 8; WAINER, Samuel. *Minha Razão de Viver*. op. cit. p. 123-281; <http://veja.abril.com.br/> acessado em 14 de dezembro de 2010.

<sup>275</sup> FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização...* op. cit. p. 95-6.

<sup>276</sup> <http://www.recantodasletras.com.br/biografias/2465484> acessado em 14 de dezembro de 2010.

<sup>277</sup> Luiz Maklouf de Carvalho, que entrevistou o empreiteiro, traz uma carta enviada por ele ao presidente Castello, em *Cobras Criadas*. op. cit. p. 456.

<sup>278</sup> O Empreiteiro, nºs 57, 73, 80, 91 e 115; DREIFUSS, René. 1964. op. cit. p. 636-41; SINICON. *Ata...* op. cit.

Diante das dificuldades no mercado doméstico, a empreiteira buscou oportunidades no exterior, atuando na Argélia através de uma indicação indireta do arquiteto da obra, Oscar Niemeyer, o qual já havia desenhado vários edifícios realizados pela empreiteira. Sem contar com ajuda governamental em sua empreitada no exterior, como era comum na exportação de serviços de engenharia, a Rabello conseguiu quatro obras no país, mas devido a problemas políticos locais, aquele mercado também se encerrou para a empresa em fins dos anos 70<sup>279</sup>. A decadência da Rabello a partir de então tomou uma trajetória irreversível.

Outra empreiteira mineira que participou do consórcio Ajax, e também do Pater – estabelecido no governo estadual Bias Fortes –, foi a Barbosa Mello, empreiteira mineira fundada em 1958 pelo engenheiro Affonso Barbosa Mello e especializada em obras rodoviárias, como no caso da maioria das construtoras de Minas. Santa Bárbara e Barbosa Mello, empresas de porte intermediário, atuavam muito como subempreiteiras de grandes construtoras. A empresa realizou uma ramificação na ditadura, estabelecendo-se em áreas como produção de peças e equipamentos para tratores, agropecuária e fecularia em Pirapora, além de ter adquirido a carioca Assumpção<sup>280</sup>.

Outra empreiteira mineira de porte médio, mas com aparente importância política, é a Empresa Construtora Brasil SA, pertencente a José Lúcio Resende, com fundação datada de 1945 em Belo Horizonte. Pertencente à família Resende, a empresa foi uma das fundadoras do Sinicon e parece ter conexão com o político e rodoviarista Eliseu Resende, que recebeu contribuição da empresa em suas campanhas políticas e foi um representante dos empreiteiros na ditadura<sup>281</sup>. A mediana Mascarenhas (M.) Roscoe ganha projeção pelas obras industriais e forte trajetória de seu presidente, Maurício Roscoe, em aparelhos privados da sociedade civil, inclusive como presidente da CBIC na década de 1970<sup>282</sup>.

A terceira maior empreiteira mineira na ditadura, oscilando entre a 9ª e a 18ª colocação no *ranking* nacional, foi a Alcindo Vieira-Convap. Fruto da união das empreiteiras Alcindo S. Vieira e da Construtora Vale do Piracicaba (Convap), a empresa atuava principalmente no ramo da construção de estradas – como a Rio-Bahia e a Belo Horizonte-Brasília –, tendo também modesta presença na construção de hidrelétricas e obras mais complexas. A Alcindo Vieira foi fundada em 1938 pelo engenheiro Alcindo da Silva Vieira, professor e diretor da Escola de Engenharia da UFMG e também pelo engenheiro Paulo José de Lima Vieira, seu

---

<sup>279</sup> FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização... op. cit.* p. 303-14.

<sup>280</sup> Revista O Empreiteiro, edição de maio de 1972, nº 52.

<sup>281</sup> SINICON. *Ata da reunião de fundação do Sinicon*. 10 de março de 1959; O Empreiteiro. Edição de setembro de 1968, nº 8; <http://congressoemfoco.uol.com.br/Noticia.aspx?id=11548> acessado em 6 de fevereiro de 2011.

<sup>282</sup> <http://www.cbic.org.br/> acessado em 10/5/2011; <http://www.mascarenhas.com.br/> acessado em 14/01/2012.



filho e também professor, que já exercera as funções de presidente da CSN e da CVRD. Com forte marca do trânsito entre a área pública e privada, a empresa viu seu presidente, Alcindo Vieira, afastar-se da função para exercer o cargo de secretário de Desenvolvimento do governo de Minas Gerais na gestão Rondon Pacheco. Assumiu seu posto na empresa o engenheiro Sylla Souza, oriundo do quadro de engenheiros do DNER. Em 1972, foi adquirida a Convap, que já era parcialmente de propriedade de Alcindo Vieira<sup>283</sup>. A empresa anunciou da seguinte forma a fusão na revista O Empreiteiro:

Alcindo CONVAP: a união de duas forças. [...] Desde fins de 1969, denunciou-se a necessidade de concentração empresarial no campo das empreiteiras, para atender a orientação governamental no âmbito nacional, além de possibilitar o acesso a obras no exterior, que exigem sólida e eficiente estrutura administrativa. [...] Por isso, quanto maior o capital da empresa e a experiência acumulada, maiores serão as chances nas concorrências. [...] Ainda nesse sentido, estamos participando ativamente de concorrências no exterior, tendo sido pré-qualificados em concorrência para construção de 1.000 km de estradas em Moçambique.<sup>284</sup>

A passagem indica o incentivo governamental para a união das empresas e também o objetivo de internacionalização das atividades a partir do novo porte adquirido. Posteriormente, a empresa participou de obras na Usiminas, do DNOS e da Ferrovia do Aço<sup>285</sup>.

Chegando ao seletor grupo das macro-empresas de construção, temos a Andrade Gutierrez (AG), firma criada em 1948 pelos irmãos Gabriel e Roberto Andrade, além de Flávio Gutierrez, em Belo Horizonte. A empresa foi outra muito ligada a Juscelino e às obras rodoviárias implementadas pelo governo de Minas e pelo DNER, na época de JK como presidente. Começando com pequenos serviços de urbanização na capital mineira, a empresa passou a fazer suas primeiras obras rodoviárias na gestão de Kubitschek no governo estadual, conseguindo seu primeiro contrato fora do estado no período de JK como presidente da República, com as obras da BR-3, que ligava o Rio a Belo Horizonte. A AG foi uma das primeiras ‘estrangeiras’ a fazer obra no estado de São Paulo, conseguindo trecho da rodovia Castello Branco e chamando atenção por novidades criativas introduzidas na obra. Ao contrário da Rabello, a empresa conseguiu se adaptar à nova configuração política nacional pós-64 e realizou na ditadura obras como as rodovias Manaus-Porto Velho, Bandeirantes, Pedro I, dos Trabalhadores, o complexo de Carajás, Itaipu, os metropolitanos urbanos do Rio e de São Paulo, a Ferrovia do Aço, o aeroporto de Confins – com a Mendes Júnior – e a

---

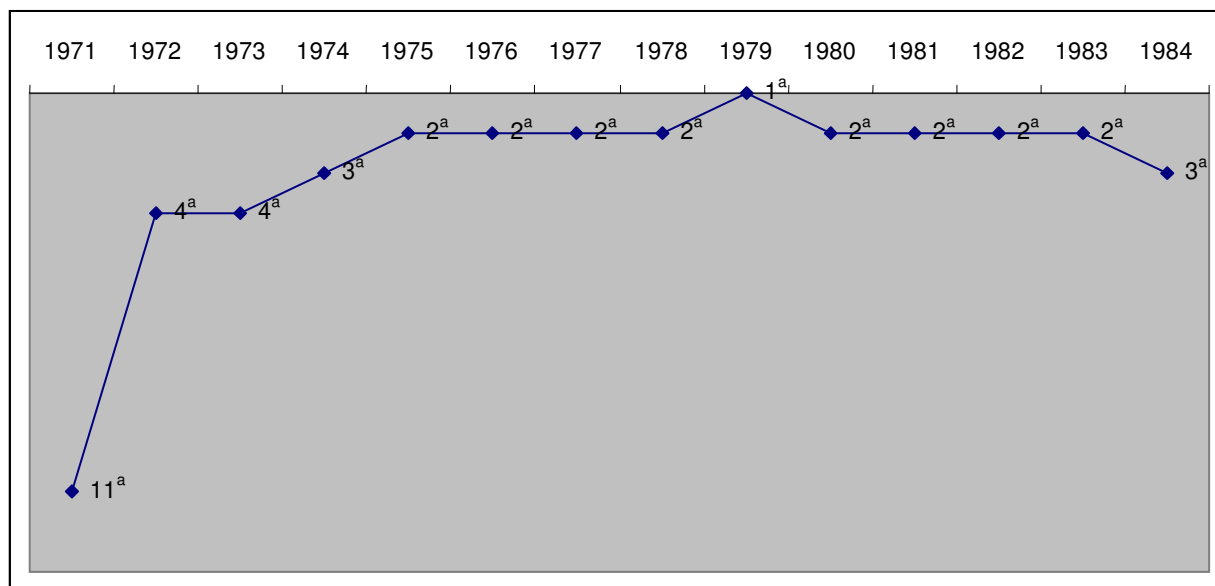
<sup>283</sup> Revista O Empreiteiro, edições de maio de 1972, nº 52, e abril de 1975, nº 87.

<sup>284</sup> Revista O Empreiteiro, edição de maio de 1972, nº 52.

<sup>285</sup> Revista O Empreiteiro, edições de maio de 1972, nº 52, e abril de 1975, nº 87. Em 2011, a Convap foi acusada de fazer doações para a empresa de consultoria do ex-prefeito de Belo Horizonte, Fernando Pimentel, em troca de obras para a prefeitura da capital mineira. Ver O GLOBO. Edição de 4 de dezembro de 2011, p. 3.

hidrelétrica de Salto Osório. Isso fez com que a empresa constasse sempre entre as quatro maiores do país desde 1972, como se vê no gráfico 1.3. Roberto Andrade representou a empresa na reunião de fundação do Sinicon, em 1959<sup>286</sup>, e a AG tem a marca de, dentre as maiores empreiteiras do país, ser a que tem menos envolvimento com ‘escândalos de corrupção’, ao contrário de Odebrecht, Camargo Corrêa, Mendes Jr. e CR Almeida.

Gráfico 1.3 – Posição da Andrade Gutierrez dentre as construtoras brasileiras na ditadura:



Fonte: Revista O Empreiteiro, edições n° 57, 68, 80, 91, 103, 115, 127, 138, 150, 163, 176, 188, 200, 212.

Na segunda metade dos anos 70 e primeira dos 80, a AG fez uma estratégia de adaptação à nova conjuntura, através de política de ramificação e atuação no exterior, o que permitiu que ela se mantivesse sempre entre as três maiores do país de 1974 a 1984, chegando à primeira posição conjunturalmente em 1979. Passou a atuar em outros setores além da construção, comprando terrenos próximos às suas obras na Amazônia, desenvolvendo atividade agropecuária e mineração no Norte do país. Com as políticas neoliberais dos anos 90 e o processo de privatização das estatais, a AG chegou aos setores de energia elétrica, rodovias e telecomunicações, ao tomar parte de empresas como CCR, Ponte S.A., Barcas S.A., Light-Rio, Cemig e Telemar (depois, Oi)<sup>287</sup>.

Sondando oportunidades no exterior, a AG procurou obras na Somália, Paraguai, Equador e outros países, conseguindo contratos no Congo e Bolívia, além de explorar ouro e prata no Zaire, após experiência nesse ramo no Brasil. Por essas atividades, a AG recebeu o

<sup>286</sup> <http://www.andradegutierrez.com.br/> acessado em 20 de agosto de 2007; SINICON. *Ata... op. cit.*; FERRAZ Filho, Galeno T. *A Transnacionalização... op. cit.* p. 31-109; O Empreiteiro. Edição de junho de 1971, n° 41.

<sup>287</sup> Informe Sinicon. Edição n° 24, ano I; <http://www.andradegutierrez.com.br/> acessado em 20 de agosto de 2007; Revista O Empreiteiro, edição de julho de 1980, n° 150.

prêmio Minas Exporta, concedido pela Carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil (Cacex-BB), em parceria com o Centro de Estudos e Desenvolvimento de Exportação (Cedex), da Fundação Dom Cabral (FDC), sediada em Belo Horizonte. Após a ditadura, a empresa chegou a quase todos os países da América do Sul, além da República Dominicana e de Portugal, onde adquiriu a Zagope, uma das maiores empresas exportadoras do país<sup>288</sup>.

Apesar da atuação da AG no exterior, o caso de empresa que mais se destacou na área externa durante a ditadura foi o da também mineira Mendes Júnior (MJ). O fundador da empresa, José Mendes Júnior, nasceu em Juiz de Fora e formou-se em Engenharia na universidade local, em 1921. Trabalhou na Estrada de Ferro Central do Brasil, indo em 1926 para a Secretaria de Agricultura e Viação de Minas. O trânsito aparelho de Estado-empresa marcou a trajetória de José Mendes Jr., que “pouco depois, deixava o emprego público para constituir firma particular de construção de estradas, tendo executado diversos serviços para o governo estadual”<sup>289</sup>. A companhia fundada foi a Construtora de Estradas Ltda., datada de 1942 e que, desmembrada em duas, deu origem à construtora José Mendes Júnior Ltda, de 1953, que se tornou sociedade anônima dois anos depois. A construtora foi liderada inicialmente pelo fundador, mas, já então seu filho Murillo Mendes trabalhava nela e tomou as rédeas do negócio, sendo o responsável pela mesma ao longo da ditadura<sup>290</sup>. A nova empresa participou de diversas obras do DER-MG e, três anos mais tarde, empenhava-se na construção da nova capital federal. Tendo forte presença junto ao quadro técnico da Cemig<sup>291</sup>, a MJ foi convidada pela estatal mineira para fazer a barragem de Pium-í, no rio Grande e conseguiu participar do processo de construção de Furnas: “Através desse projeto, a MJ mudou a visão de que apenas as grandes construtoras estrangeiras eram capazes de executar obras daquele porte, abrindo caminho para outras empresas de engenharia do Brasil”<sup>292</sup>. Apesar do que esse texto pode sugerir, a empresa não foi responsável pela construção da usina, mas apenas por serviços auxiliares às firmas estrangeiras que fizeram a obra. De qualquer forma, a atuação junto a essas empreiteiras permitiu à MJ adquirir conhecimento e experiência para construir hidrelétricas posteriormente<sup>293</sup>.

---

<sup>288</sup> Revista O Empreiteiro, edições nº 164, 172, 174, 193, 199 e 213. Informe Sinicon. Edição nº 24, ano I.

<sup>289</sup> Revista O Empreiteiro, edição de maio de 1972, nº 52.

<sup>290</sup> Murillo Mendes estudou Engenharia na UFMG e foi ali colega de Francisco Noronha, futuro diretor e presidente da Cemig, conforme relata o próprio em MENDES, Murillo Valle; ATTUCH, Leonardo. *Quebra de Contrato: o pesadelo dos brasileiros*. Belo Horizonte: Del Rey, 2004. p. 50-73.

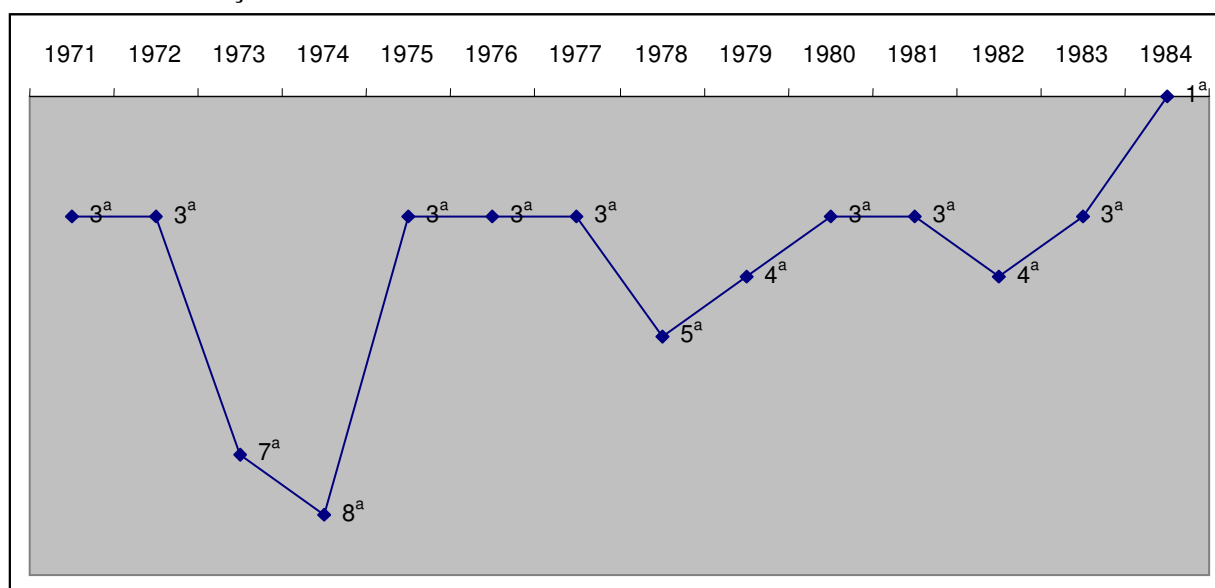
<sup>291</sup> Representativo disso é o fato de Murillo Mendes ter dedicado seu livro a, dentre outros, Lucas Lopes, John Cotrim e Mário Bhering. MENDES, Murillo Valle; ATTUCH, Leonardo. *Quebra de Contrato. op. cit.* p. vii.

<sup>292</sup> <http://www.mendesjunior.com.br/> acessado em 20 de agosto de 2007.

<sup>293</sup> O Empreiteiro, edição de maio de 1972, nº 52; PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha. op. cit.* p. 120-88.

A forte atuação junto ao aparelho de Estado mineiro permitiu à empresa uma inserção na Cemig e em Furnas. Assim, a Mendes Júnior foi responsável por diversas usinas realizadas pelas duas estatais e, com isso, tornou-se a segunda construtora de hidrelétrica do país na ditadura, sendo uma das responsáveis por Itaipu. Essa especialização no mais complexo tipo de obra da construção pesada a colocou como uma das maiores empreiteiras do país durante a ditadura, como se vê no gráfico 1.4. Outro cliente especial da Mendes Júnior foi a Petrobrás, para quem a empreiteira mineira realizou cinco refinarias e sete plataformas. A MJ foi pioneira na construção de plataformas de petróleo, associando-se a outras empresas do ramo de montagem industrial, como Tenenge e Montreal. A empreiteira era conhecida também por entregar obras antes do prazo, como em trecho da Transamazônica, pronto 6 meses antes do estabelecido no contrato, em caso similar ao que ocorreu com rodovia na Maurítânia<sup>294</sup>.

Gráfico 1.4 – Posição da Mendes Júnior dentre as construtoras brasileiras na ditadura:



Fonte: Revista O Empreiteiro, edições nº 57, 68, 80, 91, 103, 115, 127, 138, 150, 163, 176, 188, 200, 212.

A ponte política entre o governo mineiro com a ditadura foi realizada com sucesso pela empresa, não tendo ela os mesmos problemas que a Rabello. Para ajudar na efetivação dessa transição, a empreiteira contratou um militar para o seu quadro empresarial, o general Arthur Moura, que trabalhava na firma em 1972 e que tinha sido adido militar nos Estados Unidos<sup>295</sup>. A Mendes Júnior também conseguiu atuar fortemente junto às obras tocadas pelas agências estatais lideradas por Mário Andreazza, cuja gestão como ministro dos Transportes

<sup>294</sup> <http://www.mendesjunior.com.br/>; FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização... op. cit.* p. 31-109; Revista O Empreiteiro. Edição de maio de 1972, nº 52.

<sup>295</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Encurralada*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004. p. 369-98.

(1967-1974) foi marcada por diversos contratos para a MJ. Assim, o faturamento da empresa cresceu 26% ao ano entre 1964 e 1973, sendo ela a principal empreiteira brasileira na Transamazônica, responsável por 2 trechos e meio dos 8 lotes da rodovia, em total de 580 km<sup>296</sup>. Participou da construção da ponte Rio-Niterói, Perimetral Norte, rodovia Rio-Santos, Belém-Brasília e outras. A atuação junto a Andreazza levou a empresa a patrocinar a edição da revista O Empreiteiro que homenageava o ministro. Na publicação, que escolhia o ministro como o homem de construção do ano de 1972, a empresa estampou a propaganda: “A Mendes Júnior homenageia o homem de construção do ano à sua maneira. Construindo.”<sup>297</sup> Depois, quando da pré-candidatura de Andreazza à presidência da República e do lançamento de seu ambicioso projeto, o Nordeste, a MJ obteve trecho dos serviços prévios da obra<sup>298</sup>.

Na ditadura, a MJ foi também responsável pelas obras dos metrô das duas maiores cidades brasileiras, aeroporto de Confins com a AG, trecho da Ferrovia do Aço, hidrelétrica para a Chesf<sup>299</sup> e outras obras que colocaram a empresa entre as 3 maiores do país em 11 dos 13 anos em que houve a pesquisa das 100+ da revista O Empreiteiro, sendo ela apontada como a empreiteira com maior faturamento do Brasil em 1984, com seus contratos no exterior. Esse desempenho fez com que a família controladora da empresa recebesse diversas premiações. Em 1969, José Mendes Júnior foi agraciado pelo governo mineiro com o título de engenheiro do ano, em decisão conjunta da Sociedade Mineira de Engenharia, Escola de Engenharia da UFMG, Secretaria de Viação de Minas Gerais e DER-MG, levando o fundador da MJ a receber a medalha Cristiano Otoni. Já em 1975, foi a vez de Murillo Mendes receber homenagem da revista O Empreiteiro, com o título de homem de construção do ano<sup>300</sup>.

A Mendes Júnior também teve um rico processo de ramificação. Além de atuar na exploração de florestas, produção de torres de linhas de transmissão, montagem eletromecânica, mineração, empreendimentos imobiliários e no projeto Jarí, o maior empreendimento da família Mendes fora do setor de construção foi a siderúrgica Mendes Júnior, inaugurada em 1984 em Juiz de Fora. Além disso, em 1986, a empresa adquiriu por US\$ 10 milhões a subsidiária da Morrisen Knudsen no Brasil e, em 1987, o grupo MJ foi

---

<sup>296</sup> Murillo Mendes alega que a MJ fez 646 dos 1242 km da rodovia. Em *Quebra de Contrato. op. cit.* p. 47-95.

<sup>297</sup> Revista O Empreiteiro, edição de junho de 1973, n° 65, e de abril de 1974, n° 75.

<sup>298</sup> Revista O Empreiteiro, edições n° 31, 39 e 210.

<sup>299</sup> Na UHE de Itaparica, a Mendes Júnior acionou a justiça, alegando não ter recebido os pagamentos em dia e cobrando altas indenizações, em processo que continua até os dias atuais. Ver MENDES, Murillo Valle; ATTUCH, Leonardo. *Quebra de Contrato. op. cit.* p. 284-303.

<sup>300</sup> O Empreiteiro, edições n° 31, 39, 57, 68, 80, 91, 103, 115, 127, 138, 150, 163, 176, 188, 200, 210 e 212.

apontado como o segundo maior privado nacional do país pela revista Exame<sup>301</sup>. O que mais chama a atenção na trajetória da MJ, no entanto, é o seu processo de transnacionalização.

A primeira tentativa de obtenção de obra no exterior pela empresa ocorreu em 1966, quando a construtora tentou sem sucesso um contrato na Argentina. A primeira obra da firma mineira no exterior foi também a primeira obtida por uma empreiteira brasileira fora do país, a hidrelétrica de Santa Isabel, na Bolívia, iniciada em 1969. Depois dessa obra, ao longo dos anos 70 e 80, a MJ chegou à Mauritânia, Argélia, Uruguai, Colômbia, Iraque, Nigéria, Equador e, depois, Chile e China, além de tentativas em Portugal, Marrocos e outros países. Para administrar os contratos no exterior, que chegaram a um total de 24 até 1985 e que somavam US\$ 2,7 bilhões, a empresa criou em dezembro de 1974 a subsidiária MJ Internacional, com sede nas ilhas Cayman. O volume de obras no exterior, especialmente os bilionários contratos estabelecidos no Iraque, fizeram com que a empresa constasse como uma das 15 maiores multinacionais de engenharia do globo entre 1979 e 1982, chegando à 13ª posição em 1980 e tendo 50% de seu faturamento oriundo de obras realizadas no exterior<sup>302</sup>.

O motivo para a liderança da empresa no Brasil parece ter sido também a causa de sua derrocada. Em 1990, a MJ contava com diversas obras no Iraque, além de pessoal e equipamentos no país, onde teve problemas de pagamento durante a guerra Irã-Iraque e onde tinha débitos a receber. Quando da eclosão da guerra do Golfo, a empresa tirou seu pessoal do país em acordo com o regime de Saddam Hussein de que não requereria nada posteriormente. A empresa passou a cobrar do Banco do Brasil, que financiava parcialmente as obras, e do Instituto de Resseguros do Brasil (IRB), que as garantia, o que dizia ter que receber. O IRB negou existência do sinistro e, após idas e vindas no governo, a gestão de Fernando Henrique Cardoso mandou o BB executar judicialmente a empresa em 1995. Após a decisão, a empresa encarou mais de 350 pedidos de falência, mas continuou sua briga nos tribunais, não mais fazendo parte das maiores empreiteiras do país<sup>303</sup>. Para reforçar sua ruína, nos anos 90, a MJ perdeu a siderúrgica e foi citada em investigações contra Paulo Maluf como uma empreiteira que teria transferido dinheiro para as contas do político paulista no exterior<sup>304</sup>.

---

<sup>301</sup> O Empreiteiro, edição nº 93; MENDES, Murillo V.; ATTUCH, L. *Quebra de Contrato. op. cit.* p. 58-113.

<sup>302</sup> Revista O Empreiteiro, edições nº 93, 96, 125, 165, 172, 173, 176, 184 e 212; ATTUCH, Leonardo. *Saddam, Amigo do Brasil: a história secreta da conexão Bagdá*. Rio de Janeiro: Qualitymark, 2003. p. 31-43.

<sup>303</sup> Sobre isso, o ex-presidente da Petrobrás Carlos Sant'Anna levantou hipóteses: "Não sei se houve má fé em resolver os assuntos da Mendes Júnior por pressão dos concorrentes ou se era problema político." MENDES, Murillo Valle; ATTUCH, Leonardo. *Quebra de Contrato. op. cit.* p. 283.

<sup>304</sup> <http://www.estadao.com.br/> acessado em 5 de agosto de 2009. A empresa também foi mencionada por pagamento de propina ao senador Renan Calheiros em meio aos "escândalos" do governo Lula.

## Os Odebrecht e outras famílias de empreiteiros do Nordeste e Norte:

Como vimos anteriormente, a região Nordeste do país foi beneficiada pelas atividades de instituições federais: o DNOCS, a Chesf, BNB, a Petrobrás e a Sudene. A atuação dessas autarquias e empresas públicas se deu através da implantação de uma infra-estrutura regional e realização de obras, havendo em geral preferência para empreiteiras locais, o que correspondia aos interesses organizados e alojados nessas instituições e às próprias diretrizes das políticas que norteavam a ação desses organismos, dado que elas intentavam fortalecer as empresas da região.

Como exemplo dessa orientação geral por parte dessas instituições, podemos citar o caso da Petrobrás e de suas primeiras atividades. O engenheiro Percy Louzada de Abreu assim se refere à escolha da Bahia como sede do primeiro pólo petroquímico nacional: “Foi uma decisão estratégica apoiada em vários argumentos técnicos, mas principalmente políticos”. Naquele momento, início dos anos sessenta, 90% da produção nacional de petróleo se dava no estado nordestino, que era responsável, no entanto, por apenas 10% da demanda nacional por produtos da indústria petroquímica. O engenheiro, empenhado nas obras do pólo industrial, destaca que a decisão pelo seu local era justificada pelo objetivo de desconcentração industrial, “[n]o entanto, deve ter pesado o fato de boa parte dos técnicos de maior hierarquia da Petrobrás serem baianos natos ou com grande afinidade com aquele estado.”<sup>305</sup> A empreiteira local Norberto Odebrecht ficou incumbida de realizar as obras da refinaria Landulpho Alves (Relan) – que integra o complexo industrial – junto com a Mendes Júnior<sup>306</sup>.

Assim, as empresas estatais Petrobrás e Chesf, junto com o DNOCS e a Sudene, fizeram várias encomendas às construtoras do Nordeste, fortalecendo um capital regional no setor da construção pesada. Com a experiência adquirida nessas obras e com a inserção estabelecida nesses órgãos, as empresas da região conseguiram posteriormente se nacionalizar e, depois, até ter atividades no exterior. As empresas analisadas seguem no quadro 1.6.

A primeira construtora nordestina a ter projeção extra-regional foi a Queiroz Galvão (QG), uma das primeiras empresas nordestinas filiadas ao Sinicon, em julho de 1961, apesar de não ter participado da reunião de fundação da entidade<sup>307</sup>. Fundada em 1953 pelos irmãos Antonio, Mário e Dário Queiroz Galvão em Recife, a empresa cresceu com obras em Pernambuco e no Nordeste, em particular as da Petrobrás e da Sudene. Em 1963, a empresa

---

<sup>305</sup> ABREU, Percy Louzada de. *A Epopéia da Petroquímica no Sul: história do pólo de Triunfo*. Florianópolis: Expressão, 2007. p. 46.

<sup>306</sup> Informações obtidas nos sítios da <http://www.odebrecht.com.br/> e da <http://www.mendesjunior.com.br/>

<sup>307</sup> SINICON. *Ata da reunião de fundação do Sinicon*. 10 de março de 1959.

transferiu sua sede para o Rio, em movimento repetido por várias empreiteiras nordestinas<sup>308</sup>. Na primeira lista das maiores empresas do setor feita pela revista O Empreiteiro, correspondente ao ano de 1971, ela mostra ser a maior construtora do Nordeste em faturamento e 15ª do país, bem à frente então da rival Odebrecht<sup>309</sup>. A Queiroz Galvão teve uma trajetória de lento crescimento na ditadura, com obtenção de várias obras rodoviárias e ferroviárias, principalmente estradas na Amazônia, o que acabou por ser uma de suas especialidades. A empresa foi responsável por trechos da Transamazônica, da Belém-Brasília, da Cuiabá-Porto Velho, da Perimetral Norte, e, também naquela região, trecho da estrada de ferro Madeira-Carajás. A realização dessas obras foi importante para a implementação de vias similares no exterior posteriormente. Outros empreendimentos realizados durante o regime foram trechos da duplicação da Fernão Dias, Ferrovia do Aço, linha 2 do metrô do Rio e obras para o DNOS. Apesar do volume razoável de contratos, a empresa não chegou a construir hidrelétricas e não alcançou o caráter de membro do ‘clube da barragem’, variando da 17ª à 13ª posição entre 1971 e 1977 dentre as maiores empreiteiras do país<sup>310</sup>.

Quadro 1.6 – Principais empreiteiras do Nordeste e Norte ao longo da ditadura:

<b>Empresa e estado:</b>	<b>Aparente controlador:</b>	<b>Fundação:</b>
Concic (BA)	José Rial e família	...
Delta (PE)*	Fernando Cavendish Soares (ver.).	1961
EIT	Tibério César Gadelha	1951
Estacon (PA)	Luftala de Castro Bitar	1969
Norberto Odebrecht (BA)	Norberto Odebrecht e filhos	1943
O’Grady – Comasa (CE)	Omar O’Grady e família	...
OAS (BA)	César Matta Pires	1976
Queiroz Galvão (PE)**	Dário, Antonio e Mário Queiroz Galvão e família	1953
Soares, Leone	Manoel Augusto Leone	1953

Fonte: Os documentos consultados para elaboração do quadro são citados ao longo dessa parte do capítulo.

No entanto, a empresa soube se adaptar à conjuntura desfavorável e aos novos nichos de ganho após a segunda metade dos anos 1970. Diversificando sua atuação, fez projetos no mercado imobiliário e entrou com força na exploração e produção de petróleo, trabalhando associada à Petrobrás. Desde 1979, tentou contratos para perfuração de poços para a estatal e, em 1980, foi criada a subsidiária Queiroz Galvão Perfurações. Vencendo licitações da BR para perfurações no mar e atuando na construção naval para a empresa, a QG cresceu em um

<sup>308</sup> <http://www.queirozgalvao.com/br/> acessado em 30 de agosto de 2007.

<sup>309</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de outubro de 1972, nº 57.

<sup>310</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 31, 57, 67, 68, 69, 80, 87, 91, 103, 115, 127, 133 e 138.



momento em que as atividades das outras empreiteiras minguavam. Isso fez com que, de 1977 a 1982, a empreiteira saísse da 13ª para a 6ª posição dentre as maiores do país<sup>311</sup>.

Em 1984, a Queiroz Galvão obteve seu primeiro contrato no exterior, para a construção de barragem no Uruguai. Depois, obteve obras rodoviárias no Peru, na Bolívia e em Angola, além de hidrelétrica no Chile. A ramificação dos negócios, a partir dos anos 80 e 90, também foi feita com variedade, com atuações nas áreas de siderurgia, agropecuária, petróleo, coleta de lixo e setor bancário (com o BGN). Conflitos na família deram origem à formação da Galvão Engenharia, em meados dos anos 90<sup>312</sup>.

Apesar do êxito da QG no seu projeto de nacionalização e diversificação das atividades, o principal caso de empreiteira nordestina que começou sua trajetória impulsionada pelas obras na região é o da Norberto Odebrecht. Descendente de família prussiana que chegou ao Brasil em meados do século XIX e que se estabeleceu em Blumenau<sup>313</sup>, Norberto Odebrecht era um engenheiro pernambucano formado na Escola Politécnica de Salvador que viu o pai falir no ramo da construção durante a Segunda Guerra Mundial. Ele fundou sua própria empresa, a construtora Norberto Odebrecht (NO), na Bahia em 1944, e teve, em princípio, o governo baiano e as empresas e instituições federais sediadas no Nordeste como principais clientes. Fazendo edifícios urbanos e obras portuárias no rio São Francisco<sup>314</sup>, a Odebrecht passou a ter um cliente especial após 1953, a Petrobrás. Sob a presidência do baiano Juracy Magalhães, a empreiteira foi contratada para implementação de várias obras da estatal na região. Assim, vieram o oleoduto Catu-Candeias, em 1953, a refinaria Landulpho Alves, em 1957, o edifício central da Petrobrás em Salvador, em 1960, o edifício da Companhia Pernambucana de Borracha Sintética (Coperbo), em 1965 e, depois, fora da região Nordeste, o edifício-sede da BR no Rio de Janeiro, em 1972, além de plataformas marítimas, nos anos 80<sup>315</sup>. A atuação junto à Petrobrás pela empreiteira baiana condicionou a sua ramificação desde fins dos anos 70.

Apesar de a empresa não ter participado das obras do Plano de Metas, a gestão JK teve implicação importante para a trajetória da empresa ao lhe trazer um novo cliente, importante nos anos 60. Norberto Odebrecht se referiu da seguinte forma àquele momento: “Assim, restava procurar novos caminhos e os incentivos oferecidos pela Sudene na região tornou

---

<sup>311</sup> O Empreiteiro. Edições nº 127, 138, 141, 150, 160, 163 e 176; <http://www.queirozgalvao.com/br/>

<sup>312</sup> CAMPOS, P. H. P. “Origens...” *op. cit.* p. 61-66; <http://www.galvao.com/> acessado dia 30 de agosto de 2007.

<sup>313</sup> Ver mais no livro CASTRO, Moacir Werneck de. *Missão na Selva: Emil Odebrecht (1835-1912), um prussiano no Brasil*. Rio de Janeiro: AC&M, 1994.

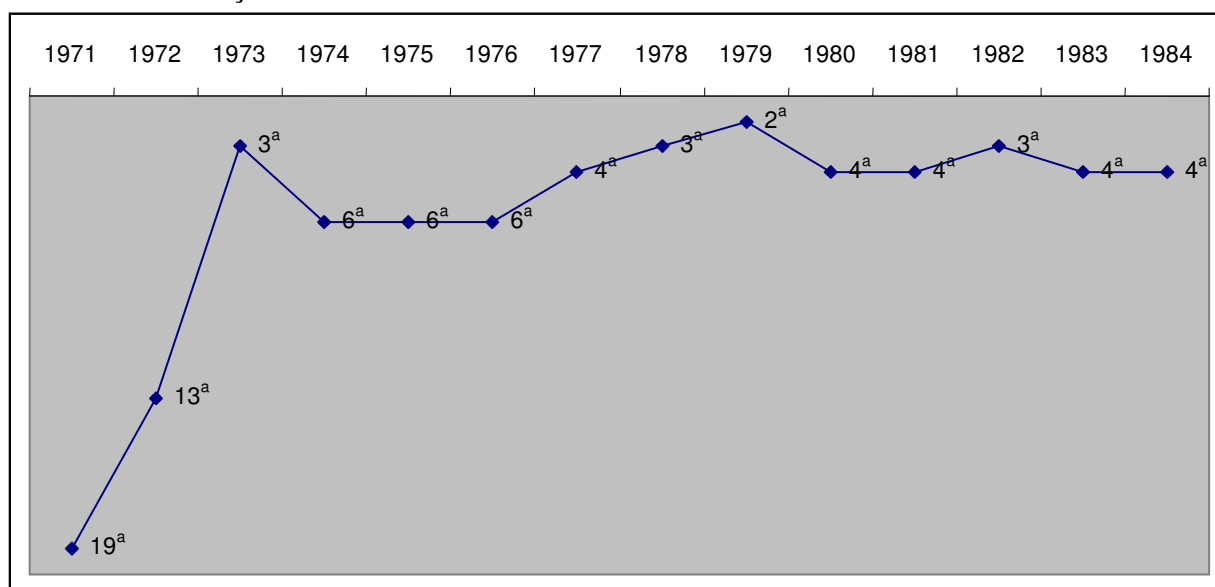
<sup>314</sup> DANTAS, Ricardo Marques de Almeida. *Odebrecht: a caminho da longevidade sustentável?* Dissertação de mestrado em Administração. Rio de Janeiro: UFRJ, 2007. p. 75-112.

<sup>315</sup> O Empreiteiro. Edição de outubro de 1983, nº 191; DANTAS, R. M. de A. *Odebrecht. op. cit.* p. 75-112.

promissora a investida na área de construção industrial nos municípios próximos a Recife, deixando Salvador como mercado onde operariam principalmente as subsidiárias.” Foi com os incentivos da superintendência que a empreiteira realizou as fábricas da Willys, da Rhodia e das Tintas Coral, além de ter feito o próprio edifício-sede da Sudene, em Recife. Com o golpe de 1964, a decadência da Sudene diminuiu essa importante fonte de contratos da NO<sup>316</sup>.

A Odebrecht iniciou o período ditatorial como uma pouco expressiva empreiteira regional, com obras contratadas aos governos nordestinos e com a Petrobrás. Assim, na primeira sondagem da revista O Empreiteiro sobre as maiores construtoras do país, a firma baiana consta na 19ª posição, em 1971<sup>317</sup>, ano em que ela estava realizando a primeira obra fora do estado de origem, o edifício-sede da Petrobrás, empresa então presidida por Ernesto Geisel, de quem a empresa se aproximou.

Gráfico 1.5 – Posição da Odebrecht dentre as construtoras brasileiras na ditadura:



Fonte: Revista O Empreiteiro, edições nº 57, 68, 80, 91, 103, 115, 127, 138, 150, 163, 176, 188, 200, 212.

Após o governo Médici, a NO, com sua atuação junto aos militares presentes na Petrobrás, arrematou dois contratos que alteraram significativamente o seu porte, fazendo seu faturamento triplicar em um ano. As vitórias nas concorrências para construção do aeroporto supersônico do Galeão e da usina nuclear de Angra levaram a empresa do 13º ao 3º lugar na lista dos 100+ (como se vê no gráfico 1.5) e catapultaram a empresa para uma nova condição, levando-a a ser escolhida como empreiteira do ano em 1974, sob a seguinte alegação:

<sup>316</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de agosto de 1974, nº 79.

<sup>317</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de outubro de 1972, nº 57.

Afinal, todo o setor acompanhou com atenção cada vez maior a fantástica ascensão da construtora que leva seu nome e que [...] É, sem dúvida, uma escalada realizadora, principalmente quando se constata que algumas dessas obras foram cobiçadas pelas maiores construtoras paulistas e mineiras, munidas de todo aquele cartel de recursos técnico-econômicos e políticos, que sobram a estes e que um empreiteiro baiano não dispõe com a mesma fartura.<sup>318</sup>

A nova conjuntura política inaugurada em 1974 trouxe à tona novos agentes no mercado de obras públicas. E esses novos empresários tentavam se distinguir dos anteriores não só nos seus contatos políticos, mas também na mentalidade que diziam dispor, como se nota na explicação dada por Norberto Odebrecht para a escolha da empreiteira do ano pela revista:

Em nossa empresa, os recursos humanos são a base essencial da produção, dos lucros, dos nossos destinos hoje e amanhã. Materialmente, podemos disciplinar e obter crédito com relativa tranquilidade, mas não podemos prescindir da qualidade, integração e satisfação dos homens – base essencial de nossa própria existência.<sup>319</sup>

Além disso, justificava as políticas em prol da centralização de capitais, sem deixar de fazer tênue crítica a práticas do governo anterior:

Se o Governo quer economizar divisas, encontrando-se o País em processo de franco desenvolvimento, e necessita de aeroporto de nível internacional, usinas atômicas e complexo siderúrgico bem estruturado, precisa igualmente desenvolver as empresas nacionais. Nesse sentido, reunido a outras empresas do Centro-Sul do país, decidimos enviar aos seus ministérios um documento com o qual procuramos convocar o diálogo. [...] É esta a comunicação que se busca e só através do jogo da verdade é possível manter o sistema econômico em equilíbrio e marchar para o desenvolvimento. [...] Espero que o atual governo retome o jogo da verdade, às estatísticas certas.<sup>320</sup>

No caso, Norberto fazia uma crítica às fórmulas de estabelecimento da inflação e dos reajustes dos serviços e contratos no período em que Delfim Netto era ministro da Fazenda.

A escalada da empreiteira continuou nos anos seguintes, com a obtenção dos contratos das obras da ponte Colombo Sales, em Florianópolis; a ponte Propriá-Colégio, entre Sergipe e Alagoas; os edifícios da Universidade do Estado da Guanabara, do BNDE e do Rio Sul, no Rio; a restauração do Teatro Amazonas, em Manaus; o emissário submarino de Salvador; ampliação da Usiminas; as hidrelétricas de Samuel, em Rondônia; Corumbá, em Goiás; e a de Pedra do Cavalo, na Bahia. Essas obras fizeram da empresa a maior da Bahia em 1976 e constasse como uma das quatro maiores do país em faturamento entre 1977 até 1984<sup>321</sup>.

---

<sup>318</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de agosto de 1974, nº 79.

<sup>319</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de agosto de 1974, nº 79.

<sup>320</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de agosto de 1974, nº 79.

<sup>321</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 46, 52, 54, 79, 127, 138, 150, 163, 175, 176, 188, 200 e 212.

Se as empreiteiras mineiras e paulistas tinham atuações junto a agências estatais e relações políticas estabelecidas em seus estados e em período anterior ao golpe, a Odebrecht também teve certos vínculos partir de seu estado natal e da Petrobrás. O grande empresariado baiano, por exemplo, tinha boa relação com a empreiteira, que chegou a empregar nos seus quadros Ângelo Calmon de Sá, do banco Econômico, e que se associou ao grupo Mariani nas privatizações no setor da petroquímica. Chegaram a trabalhar na empresa os ex-ministros Eliseu Resende, Roberto Campos e Rubens Ricupero<sup>322</sup>. Desde 1974, também, Norberto Odebrecht estabeleceu parceria com o economista Victor Gradin<sup>323</sup> para nacionalizar e diversificar as ações do grupo Odebrecht, semeando uma duradoura relação societária entre as duas famílias e que abriu caminho dos Odebrecht para o setor de petroquímica<sup>324</sup>. Além disso, a sua atuação militar, estabelecida a partir da Petrobrás, permitiu que a companhia fosse responsável por obras tidas como de segurança nacional, como as já citadas do aeroporto internacional do Rio e a usina termonuclear de Angra, além da estação naval da Marinha na ilha do Mocanguê, na baía de Guanabara<sup>325</sup>. Essas experiências, em particular as com a força naval, foram importantes para a aquisição de projetos futuros, sem concorrência, como o dos estaleiros para criação do submarino nuclear brasileiro, nos anos 2000<sup>326</sup>.

Se a empresa teve suas atuações empresariais, políticas e militares, ela estabeleceu, da mesma forma, conflitos e concorrências duras com seus adversários. Chegou a ir à justiça com a Mendes Júnior por conta da concorrência da hidrelétrica de Pedra do Cavalo, vencida pela Odebrecht. Ironizava a associação da Camargo Corrêa com capitais estrangeiros e pagou uma mesada para funcionária da embaixada francesa que foi demitida por delatar esquema de corrupção envolvendo Delfim Netto e a empreiteira paulista. Além disso, manteve conflitos e associações com as outras grandes empreiteiras nos anos 90 e 2000, sendo acusada também de contribuir com Paulo César Farias no governo Collor<sup>327</sup>.

Na redemocratização, Norberto Odebrecht participou do Movimento Cívico de Recuperação Nacional (MCRN), de caráter empresarial-militar, liderado por Herbert Levy e composto pelo ex-ministro interino da Indústria na gestão Geisel, Néelson Gomes Carneiro, e

---

<sup>322</sup> DANTAS, Ricardo Marques de Almeida. *Odebrecht. op. cit.* p. 75-112.

<sup>323</sup> Luiz Vianna Filho mostra a importância de Victor Gradin e Ângelo Calmon de Sá – secretário estadual de Indústria e Comércio no período – para a burguesia baiana. Ver VIANNA Filho, Luiz. *Petroquímica e Industrialização da Bahia* (1967-1971). Brasília: Senado Federal, 1984.

<sup>324</sup> O GLOBO. Edição de 30 de janeiro de 2011, p. 22. ‘Briga de sócios leva Odebrecht a fazer corpo a corpo para acalmar investidores: Famílias disputam na Justiça controle do conglomerado de 12 companhias’.

<sup>325</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de janeiro de 1985, nº 206.

<sup>326</sup> Ver ÉPOCA. Edição de 31/08/2009, p. 50. ‘Negócios e doações: contratada para fazer a base de submarinos comprados pela Marinha, a Odebrecht deu dinheiro para a campanha do relator do projeto no Senado’.

<sup>327</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Encurralada. op. cit.* p. 285-99; ODEBRECHT, Emílio. *A Odebrecht e a Privatização. op. cit.* p. 123-38; O Empreiteiro. Edições de janeiro de 1979, nº 132 e de agosto de 1978, nº 127.

participação de empresários da Volkswagen, João Fortes Engenharia e outros, além de contar com o apoio de Roberto Marinho, Mário Amato, José Ermírio de Moraes e Victor Civita. Além disso, durante a Constituinte, participou do esforço coletivo que derrotou a tese da União Brasileira dos Empresários, a UB, no tocante ao conceito de empresa nacional, sendo mantido o parágrafo que indicava a empresa brasileira como constituída sob as leis do país e com sede e administração no território nacional, contra a proposta da UB de suprimir todo o parágrafo. No caso, a Odebrecht se aliou ao chamado ‘centrão’ e aos militares, que defendiam a manutenção do texto<sup>328</sup>, o que só reforça a indicação de sua ligação com as forças armadas.

A empreiteira baiana cresceu ainda mais quando fez a principal parceria do setor da construção pesada na ditadura. Adquiriu 49% das ações da CBPO, iniciando um processo que depois virou fusão. Segundo editorial da revista *O Empreiteiro*: “Guindado à liderança do setor, o grupo ganha automaticamente um peso agigantado como porta-voz representativo da comunidade da construção.” No ano anterior, a Odebrecht ficara em segundo lugar dentre os empreiteiros com maior faturamento do país, ultrapassando a CC e ficando apenas atrás da AG. Juntando-se, porém, os valores recebidos por CBPO e NO, tratava-se da maior empreiteira nacional. Oscar Americano Costa assim explicou a junção das duas empresas:

A nossa convivência foi bastante positiva no consórcio que executou as obras do novo Aeroporto do Galeão, com muitos pontos de sintonia na maneira de ver e conduzir os negócios. Isso favoreceu naturalmente as negociações de agora, quando Norberto Odebrecht tomou a iniciativa de nos propor essa associação.<sup>329</sup>

Para o empresário paulista, as duas empresas eram complementares, visto que a CBPO tinha currículo em barragens, túneis, terraplanagem, rodovias, metrô e concreto, enquanto a Odebrecht tinha usinas nucleares (Angra I e II) e um “marketing agressivo no mercado externo”. Em 1983, o controle acionário da empreiteira paulista foi tomado pela família Odebrecht. Em 1986, a Odebrecht adquiriu também a Tenenge, grande empresa de montagem industrial que atuava na montagem de hidrelétricas, siderúrgicas e em trabalhos para a Petrobrás, principalmente na construção de plataformas e perfuração de poços de petróleo<sup>330</sup>.

A partir de 1979, Norberto Odebrecht encaminhou sua empresa para dois processos paralelos, a ramificação e a internacionalização. Até então, o grupo Odebrecht contava com diversas empresas, porém mais em áreas subsidiárias à construção, como comercialização e beneficiamento de aço, madeiras, fundações, transporte de cimento, concreto pré-misturado,

---

<sup>328</sup> DREIFUSS, René Armand. *O Jogo da Direita na Nova República*. op. cit. p. 109-80; 181-248

<sup>329</sup> Revista *O Empreiteiro*, edição de julho de 1980, nº 150.

<sup>330</sup> *O Empreiteiro*, edição de julho de 1980, nº 150; <http://www.odebrecht.com.br/> acessado em 19/08/2007.

fabricação de blocos de silício-cal, mineração, projetos etc<sup>331</sup>. Nesse ano, a empresa passou a atuar em setores que não correspondiam apenas ao fornecimento de suas próprias atividades, escolhendo como alvo prioritário o ramo do petróleo. Com a fundação da Odebrecht Perfurações Ltda (OPL), a empresa passou a tentar contratos com a Petrobrás em perfuração de poços e construção de plataformas, assim como a Queiroz Galvão, porém atuando também no setor da petroquímica. Com a compra de 33,3% da Companhia Petroquímica de Camaçari (CPC) da Camargo Corrêa, a Odebrecht iniciou a construção de seu império petroquímico. Em 1984, adquiriu ações da Salgema e, em 1986, da Poliolefinas, PPH e Unipar. Mais fatias das empresas vieram com as privatizações nos governos Collor e Itamar, até que a empresa estabelecesse na década de 2000 a Braskem, que passou a deter o monopólio do setor no Brasil, constando como um dos 8 maiores do mundo na indústria petroquímica<sup>332</sup>.

Vários outros setores foram alvo de atuação da empresa desde fins dos anos 1970, como eletrônica, reflorestamento para exploração de celulose e, depois, o setor sucroalcooleiro. Com o novo porte adquirido, foi criada em 1981 a holding Odebrecht S.A. e, em 1991, Norberto se afastou da presidência do grupo, dando lugar a seu filho, Emílio Odebrecht. Desde 1965, a companhia conta também com uma fundação, seguindo modelo das grandes corporações norte-americanas e inglesas. A Fundação Odebrecht tem atividades culturais e premiações, muito voltadas para a Bahia e a empresa tem ainda um Núcleo de Memória<sup>333</sup>.

Os primeiros contratos no exterior vieram em 1979, com usinas hidrelétricas no Chile e no Peru, e uma agressiva política de preços para que a companhia se estabelecesse nesses mercados. A atuação da empreiteira se espalhou pelo mundo em seguida, com operações em Angola, Colômbia, Bolívia, Equador, Portugal, Estados Unidos, China, Iraque, Líbia, Cuba etc, incluindo aquisições no exterior. Nas décadas de 90 e 2000, a Odebrecht superou a Mendes Júnior como maior multinacional brasileira do setor de engenharia<sup>334</sup>.

Impulsionada pelos governos e instituições que atuavam no Nordeste, a Odebrecht teve em meados da década de 1970, um revés em seu estado natal. Por conflitos políticos, a empresa, que até então dominava o setor de obras públicas na Bahia, viu nascer a empreiteira OAS, de César Matta Pires, genro do político baiano Antonio Carlos Magalhães. A partir de 1976, quando a empresa foi criada, passou a vencer as concorrências para obras no estado, conseguindo também alguns contratos em estados vizinhos e de aliados políticos de ACM.

---

<sup>331</sup> Revista O Empreiteiro, edições de agosto de 1974, nº 79 e agosto de 1976, nº 103.

<sup>332</sup> <http://www.odebrecht.com.br/>; ODEBRECHT, Emílio. *A Odebrecht e a Privatização*. op. cit. p. 140.

<sup>333</sup> DANTAS, Ricardo Marques de Almeida. *Odebrecht*. op. cit. p. 75-112.

<sup>334</sup> O Empreiteiro, edições nº 175 e 181. DANTAS, Ricardo Marques de Almeida. *Odebrecht*. op. cit. p. 75-112.

Sob a alcunha de “obras arranjadas pelo sogro”<sup>335</sup>, a empresa dominou o setor de obras públicas da Bahia, chegando à 10ª posição entre as empresas nacionais em 1984, sendo que poucos anos antes nem constava como uma das 100 maiores do país. Iniciou em meados da década de 80 um processo de diversificação das atividades e passou a atuar nas concessões públicas nos anos 90. Em 2003, iniciou suas atividades fora no exterior<sup>336</sup>.

Outras empreiteiras foram ascendentes no final da ditadura, principalmente após as eleições de 1982, que trouxeram novas lideranças políticas para algumas federações brasileiras. A paraense Estacas, Saneamento e Construções (Estacon), fundada em 1969 pelo filho de libaneses Luftala de Castro Bitar, obteve numerosos contratos em seu estado após chegada de Jader Barbalho no governo estadual, incluindo o abastecimento de água de Belém, rodovia e o estádio Mangueirão, com capacidade para 82 mil pessoas, também na capital paraense. A empresa teve um crescimento abrupto então e foi escolhida a empreiteira do ano em 1984, quando tinha também contratos para a construção da estrada de ferro Carajás, também no Pará, além de obras em Boa Vista, Riberão Preto, Fortaleza e na Amazônia, com auxílio dos incentivos fiscais da região. Além disso, adquiriu a carioca Coterra, que tinha um contrato no Paraguai, fazendo com que a empresa tivesse atividades internacionais<sup>337</sup>.

Outra empresa ascendente da região foi a Empresa Industrial e Técnica SA, a EIT, de Tibério César Gadelha, que constou como a 9ª maior do país em 1984 e teve seu dono na presidência do Sinicon de 1986 a 1995<sup>338</sup>. A baiana Concic adquiriu a carioca Portuária em 1973 e fez obras no porto La Paloma, no Uruguai, nos anos 70, sendo a 11ª do país em 1984, antes de ir à falência nos anos 90<sup>339</sup>. Por fim, a pernambucana Delta foi fundada em 1961 pela família Cavendish Soares e sua sede foi transferida para o Rio em 1995, crescendo na Nova República, principalmente em obras do PMDB nos anos 2000<sup>340</sup>. Já a pequena Soares Leone teve seu dirigente, Manoel Augusto Leone, como presidente da CBIC em fins dos anos 70<sup>341</sup>.

### **A empresa de Cecílio Rego de Almeida e outras sulinas:**

A região Sul do país não foi um celeiro de grandes empreiteiras que prosperaram durante a ditadura. De fato, as poucas empresas do Rio Grande do Sul de expressão que

---

<sup>335</sup> O Globo. Edição de 16 de março de 2008. ‘OAS 2.0’, coluna de Elio Gaspari.

<sup>336</sup> O Empreiteiro, edição de maio de 1985, nº 210; <http://www.oas.com.br/> acessado dia 20 de agosto de 2007.

<sup>337</sup> O Empreiteiro. Edição de outubro de 1984, nº 203; <http://www.estacon.com.br/> acessado em 21/08/11.

<sup>338</sup> O Empreiteiro. Edição de julho de 1985, nº 212; SINICON. *Estatuto...* op. cit.; <http://www.eit.com.br/>

<sup>339</sup> A empresa fez depois pagamentos de firma de consultoria de Marcos Valério. Ver O Globo, 27/11/2011, p. 3.

<sup>340</sup> FERRAZ Filho, G. T. *A Transnacionalização...* op. cit. p. 111-228; O Globo. Edição de 29/03/2011, p. 10-1.

<sup>341</sup> <http://www.cbic.org.br/> acessado em 10/5/2011; Revista O Empreiteiro. Edição de agosto de 1978, nº 127.

existiam antes do golpe de 64 sofreram uma profunda decadência ao longo do regime e na redemocratização do país. A região enviou empresários para a fundação do Sindicato nacional do setor no Rio em 1959, apesar de em menor número que os oriundos de São Paulo e Minas. As mais importantes empresas da região estão arroladas a seguir:

Quadro 1.7 – Principais empreiteiras sulinas ao longo da ditadura:

<b>Empresa e estado:</b>	<b>Aparente controlador:</b>	<b>Fundação:</b>
CR Almeida (PR)	Cecílio Rego de Almeida	1943
Gaúcha (RS)	Sergio Octavio Lins	1954
Maestri (RS)	Mario Maestri	...
Pelotense (RS)	Luís Roberto Andrade Ponte	1958
Sutelpa (RS)	José Portella Nunes	1956
Velloso & Camargo (PR)	Walter Scott C. Velloso	...
Tuniollo Busnello (RS)	Olívio Peruffo	1945
Woebcke (RS)	Ernesto Woebcke	1923

Fonte: Os documentos consultados para elaboração do quadro são citados ao longo dessa parte do capítulo.

Nas décadas de 60 e 70, as empreiteiras da região sofreram uma dura concorrência das companhias do Sudeste e do Nordeste e seus sindicatos locais foram críticos à concentração do mercado e defenderam barreiras protecionistas. Assim, medida do governo gaúcho de 1968 proibiu a participação de empresas de fora do Rio Grande do Sul ou que não tivessem filial local nas concorrências no estado, argumentando que as empresas não-gaúchas não retinham os impostos no estado<sup>342</sup>. O presidente do sindicato local, Mario Maestri, afirmou, em 1976, que a crise era muito grave e defendeu a criação de um Fundo Nacional de Obras Públicas<sup>343</sup>. Dois anos depois, sentindo mais gravemente a crise do que as empresas de outras regiões, o presidente do sindicato local, Fedele Scorza, afirmou que “o setor da construção chegou ao fundo do poço”<sup>344</sup>. Algumas empreiteiras do estado eram a Construtora Gaúcha de Terraplanagem e Pavimentação, de Sergio Octavio Lins, que ajudara a fundar o Sinicon<sup>345</sup>; a Tuniollo Busnello, de Olívio Peruffo, a maior do estado, que teve trecho da Ferrovia do Aço e era a 68ª nacional em 1977<sup>346</sup>; a Maestri, de Mario Maestri, que foi, além de presidente do sindicato dos empreiteiros locais, secretário estadual do governo Brizola<sup>347</sup>; a construtora Pelotense tem expressão empresarial razoavelmente limitada, com projeção regional, além de

<sup>342</sup> Revista O Empreiteiro, edição de agosto de 1968, nº 7.

<sup>343</sup> Revista O Empreiteiro, edição de maio de 1976, nº 100.

<sup>344</sup> Revista O Empreiteiro, edição de janeiro de 1978, nº 120. A forte organização do empresariado da construção local e intensa atuação junto ao poder público levaram à realização pelo governo Jair Soares do estudo FUNDAÇÃO de Economia e Estatística. *A Indústria da Construção: uma análise econômico-financeira*. Porto Alegre: Secretaria de Coordenação e Planejamento do Rio Grande do Sul, 1984.

<sup>345</sup> SINICON. Ata da reunião de fundação do Sinicon. 10 de março de 1959.

<sup>346</sup> Revista O Empreiteiro, edições de abril de 1975, nº 87 e de agosto de 1977, nº 127.

<sup>347</sup> Entrevista com Mario Maestri Filho, realizada em 12 de dezembro de 2009.



obras no Uruguai e na Nigéria, mas seu presidente, Luís Roberto Andrade Ponte, teve extensa projeção institucional e política, com duas presidências da CBIC, mandato de deputado federal, autoria do projeto da lei das Licitações, além de ter sido ministro-chefe da Casa Civil no governo Sarney<sup>348</sup>; a construtora Ernesto Wobcke, que participou das obras do 3º pólo petroquímico, em Triunfo, por pressão de políticos locais<sup>349</sup>; e a Sutelpa, do líder regional das empreiteiras, José Portella Nunes<sup>350</sup>.

Se as empreiteiras gaúchas passaram nessas décadas por grave crise e as catarinenses não tinham expressão extra-local, uma empresa de origem paranaense chegou a ser uma das maiores do país. A CR Almeida foi fundada em 1958 pelos irmãos Félix e Cecílio Rego de Almeida, em Curitiba. Antes disso, Cecílio Rego havia trabalhado na firma carioca Lysimanco, de propriedade de Lysimanco da Costa e que havia feito obras importantes na antiga capital. A empresa foi posteriormente agregada à CR Almeida, assim como várias outras, dando origem a um grande conglomerado da construção. Foram incorporadas também a Susolaport, a paranaense Aranha S.A. Engenharia e Construções, a carioca Genésio Gouveia e a norueguesa-brasileira Noreno do Brasil. Com essas aquisições, o grupo CR Almeida alcançou a condição de segunda construtora do país em patrimônio, no início dos anos 70, tendo no porta-fólio das empresas do grupo a construção do Maracanã, a rodovia dos Bandeirantes e as fundações da Cosipa<sup>351</sup>.

Apesar do porte da nova empresa, com sede no Rio, o início das atividades da CR Almeida foi modesto, com pequenas obras regionais no Paraná, incluindo trechos de rodovias, terraplanagem e pavimentação. Foi na ditadura, depois de realizar essas incorporações, que o grupo foi responsável por obras de peso, como o terceiro maior trecho da Ferrovia do Aço, trechos da Belém-Brasília, da Rio-Santos, da Cuiabá-Porto Velho e da Porto Velho-Rio Branco, da rodovia dos Imigrantes, da ferrovia Madeira-Carajás, estação Carioca do metrô do Rio, edifício-sede da Eletrosul (em Florianópolis), obras portuárias em Santos e Sepetiba, barragens no Sul para o DNOS, oleoduto para a Petrobrás, base aérea de Canoas e o aeroporto Afonso Pena, em Curitiba<sup>352</sup>.

Para além dessas obras, houve situações delicadas envolvendo a empresa. Em primeiro lugar, ela tinha como grande cliente a estatal paranaense de energia elétrica, a Copel, realizando diversas hidrelétricas para a companhia, como a de Segredo e Capivari-Cachoeira,

---

<sup>348</sup> <http://www.pelotense.com.br/> acessado em 14 de janeiro de 2011.

<sup>349</sup> ABREU, Percy Louzada de. *A Epopéia da Petroquímica no Sul*. op. cit. p. 153-62

<sup>350</sup> FUNDAÇÃO de Economia e Estatística. *A Indústria da Construção*. op. cit.

<sup>351</sup> <http://www.cralmeida.com.br/> acessado 03/02/2009; O Empreiteiro, edição de setembro de 1973, nº 68.

<sup>352</sup> Revista O Empreiteiro, edições nº 49, 57, 87 e 201; <http://www.cralmeida.com.br/>

além de ter feito outras usinas, como Porto Colômbia e Canoas II, sendo a empresa recorrentemente incluída no ramo das barrageiras<sup>353</sup>. A firma foi responsável também pela construção da estrada de ferro Central do Paraná, ligando Ponta Grossa a Arapucana, com 330 km, 10 pontes e vários viadutos. A ferrovia era rota de escoamento da produção agrícola do interior do estado e a CR Almeida buscou no exterior financiamento para a obra, custeada pelo governo estadual. Acabou obtendo US\$ 24 milhões de empréstimo junto a bancos israelenses e o norte-americano Morgan, o que possibilitou a realização da obra, feita com consultoria da Transcon, de Lafayette Prado. A ferrovia foi finalizada em 1975, mas o pagamento foi feito em desacordo com a Transcon, que entrou na justiça contra o governo do estado<sup>354</sup>. Em outra polêmica, a CR Almeida se associou à italiana Impresit para arrematar a hidrelétrica de São Simão (2500 MW), da Cemig, sendo preferida a empreiteiras nacionais, mesmo com norma limitando a atuação de empresas estrangeiras em obras no país<sup>355</sup>.

Essas obras fizeram com que a empresa figurasse entre as maiores empreiteiras brasileiras na ditadura, situando-se entre as dez maiores do país. Em patrimônio, chegou a ser a segunda maior em 1975 e no número de veículos de sua frota, foi a maior em 1974, com total de 1623 veículos. Após a ditadura, conseguiu crescer ainda mais no governo Sarney, com obras da ferrovia Norte-Sul e chegando a ser a segunda maior empreiteira do país em faturamento em 1990, apenas atrás da Andrade Gutierrez<sup>356</sup>.

Além disso, a CR Almeida realizou ao longo de sua trajetória uma extensa ramificação, com atividades subsidiárias e à construção, como empresa distribuidora de asfalto, e outras não tão diretamente relacionadas, como a exploração de ouro através da CR Almeida Mineração. Atuou na área de explosivos através da Britanite Indústria Química e no setor de hotéis e turismo. Nos anos 90, entrou na área de concessão rodoviária, sendo responsável pela administração de estradas paranaenses<sup>357</sup>.

A CR Almeida parece constituir um exemplo de poderosa empreiteira surgida fora do eixo SP-MG-RJ-BA, sendo escorada por uma forte e eficiente política protecionista por parte do aparelho de Estado paranaense. Apesar da atuação da empreiteira em outros estados do país, de sua sede no Rio e da ramificação para outros setores, boa parte dos projetos da empresa de Cecílio Rego de Almeida permaneceram no estado do Paraná, contando esse empresário com uma forte inserção no aparelho de estado e junto a órgãos contratadores,

---

<sup>353</sup> <http://www.cralmeida.com.br> acessado dia 3 de fevereiro de 2009.

<sup>354</sup> Revista O Empreiteiro, edição de março de 1969, nº 14; PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção. op. cit.* p. 235-61; FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização... op. cit.* p. 31-109.

<sup>355</sup> Revista O Empreiteiro, edição de setembro de 1973, nº 68.

<sup>356</sup> Revista O Empreiteiro, edições nº 80, 91, 103, 115, 212, 280.

<sup>357</sup> O Empreiteiro, edição de setembro de 1973, nº 68; Informe Sinicon, nº 22; <http://www.cralmeida.com.br/>

como a Copel e o DER local. Mesmo não sendo um dos estados mais dotados de recursos do país, a concentração das principais obras regionais sob a alçada da empresa possibilitou a formação de uma poderosa construtora.

### **As empresas de engenharia relacionadas à indústria da construção pesada:**

Como vimos anteriormente, nos primórdios do desenvolvimento da indústria da construção pesada no Brasil, as empresas se caracterizavam por ser *fac totum*, ou melhor, elas mesmas realizavam serviços subordinados à sua função, como as fundações da obra, a concretagem, os estudos e projetos de engenharia, além da montagem elétrica e mecânica. Com a complexificação do mercado do setor, empresas especializadas foram criadas para exercer essas funções, fazendo parte do grupo empresarial das construtoras ou funcionando como firmas autônomas. Essas companhias eram em geral menores que as grandes empreiteiras e tinham faturamento mais modesto, com contratos sem o porte dos estabelecidos na construção pesada. Também, trata-se de setor com presença mais marcante de firmas estrangeiras, que trazem de fora técnicas e tecnologia, fatores mais marcantes nessas empresas do que nas empreiteiras *stricto sensu*. Além disso, empresas de consultoria, projetos, serviços especiais e montagem fizeram um movimento mais vigoroso de internacionalização, com diversas incursões na América Latina, África e Oriente Médio, algumas vezes associadas às empreiteiras brasileiras, mas com contratos de menor valor. Essas companhias cresceram na ditadura, com serviços para empreiteiras e projetos e montagem de obras como hidrelétricas, fábricas, siderúrgicas, refinarias, pólos petroquímicos e para a Petrobrás. Impulsionadas pela BR, empresas de montagem industrial foram alçadas à condição de uma das cinco maiores empresas de engenharia do país, desbancando empreiteiras tradicionais em seu faturamento.

O setor pode ser dividido em quatro grupos. Em primeiro lugar, temos as empresas de consultoria e projetos, que realizam consultas, projetos, estudos geológicos e de outros tipos para as obras de engenharia a serem executadas, sendo muitas vezes associadas às construtoras. Temos também o setor de construção elétrica e mecânica, que realiza obras de montagem de fábricas e instalações elétricas para uma obra, sendo essa a área das maiores empresas dentre os quatro grupos e a mais associada às empreiteiras. Há ainda a atividade das firmas de serviços especiais de engenharia, com funções específicas de uma obra, reservadas, com o tempo, a empresas especializadas, como é o caso das fundações, concretagem, pintura etc. Por fim, não diretamente associada à construção pesada, temos a construção leve, área de atuação das empresas imobiliárias, que realizam edifícios residenciais e comerciais urbanos.

Das empresas de projetos de engenharia, as mais importantes eram situadas no perímetro Rio-São Paulo-Minas, conforme se vê no quadro 1.8. Uma das mais antigas e tradicionais era a Serviços de Engenharia Emílio Baumgart SA (Seebla), fundada em 1926 pelo engenheiro que lhe dá o nome e do mesmo tronco familiar dos Odebrecht<sup>358</sup>. Um dos primeiros projetistas a trabalhar com concreto armado no país, o mineiro Baumgart projetou o edifício A Noite, no Rio, o maior em concreto armado no mundo então, além das obras do Ministério de Educação e Saúde, a Obra do Berço, dentre outras. Falecido em 1943, a empresa passou a ser tocada por Artur Eugênio Jermann e fez projetos para a Reduc, o edifício-sede da Petrobrás, dentre outros empreendimentos<sup>359</sup>.

Quadro 1.8 – Principais empresas projetistas de engenharia do país durante a ditadura:

<b>Empresa:</b>	<b>Sede:</b>	<b>Aparente controlador:</b>
CNEC	SP	Grupo Camargo Corrêa
Engesolo	MG	Hélio Garcia
Engevix	RJ	Servix / Hans Luiz Heinzelmann
ETEGE	MG	Grupo Andrade Gutierrez
Figueiredo Ferraz	SP	José Carlos Figueiredo Ferraz
Hidroesb	RJ	Família Saturnino de Brito
Hidroservice	SP	Henry Maksoud
Internacional de Engenharia (Iesa)	RJ	Montreal (Sérgio Quintella)
Milder Kaiser Engenharia (MDK)	SP	Grupo Camargo Corrêa
Morrisen Knudsen	RJ	Morrisen Knudsen (EUA)
Planidro	...	Álvaro Cunha
Projectum	RJ	Bruno Contarini / Rabello
Promon	SP	...
Seebla	MG	Emílio Baumgart / Artur Eugênio Jermann
Themag	SP	Telêmaco van Laugendonch e outros
Transcon S.A. Consultoria Técnica	RJ	Lafayette Salviano do Prado

Fonte: Os documentos consultados para elaboração do quadro são citados ao longo dessa parte do texto.

A Projectum, de Bruno Contarini e ligada à Rabello, é outra importante na história nacional, pelos diversos projetos feitos para os desenhos de Oscar Niemeyer, sobretudo em Brasília. A firma fez também projetos para os edifícios de Niemeyer na Argélia, onde convidou a empreiteira Rabello, para realizar a obra da universidade de Constantine<sup>360</sup>.

Outra empresa de projetos que pertenceu a uma empreiteira foi a Engevix, criada em 1956 no Rio como braço do grupo Servix para a área de projetos, sendo responsável pelos projetos da hidrelétrica de Xavantes e o metrô de São Paulo. A criação da companhia remetia

<sup>358</sup> Ver CASTRO, Moacir Werneck de. *Missão na Selva: Emil Odebrecht (1835-1912)*. op. cit.

<sup>359</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de maio de 1972, nº 52.

<sup>360</sup> FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização...* op. cit. p. 303-14.

à montagem dos primeiros projetos de hidrelétricas em São Paulo. Como a Servix projetava e construía usinas e o BIRD, financiador das obras, obrigava que projetistas e construtoras fossem firmas separadas, a Servix criou a Engevix. A empresa era presidida nos anos 70 por Hanz Luiz Heinzemann e expandiu suas atividades projetando o metrô de São Paulo e obras no exterior, como o metrô de Bagdá<sup>361</sup>.

A Promon foi criada por norte-americanos e brasileiros em 1960 em São Paulo para atender à expansão do setor petroquímico. A empresa fez também projetos para hidrelétricas e metropolitanos urbanos, sendo suas ações vendidas para os próprios funcionários da empresa nos anos 1970. Com obras projetadas na América Latina, África e China, constava sempre como uma das três maiores do país no setor<sup>362</sup>.

A Themag é a empresa de projetos criada pelos engenheiros formados na USP Telêmaco Von Laugendonch, Henrique Herweg, Eugênio Jusquin, Milton Vargas e Alberto Giaroli, tendo a companhia as iniciais de seus fundadores como nome. Presidida por Milton Vargas, foi responsável por projetos do metrô de São Paulo, da rodovia dos Imigrantes, das usinas de Urubupungá e outros no exterior, em países como a China<sup>363</sup>.

A maior empresa brasileira de projetos de engenharia na ditadura era a Hidroservice, de Henry Maksoud, que fez o projeto do porto de São Sebastião, além de ter atuado no exterior. Maksoud foi presidente também do Instituto de Engenharia de São Paulo e atuava ainda no ramo da comunicação, com o grupo Visão<sup>364</sup>.

A Internacional de Engenharia SA era empresa do grupo Montreal, também presente nos ramos de montagem elétrica e industrial, construção de plataformas e mineração, sendo presidida por Sérgio Franklin Quintella, que teve trajetória emblemática. Quintella foi escolhido pelos donos das maiores empreiteiras do país (CC, NO, MJ e AG) para tocar o projeto Jarí, nos anos 80. Envolveu-se com política na Nova República, ingressando no PFL do Rio e dialogando com o líder da UDR, Ronaldo Caiado. À frente de uma das três maiores projetistas do país, Sérgio é pai de Antonio Quintella, economista formado na PUC-Rio escolhido em 2010 como chefe do Crédit Suisse para as Américas<sup>365</sup>.

Outras empresas cujos donos tinham relações políticas eram a Figueiredo Ferraz Consultoria, a Engesolo e a Transcon. A primeira é propriedade do engenheiro que lhe dá

---

<sup>361</sup> O Empreiteiro. Edições nº 35, 127, 188, 200 e 207; <http://www.engevix.com.br/> acessado em 8/02/2011; ALMEIDA, Márcio Wahlers de. *Estado e Energia Elétrica em São Paulo op. cit.* p. 28-150.

<sup>362</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 13, 35, 91, 115, 127, 138, 150, 156, 176, 188, 192, 200, 207 e 217.

<sup>363</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 13, 31, 35, 127, 138, 188 e 217; SINICON. *Dois Brasis. op. cit.* p. 12-23.

<sup>364</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 68, 73, 91, 103, 115, 127, 138, 150, 176, 188, 195, 200 e 217.

<sup>365</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 138, 171, 176 e 188; DREIFUSS, René Armand. *O Jogo da Direita... op. cit.* p. 47-107; 181-248; O GLOBO. Edição de 25 de junho de 2009.

nome e que foi cogitado para o ministério de Geisel, depois de ter sido prefeito de São Paulo<sup>366</sup>. A segunda é a empresa mineira de 1969 de Hélio Garcia, prefeito de Belo Horizonte e governador de Minas em duas ocasiões, ligado a Tancredo Neves<sup>367</sup>. Já a Transcon é de Lafayette Salviano do Prado, diretor-geral do DNER nos períodos Jânio e Castello, quando também foi chefe do Geipot, do qual saiu para fundar a firma de consultoria<sup>368</sup>.

Outras empresas de projetos importantes são a já citada Morrisen Knudsen, o Laboratório Hidreotécnico Saturnino de Brito (Hidroesb) e a Planidro, de Álvaro Cunha. O Consórcio Nacional de Engenheiros Consultores (CNEC) pertencia à Camargo Corrêa – dona também da MDK – e projetava boa parte das hidrelétricas realizadas pela empreiteira. A Empreendimentos Técnicos de Engenharia e Estudos S.A. pertencia ao grupo da Andrade Gutierrez<sup>369</sup>. As empresas do setor eram menores que as empreiteiras e, em 1982, o faturamento da maior delas, a Promon, equivalia ao da décima empreiteira nacional, a Alcindo Vieira-Convap<sup>370</sup>. Há, no entanto, grande importância política nos donos dessas empresas, tendo eles atuação pública muitas vezes mais explícita, incluindo forte inserção desses empresários em aparelhos privados de hegemonia, como é o caso do Clube de Engenharia, onde Saturnino de Brito foi presidente, e o Instituto de Engenharia, onde Maksoud exerceu a presidência.

Quadro 1.9 – Principais empresas de montagem industrial no país durante a ditadura:

<b>Empresa:</b>	<b>Aparente controlador:</b>
A. Araújo	...
Empresa Brasileira de Engenharia (EBE)	...
Montreal	Derek Herbert Lovell-Parker / grupo belga
Sul Americana de Engenharia (Sade)	General Electric
SIT	...
Techint	Grupos franco-italianos (Giorgio Annibale Gras)
Tenenge	Antonio Maurício da Rocha / Odebrecht
Ultratec (ex-Setal)	Grupo Ultra

Fonte: Os documentos consultados para elaboração do quadro são citados ao longo dessa parte do texto.

Já as empresas de montagem industrial e elétrica tinham porte bem superior às de projetos (como se vê no quadro 1.9), sendo essa área de interseção com a atuação das empreiteiras, sendo elas muitas vezes concorrentes em mercados como o da construção de

<sup>366</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Derrotada*. op. cit. p. 279-305; Revista O Empreiteiro, edição 176.

<sup>367</sup> DREIFUSS, René Armand. *O Jogo...* op. cit. p. 47-107; <http://www.engesolo.com.br/> acessado 9/02/2011.

<sup>368</sup> PRADO, Lafayette. *Transportes e Corrupção*. op. cit. p. 409-41.

<sup>369</sup> ROSA, Luiz Pinguelli; SIGAUD, Lygia; MIELNIK, Otávio (org.). *Impactos de Grandes Projetos Hidrelétricos e Nucleares*. São Paulo: Marco Zero, 1988. p. 17-38.

<sup>370</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 25, 35 e 68.

plataformas. Trata-se também de setor com ascensão no final da ditadura, dadas as encomendas da Petrobrás. Assim, quando a Montreal liderava o ranking de montagem industrial, em 1972, seu faturamento equivalia ao da Ecisa, 10ª maior empreiteira do país. Quando, em 1982 e 1983, a Tenenge liderava a lista, responsável pela construção e montagem de plataformas *off-shore*, seu faturamento a colocaria como a 5ª maior empreiteira do país<sup>371</sup>.

A Sul Americana de Engenharia (a Sade) era exemplo de empresa estrangeira que atuava na construção mecânica e elétrica no país, sendo controlada pela General Electric italiana, do grupo norte-americano GE. Fazendo a montagem elétrica de siderúrgicas, como a Cosipa, de termelétricas e hidrelétricas, a empresa era representada no país por Francisco Cayotto e tinha Socrate Mattoli como superintendente. Liderou em diversos anos a lista das maiores empresas do setor e foi uma das oito a participar da montagem elétrica de Itaipu<sup>372</sup>.

A Techint se instalou no país em 1947 e era controlada por capitais franceses e italianos, sendo presidida por Giorgio Annibale Gras. Também era uma das maiores do setor, com montagem de gasodutos, plataformas de petróleo, pólos petroquímicos e hidrelétricas<sup>373</sup>.

A Montreal, que atuava com montagem industrial, era uma empresa líder de um grande grupo de engenharia, indústria e mineração. Controlada por capitais belgas, a empresa era presidida por Derek Herbert Lovell-Parker, que presidiu a Abemi, e Sérgio Quintella como vice. A empresa constou entre as três maiores do país na ditadura, atuando em Itaipu e plataformas da Petrobrás, sendo que, em 1964, um de seus acionistas era o brigadeiro Eduardo Gomes, quando a empresa contribuiu com o Ipes. Nos anos 80, diversificou suas atividades para exploração de petróleo e mineração de ouro entre Minas e Goiás<sup>374</sup>.

A brasileira Técnica Nacional de Engenharia (Tenenge) foi fundada em 1955 por Antonio Maurício da Rocha e historicamente teve a Petrobrás como cliente. Atuou na montagem de siderúrgicas, hidrelétricas (incluindo Itaipu), refinarias e metalúrgicas. Uma das quatro maiores do país nos anos 70, a empresa foi levada à primeira posição dentre as firmas de montagem industrial após 1982 com a atuação na construção e montagem das plataformas da Petrobrás, virando uma das maiores empresas de engenharia do Brasil. Em 1986, seu patrimônio foi absorvido pelo grupo Odebrecht<sup>375</sup>.

---

<sup>371</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 68, 188 e 200.

<sup>372</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 68, 115, 127, 138, 143, 150, 176, 187, 200 e 212; LIMA, Ivone Therezinha Carletto de. *Itaipu. op. cit.* p. 215.

<sup>373</sup> Em 2011, o grupo se tornou acionista da Usiminas. O GLOBO. Edição de 29 de novembro de 2011, p. 23. ABREU, Percy Louzada de. *A Epopéia... op. cit.* p. 19-27; Revista O Empreiteiro. Edições nº 115, 127 e 210.

<sup>374</sup> ROSA; SIGAUD; MIELNIK (org.). *Impactos... op. cit.* p. 17-38; Revista O Empreiteiro. Edições nº 13, 68, 80, 91, 115, 127, 138, 150, 163, 171, 176, 200 e 212; Informe Sinicon, ano I, nº 21, de 16 de julho de 1984; DREIFUSS, René Armand. *1964. op. cit.* p. 636-41.

<sup>375</sup> O Empreiteiro. Edições nº 23, 26, 68, 80, 91, 115, 127, 138, 171, 176 e 188; <http://www.odebrecht.com.br/>

Com o filão das plataformas aberto pela Petrobrás após as descobertas na bacia de Campos em meados da década de 70, outras empresas passaram a atuar no setor. O grupo Ultra adquiriu a Setal Engenharia e criou a Ultratec, que tinha capital minoritário estrangeiro e passou a prestar serviços para a estatal no ramo de plataformas, tornando-se posteriormente a UTC Engenharia. Outras firmas no setor de montagem eram a A. Araújo, que esteve na montagem eletromecânica de Itaipu; a Empresa Brasileira de Engenharia (EBE), que atuou em Brasília e em Itaipu; e a SIT, uma das maiores do setor em fins dos anos 70<sup>376</sup>.

O terceiro setor listado nessa parte é o de serviços especiais de engenharia, que abarca uma diversificada gama de atividades e de empresas especializadas em atividades específicas de obras. A líder do setor na ditadura é a carioca Estacas Franki, especializada na realização de fundações para os diversos tipos de obras, atuando nos metrôs e em Brasília. O setor de concretagem é outro com empresas específicas, como a Concremat – que financiou o Ipes – e a Engemix, firmas nacionais que atuaram no metrôs do Rio e de São Paulo, respectivamente. No caso do metrô do Rio, o estaleiro japonês Ishibrás também usou seus guinchos e guindastes para realizar tarefas específicas para fases da obra. Uma atividade comum na ditadura era a realização de casas provisórias para os barrageiros, os operários que trabalhavam na construção de barragens e hidrelétricas e que tinham empresas especializadas para a função, como a gaúcha Madezatti, produtora de casas pré-fabricadas<sup>377</sup>.

Por fim, não diretamente relacionadas à indústria da construção pesada, temos as empresas de construção leve, que atuavam na construção de edifícios comerciais e residenciais urbanos e que tinham um porte menor que as empresas de obras públicas. Quando a revista *O Empreiteiro* resolveu, em 1981, incluir firmas de construção leve em seu índice das maiores construtoras do país, a lista pouco se modificou. Nenhuma construtora imobiliária figurou entre as dez maiores de engenharia e a principal firma do ramo, a Encol, figurou como 22<sup>a</sup>. Nos anos posteriores, no entanto, essa mesma empresa, sediada no Distrito Federal, tornou-se a 5<sup>a</sup> maior construtora do país, com faturamento, no entanto, bem inferior às quatro maiores do setor (MJ, NO, AG e CC)<sup>378</sup>.

A Encol tinha 100% do seu faturamento oriundo da construção de edifícios comerciais e residenciais urbanos, não tendo qualquer contrato de obras públicas. O mesmo ocorria com a João Fortes Engenharia, empresa fundada em 1950 e que tinha no início dos anos 80 João Machado Fortes como presidente, empresário que presidiu a CBIC e que era amigo do

---

<sup>376</sup> *O Empreiteiro*. Edições nº 138 e 210; LIMA, I. T. C. de. *Itaipu. op. cit.* p. 215; REVISTA *O Empreiteiro*. 100 Anos... *op. cit.* p. 62-4; ROSA; SIGAUD; MIELNIK (org.). *Impactos... op. cit.* p. 17-38.

<sup>377</sup> *Revista O Empreiteiro*. Edições nº 26, 63, 68, 80, 91, 115, 131, 138 e 187.

<sup>378</sup> *Revista O Empreiteiro*. Edições nº 163 e 188.



presidente João Figueiredo<sup>379</sup>. Outra empresa de construção leve cujo dono tinha fortes vínculos políticos era a Gomes de Almeida Fernandes Engenharia e Construções Ltda (futura Gafisa). Sediada no Rio de Janeiro e presidida por Carlos Moacyr Gomes, a empresa fez doações ao Ipes antes do golpe de 64 e viu seu dono, próximo de Sandra Cavalcanti – ligada à construtora carioca Carvalho Hosken –, ser posto à frente do Programa de Cooperativa Habitacional do estado da Guanabara, projeto piloto desenvolvido pelo BNH<sup>380</sup>.

Não temos por objetivo aqui desenvolver uma radiografia do empresariado nacional do setor de construção leve, sendo a menção dessas empresas feita apenas a título de exposição de algumas com notoriedade em termos de porte ou de projeção política. Ao contrário dos empresários da construção pesada e de montagem industrial, os construtores imobiliários não faziam parte do Sinicon, da Abemi, da Abeop e outras entidades do ramo, tendo suas próprias formas de representação, como os Sinduscon's e as Ademi's.

A idéia norteadora desse sub-capítulo foi apresentar quem era quem na construção pesada, mostrando as trajetórias mais importantes e emblemáticas do setor e vínculos que unem esses empresários a outras frações da classe dominante, bem como qual era a inserção dos mesmos nos aparelhos privados de hegemonia e nas agências estatais. Através da apreciação do histórico dos principais agentes empresariais do setor, parece ter ficado claro que, mais do que um tino estritamente empresarial ou uma excelência técnica dominada pela firma, o que parece explicar o sucesso e o fracasso das construtoras brasileiras no século XX foi a força política desses empresários, seja em aparelhos privados da sociedade civil, seja no aparelho estatal. A inserção desses empresários em aparelhos privados da hegemonia e sua atuação coletiva junto ao aparato estatal, bem como suas articulações políticas com agentes do poder público abriam portas para as empresas obterem obras das agências contratadoras estatais. Essa explicação se combina com a origem regional das empreiteiras, visto que o nascimento em mercados com grande dotação de recursos para obras, como São Paulo e Minas, permitiu a atuação junto a autarquias e órgãos estaduais que impulsionaram a ação das companhias, para que as mesmas se gabaritassem a obras nacionais e, depois, internacionais.

Cabe agora analisar como se deu o desenvolvimento da indústria da construção pesada no regime civil-militar, destacando processos importantes ocorridos no setor, como o da centralização de capitais e da ramificação das atividades das empreiteiras.

---

<sup>379</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de setembro de 1980, nº 152.

<sup>380</sup> DREIFUSS, René Armand. 1964. *op. cit.* p. 446-7; 636-41.

### 1.3 - O desenvolvimento do setor da construção pesada ao longo da ditadura:

Se foi durante o período JK que as empresas brasileiras de construção pesada conseguiram alcançar um patamar nacional, realizando obras em diversas regiões do país e consolidando o setor como um dos mais poderosos da indústria brasileira, foi ao longo da ditadura civil-militar, entre 1964 e 1985, que as companhias do setor se converteram em grupos monopolistas, líderes de conglomerados econômicos com atuação não só nacional, mas em vários países do mundo. A ditadura parece ser o período-chave para compreender o porte alcançado por essas empresas na economia brasileira, o que teve certa continuidade no período logo posterior. Assim, elas se postularam como uns dos agentes do grande negócio dos anos 90, as privatizações, o que só redundou em reforçar o seu caráter de conglomerados monopolistas, fazendo com que as principais empresas do setor sejam hoje controladoras de grandiosos setores da economia nacional.

Apesar desse caráter geral da ditadura em relação às construtoras, houve diversas fases no regime, caracterizando períodos mais ou menos positivos para as atividades das empresas do setor. O período Castello, por exemplo, não foi bem visto pelas empreiteiras, dada sua revisão em contratos e suspensão de obras. A continuação de projetos do Plano de Metas e os novos planos do DNER do governo Jango, bem como atividades da Sudene, Cemig, das estatais elétricas paulistas e dos estados que recebiam recursos norte-americanos do Fundo do Trigo permitiram forte demanda para as construtoras entre 1963 e 1964, após período de refluxo entre 1961 e 1962.

Tabela 1.10 – Variação anual do produto da indústria da construção entre 1964 e 1977:

<b>Ano:</b>	<b>Variação anual:</b>	<b>Ano:</b>	<b>Variação anual:</b>
1964	3,8%	1971	12,5%
1965	- 22,8%	1972	8,6%
1966	2,5%	1973	15,1%
1967	6,2%	1974	12,1%
1968	10,2%	1975	13,3%
1969	16,6%	1976	12,8%
1970	3,1%	1977	9,0%

Fonte: Fundação Getúlio Vargas *apud* ALMEIDA; ZONINSEIN; DAIN. *Indústria de... op. cit.* p. 1-145.

Com a chegada de Costa e Silva ao poder e a entrada em cena de Delfim Netto (Fazenda), Mário Andreazza (Transportes) e Eliseu Resende (DNER), a nova correlação de forças deu uma guinada, redundando em forte política de investimentos públicos e incentivo ao crescimento econômico, ativando em escala inédita as empresas de construção brasileiras.

O período do chamado ‘milagre’ foi também o período histórico mais favorável às construtoras brasileiras, dado o fato de que boa parte do crescimento auferido então foi fruto de investimentos estatais em obras. Assim, o setor de indústria de construção cresceu continuamente nos anos 70, como se vê na tabela 1.10.

Segundo os autores, foi só em 1979-1980 que houve contração no setor, com a redução da formação bruta de capital fixo na economia<sup>381</sup>. Ao longo da ditadura, a indústria de construção ganhou também maior peso proporcional no PIB, indo a uma média de 5,7% do produto interno, sendo que economistas apontam a cifra como típica de país “desenvolvido”, onde a participação da indústria varia de 5 a 10% do PIB, contra os ditos países em desenvolvimento, nos quais ela gira entre 3 e 5%<sup>382</sup>.

Recheado de empréstimos internacionais, as agências do aparelho de Estado brasileiro fizeram uma série de investimentos que repetiam grosso modo o modelo do Plano de Metas. No período Médici, houve amplos dispêndios na construção rodoviária. Várias empreiteiras atuaram nessas obras e reforçaram sua experiência no ramo, alvo central dos investimentos públicos. É o que se vê na tabela 1.11:

Tabela 1.11 – Implantação de rodovias no território nacional entre 1966 e 1980:

<b>Ano:</b>	<b>Km's construídos:</b>	<b>Ano:</b>	<b>Km's construídos:</b>	<b>Ano:</b>	<b>Km's construídos:</b>
1966	1.947,9	1971	3.355,1	1976	1.377,0
1967	2.586,0	1972	4.720,1	1977	836,0
1968	1.915,2	1973	5.493,3	1978	647,0
1969	2.018,0	1974	2.391,3	1979	725,0
1970	1.519,0	1975	2.316,3	1980	619,0

Fonte: GEIPOT *apud* ALMEIDA; ZONINSEIN; DAIN. *Indústria de... op. cit.* p. 146-206.

Na tabela, pode-se perceber o auge dos anos do “milagre”, quando eram construídas milhares de quilômetros de rodovias anualmente e a contínua decadência sofrida no setor após 1973.

O segundo elemento do modelo da segunda metade dos anos 50, a energia, também foi objeto de amplos investimentos no período Costa e Silva/Médici. O foco naquele momento era ainda o das hidrelétricas no Sudeste, com a ampliação do potencial gerador da Cemig; a unificação das empresas elétricas paulistas na Cesp e construção das usinas nos rios Grande, Paraná, Tietê e Paranapanema; a ampliação do sistema Paulo Afonso pela Chesf, elevando a exploração energética do rio São Francisco; novas usinas de Furnas no Sudeste; além de outras iniciativas regionais por parte da Copel e Celg. O foco passava a ser as grandes centrais

<sup>381</sup> ALMEIDA, Júlio Sérgio Gomes de; DAIN, Sulamis; ZONINSEIN, Jonas. *Indústria... op. cit.* p. 146-206.

<sup>382</sup> FUNDAÇÃO João Pinheiro. *Diagnóstico Nacional da Indústria da Construção*. Vol. 1, p. 5.

com mais de 1.000 MW de potência instalada, correspondentes às grandes construtoras que as realizavam<sup>383</sup>. A capacidade instalada das usinas nacionais foi de 6.355 megawatts em 1964 para 11.400 MW em 1971, crescendo a mais de 10% ao ano. Com os investimentos previstos a partir daquele momento, que indicavam a construção de centrais elétricas como Itaipu, a capacidade elétrica nacional atingiu 32.893 MW em 1982<sup>384</sup>.

Além desses dois pilares, colocados por JK sob a alcunha de ‘energia e transporte’ e que, desde seu tempo, representavam basicamente rodovias e hidrelétricas, novos tipos de obras se mostraram como oportunidades para as empresas do ramo, diversificando as áreas de sua atuação. O governo ditatorial se empenhou em grandes projetos, como os aeroportos supersônicos, portos militares e as usinas term nucleares. Todos eles demandavam grande dose de serviços de engenharia, o que permitiu novos nichos de atuação para as empreiteiras. Além disso, trens metropolitanos e emissários submarinos eram novos equipamentos urbanos que figuraram como oportunidades de negócios naquele momento<sup>385</sup>.

O período do ‘milagre’ foi de forte atividade e altos lucros para as empresas de construção e, não à toa, nesse momento, teve início a publicação da revista *O Empreiteiro* e periódicos similares. Foi também nessa época que as empresas fizeram aquisições, iniciando o processo de conglomeração, além de encetar suas atividades em países estrangeiros<sup>386</sup>.

O ritmo das obras foi tão intenso que os materiais usados pela indústria da construção se tornaram escassos. O período do ‘milagre’ foi de crise nacional na produção de aço e cimento, com um consumo superior à produção nacional, levando o governo a tomar medidas para a obtenção da auto-suficiência, o que ficou mais nítido com as metas do II PND. No tocante ao aço, antes do ‘milagre’, a produção nacional usava a capacidade instalada adquirida no período JK, exportando o excedente, inclusive com incentivos governamentais. Em agosto de 1970, no entanto, os empreiteiros reclamavam que estavam com dificuldade de encontrar aço para as obras no mercado doméstico. No ano seguinte, as três maiores siderúrgicas nacionais – CSN, Usiminas e Cosipa – abriram concorrência para expandir suas unidades e, no governo Geisel, novos projetos de siderúrgicas foram previstos para garantir a auto-suficiência nacional. A escassez foi vista também no asfalto, levando a prefeitura de São Paulo, em 1970, a prever mais três usinas na cidade, que então já contava com quatro, sendo que a Guanabara inaugurou usina de asfalto em Jacarepaguá nesse mesmo ano<sup>387</sup>.

---

<sup>383</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edições n<sup>os</sup> 1 a 71.

<sup>384</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição n<sup>o</sup> 40; CAMARGOS, R. C. M. *Estado e... op. cit.* p. 65-136.

<sup>385</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edições n<sup>os</sup> 1 a 71.

<sup>386</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edições n<sup>os</sup> 1 a 71.

<sup>387</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edições n<sup>o</sup> 26 29, 31, 41 e 76.

Já no que diz respeito ao cimento, a questão era mais delicada. A associação do setor, o Sindicato Nacional da Indústria do Cimento (SNIC), dizia haver produção nacional suficiente para atender à demanda doméstica, sem necessidade de importação. Assim, assinalava que a produção nacional em 1964, 5,5 milhões de toneladas, fora a 7,7 milhões em 69, prevendo-se 11 milhões em 1970. Dizia ainda que a produção no setor aumentava em dois dígitos a cada ano: 16% em 1972, 18% em 1973, 15% em 1974 e 14% em 1976. No entanto, os empreiteiros reclamavam do sindicato, afirmando que ele falseava os números da produção e não usava toda a capacidade instalada, forçando os preços para cima e as importações. Por conta das dificuldades, construtores passaram a atuar no setor, como a Camargo Corrêa e a João Fortes. Temia-se especialmente o período da segunda metade da década, quando a construção de Itaipu iria consumir 10% da produção nacional de cimento. Um memorial foi preparado pelas associações de empreiteiros e construtores e encaminhado ao ministro do Planejamento, João Paulo Reis Velloso, em 1975<sup>388</sup>. Este, em entrevista afirmou:

A União Soviética, mantidas as proporções devidas, mostrou nos últimos 20 anos que um bom planejamento certamente leva a resultados positivos. Em 1950, por exemplo, seu consumo *per capita* atingia a 53 kg, índice insignificante se comparado aos Estados Unidos – 251 kg. Dez anos depois, os soviéticos conseguiram aumentar esse índice para 211 kg contra 299 kg dos americanos. E, finalmente, em 1972, a URSS ultrapassou os EUA, com 451 kg a 348 kg.<sup>389</sup>

O ministro apontava como meio para resolução do problema no Brasil o planejamento. Na mesma entrevista, o ministro afirmou que o consumo *per capita* nacional era um dos mais baixos do mundo e o país figurava como 12º produtor mundial, apesar de ser a 8ª economia do mundo. O consumo por habitante no Brasil foi de 69,7 kg em 1965 para 142,1 em 1973<sup>390</sup>.

Diante da pressão dos empreiteiros e de Velloso, o governo Geisel criou um grupo de trabalho para elaborar o Plano Nacional do Cimento, voltado para a obtenção da auto-suficiência na produção nacional. Em agosto de 1976, foi lançado o plano, prevendo-se investimentos de US\$ 3 bilhões. Apesar dos objetivos ambiciosos, não foram necessários tantas inversões para atingir a auto-suficiência, nem os prazos tiveram que seguir as linhas do plano, já que, devido à crise econômica, em 1981, o Brasil deixou de ser importador de cimento para ser exportador e, ao longo da década, o consumo de cimento ficou estagnado<sup>391</sup>.

---

<sup>388</sup> O Empreiteiro, n<sup>os</sup> 25, 29, 62, 70, 75, 86 e 120. Geisel também não demonstrava apreço pelos “três ou quatro produtores no país, que bem se entendem, há um oligopólio.” D’ARAÚJO; CASTRO (org.). *op. cit.* p. 283.

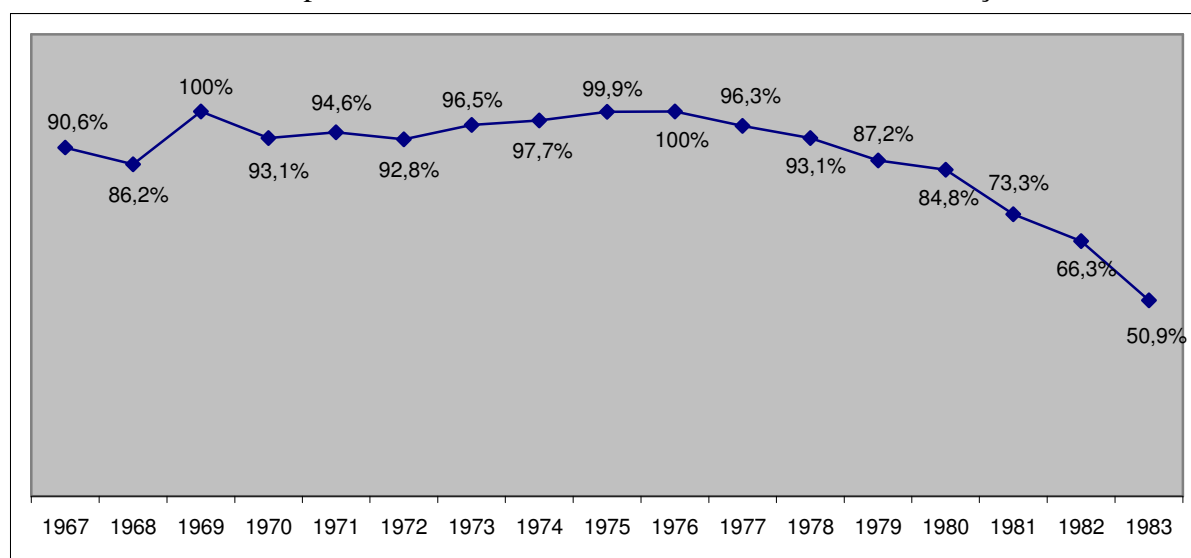
<sup>389</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de abril de 1975, n<sup>o</sup> 87.

<sup>390</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de abril de 1975, n<sup>o</sup> 87.

<sup>391</sup> Revista O Empreiteiro. Edições n<sup>o</sup> 99, 103, 161 e 212; CHAVES, Marilena. *A Indústria... op. cit.* p. 29-77.

A crise do petróleo e a elevação dos juros internacionais acabaram por estrangular a continuidade do desenvolvimento de um modelo que dependia de crédito externo. Sem a liquidez e as taxas de juros favoráveis vigentes antes de 1973, muitas das obras em curso na década de 1970 foram interrompidas na segunda metade do governo Geisel. A ferrovia do Aço, a Perimetral Norte e outras obras chegaram a ser totalmente paralisadas e outros empreendimentos tiveram seus trabalhos reduzidos e seus prazos de execução prolongados. Os contingenciamentos no orçamento reduziram as verbas para os órgãos contratadores e os atrasos em um cenário de alta inflação passaram a ser longos e cotidianos. A concorrência se acirrou e uma série de falências foi verificada. A redução das atividades no setor pode ser vista no gráfico sobre o uso da capacidade instalada das empresas de construção:

Gráfico 1.6 – Uso da capacidade instalada nas firmas da indústria de construção:



Fonte: IBGE *apud* FUNDAÇÃO João Pinheiro. *Diagnóstico Nacional da Indústria...* op. cit. vol. 1, p. 46.

Os alvos da grita dos empreiteiros se tornavam o FMI, os bancos e seus próprios colegas, os empreiteiros maiores. As associações de empreiteiros expuseram números por elas calculados que representariam o estado de crise atingido pelas empreiteiras. A Apeop afirmou que em setembro de 1982 o nível de emprego chegava ao seu pior nível até então, com desemprego setorial de 39%. Já o Sinicon afirmava que o nível de ociosidade nas empresas associadas chegava a 65 e 70% em 1984<sup>392</sup>. Como veremos posteriormente, esses números, além de não serem confiáveis, dizem mais respeito às pequenas empresas, diretamente representadas então pelas duas associações.

<sup>392</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 80, 88, 90, 125, 131, 182 e 184; Informe Sinicon, ano I, edições 17 e 33.

O desaquecimento da economia se deu ao mesmo tempo e relacionou-se com o processo de abertura política do regime, o que acabou por criar novos nichos de atividades para as empreiteiras. As mobilizações da classe trabalhadora e a marcação de eleições estaduais para o início dos anos 80 levou a políticas no sentido de dar uma feição mais popular ao partido da ditadura, impulsionando obras de caráter social. Assim, criou-se um filão em obras de saneamento. O próprio BNH passava a ser revalorizado no final da ditadura, em especial no período Figueiredo, quando o governo estabeleceu a meta de construção de um milhão de casas por ano. Diversas empreiteiras que antes só atuavam no setor de obras públicas ou tinham atividades preferenciais nesse campo, passaram a ter projetos no setor de moradias populares. Além disso, hospitais foram construídos, tanto por governos da Arena/PDS, como nos sob o controle da oposição. Projetos de escolas também foram implementados, com destaque para o modelo pré-industrializado de colégios da gestão Brizola, que trouxe empreiteiras de todo o país para o negócio. A emergência de prefeitos e governadores da oposição veio junto com a demanda por mais descentralização dos recursos e dos investimentos, havendo alteração de prioridades nas obras, substituindo-se, por exemplo, as auto-estradas pelas vias vicinais. Os investimentos para construção de rodovias passaram a ser substituídos por gastos para conservação das já existentes. O transporte de massa passou também a ser prioridade, mais do que as formas de transporte rodoviário-individual, havendo investimentos da RFFSA nos trens suburbanos do Rio e de São Paulo e nos metropolitanos nas duas metrópoles e em Brasília, Belo Horizonte, Porto Alegre e nas capitais nordestinas<sup>393</sup>.

Paralelos a essas mudanças, novos nichos para a atuação de empreiteiras foram criados por conta da nova conjuntura econômica. A elevação dos preços do petróleo tornou rentável a exploração de reservas de óleo em águas profundas, marcando investimentos na construção de plataformas, oleodutos e perfuração de poços de petróleo em alto-mar após 1974, quando foram descobertos os poços litorâneos no Sudeste. Com os déficits na balança comercial em função da importação de petróleo, houve uma política agressiva de incentivo às exportações no início dos anos 80, o que implicava investimentos nos ‘corredores de exportação’ e nos portos, como o de Tubarão, Suape, Rio Grande e Sepetiba<sup>394</sup>.

Avanços tecnológicos também ativaram novas áreas de atuação das construtoras. Assim, os investimentos em telecomunicações nos anos 1970 tornaram o sistema Telebrás um contratador de obras. Da mesma forma, o desenvolvimento da aviação comercial levou à

---

<sup>393</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 121, 134, 136, 141, 160 e 175.

<sup>394</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 194, 198, 206 e 217

construção de novos aeroportos nas principais cidades brasileiras no fim da ditadura, como o de Guarulhos, em São Paulo, e o de Confins, em Belo Horizonte<sup>395</sup>.

Houve, portanto, mais uma re-acomodação do setor de obras públicas no país entre 1974 e 1985 do que de fato uma decadência contínua. Por mais que o volume de recursos direcionados para investimentos em infra-estrutura tenha congelado em um primeiro momento e se reduzido em seguida, novas áreas de atuação para as construtoras bastante promissoras surgiram, sem contar as possibilidades de ramificação e internacionalização.

Ao final da ditadura, as empreiteiras tomavam porte invejável em relação a outras empresas nacionais. Em 1977, as quatro maiores do setor (CC, AG, NO e MJ) alcançaram patrimônio líquido médio equivalente a 80% da média das quatro maiores montadoras automobilísticas do Brasil (VW, GM, Ford e Fiat)<sup>396</sup>. Em 1984, segundo relatório sobre as maiores empresas da América Latina, contando empresas estrangeiras, estatais e privadas locais, a Camargo Corrêa – maior construtora do Brasil – estava na 34ª posição, sendo a Andrade Gutierrez a 55ª e a Mendes Júnior a 77ª<sup>397</sup>. Já no ranking nacional, em 1985, a Camargo Corrêa figurava, segundo a revista Visão, como a 2ª maior empresa privada nacional em patrimônio, sendo a Mendes Júnior a 6ª e a Andrade Gutierrez, a 9ª. Já no lucro, a CC figurava como maior empresa privada nacional, ficando a AG com a 17ª posição<sup>398</sup>.

As empreiteiras eram conhecidas pela alta lucratividade de suas operações. A Camargo Corrêa afirmou ter tido em 1981 faturamento de Cr\$ 105,6 bilhões e lucro de Cr\$ 14,4 bilhões, com taxa de 13,6% sobre o faturamento. Já a Andrade Gutierrez afirmou ter tido lucro de Cr\$ 19,1 bilhões em 1982, contra um faturamento de Cr\$ 176,24 bi, com uma margem de 10,8%. No ano seguinte, a mesma empresa teve um lucro total de Cr\$ 40,7 bilhões contra faturamento de Cr\$ 367,1 bi, atingindo lucratividade de 11%. Outras fontes, no entanto, trazem dados bem diferentes. Economistas da UFRJ analisaram o balanço de 18 empresas do setor no início dos anos 80 e chegaram à taxa de 28,91% de lucro bruto médio, equação entre o lucro bruto total sobre o faturamento. Os próprios especialistas consideraram-nas “substanciais margens de lucro”, contrastando-as com o índice médio de lucro bruto das construtoras imobiliárias, 15,4%<sup>399</sup>. Na querela que envolveu o exército brasileiro como construtor de obras públicas, o coronel Sérgio Henrique Carneiro Tavares defendeu a atuação da força nas obras da ferrovia Norte-Sul nos anos 1980, argumentando da seguinte forma:

---

<sup>395</sup> O Empreiteiro. Edições nº 85 e 205; INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia no Brasil. op. cit.* p. 128-53.

<sup>396</sup> FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização... op. cit.* p. 1-9.

<sup>397</sup> Informe Sinicon. Edição de 9 de abril de 1984, ano I, nº 8.

<sup>398</sup> Revista Visão. Edição de 28 de agosto de 1985, ano 34, nº 34.

<sup>399</sup> JOBIM, Antonio Jaime da Gama; PROCHNIK, Victor; TAUILE, José Ricardo. *A Inserção da Construção Pesada na Economia Brasileira*. Rio de Janeiro: UFRJ/Finep, 1982. p. 1-96.



Aceitamos construir esse trecho da Norte-Sul porque a estrada é considerada de interesse estratégico pelo Exército.

Também poderemos treinar nosso pessoal e testar material na obra. Além disso, creio que a economia seria de 30%, pois esse é o percentual médio de lucro dos empreiteiros.<sup>400</sup>

Como se vê, o número se aproxima das cifras apontadas pelos especialistas da UFRJ, que devem estar mais próximas da realidade que os dados mencionados anteriormente.

Além da diversificação dos tipos de obras realizados e as altas taxas de lucro obtidas, uma característica do setor da indústria da construção pesada durante a ditadura é a tendência à mecanização, com o desenvolvimento de uma atividade cada vez mais capital-intensiva ou com uma composição orgânica de capital cada vez mais elevada. Historicamente, o setor de construção no Brasil era pouco mecanizado em comparação ao dos países centrais, sendo um grande empregador de força de trabalho. No que concerne à construção pesada em particular, vê-se as duas características agregadas, um grande contingente de mão-de-obra associada a um uso variado e intensivo de máquinas e equipamentos. Já foi citado o fato de que a Camargo Corrêa era a empresa que mais tinha equipamentos Caterpillar no mundo no início dos anos 80. A instalação e ampliação de fábricas de maquinário para construção foi crescente durante a ditadura, com novas unidades de produção da Caterpillar, Terex, FiatAllis, Komatsu, Villares, dentre outros produtores de equipamentos usados na indústria de construção, principalmente após o ‘Plano Nacional de Tratores’, lançado em 1969<sup>401</sup>. Ao contrário do início da ditadura, quando as empresas estavam começando a usar equipamentos importados ou produzidos no país, nos anos 80, as empreiteiras brasileiras tinham ampla experiência na utilização do maquinário especial para a construção, produzido em larga escala no país e exportado pelas empresas aqui instaladas para diversos países do mundo<sup>402</sup>.

#### **1.4 – Concentração e centralização de capital na construção pesada durante a ditadura:**

Marx afirmou no capítulo 23 do livro I d’O Capital, acerca da lei geral da acumulação capitalista, que o processo de concentração de capitais, com mais inversões do capitalista individual em capital constante e variável, é mais típico de períodos de expansão econômica,

---

<sup>400</sup> Apud PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção. op. cit.* p. 97-116.

<sup>401</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de novembro de 1969, n° 22.

<sup>402</sup> CHAVES, Marilena. *A Indústria de Construção no Brasil. op. cit.* p. 78-137; FERREIRA, Carlos Ernesto. *A Construção Civil e a Criação de Empregos.* Rio de Janeiro: FGV, 1976. p. 61-112.

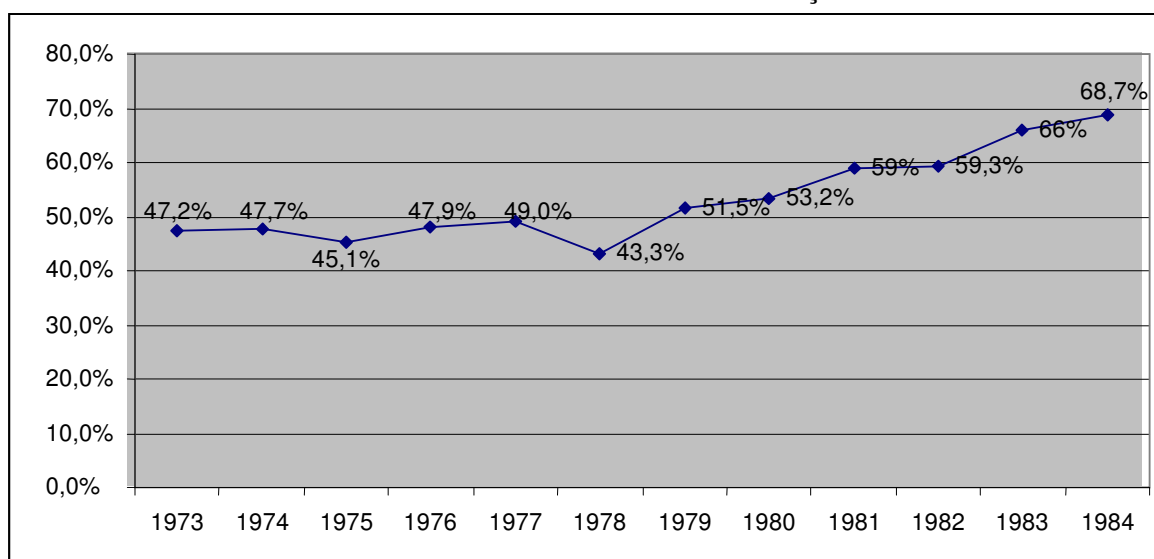
ao passo que a tendência à centralização do capital, com combinações de capital e concentração da propriedade capitalista em menos agentes, nota-se em época de estagnação e retração das atividades da economia<sup>403</sup>. O que se percebe ao longo da ditadura brasileira em relação ao setor da construção pesada são três períodos distintos. Em um primeiro momento, de 1964 a 1967, houve queda e estabilização das atividades do setor, com tendência à centralização de capitais, através de fusões de empresas, incorporações e aquisições, processo incentivado pelas políticas do período. Entre 1968 e 1974/77, vê-se um ciclo de crescimento da demanda, com acúmulo de capital constante por parte das empresas, através de compra de máquinas, tratores, equipamentos, instalações etc, além da contratação de uma equipe permanente de engenheiros e especialistas, sem contar os operários temporários empregados em cada obra. Foi um período altamente favorável para as construtoras e, sem notar falências ou concordatas até 1973, viu-se, no entanto, a permanência de incorporações, fusões e compras, tratando-se de período marcado tanto pela concentração como pela centralização de capitais. Em um terceiro momento, a partir de meados da década de 70 e, de maneira mais pronunciada, a partir de 1979/1980, verificou-se uma certa estagnação no setor até 1985, havendo anos de retração das atividades no mercado de obras públicas. Concomitante a isso, houve um forte ciclo de centralização de capitais, com fusões, falências e concordatas, tornando esse mercado cada vez mais oligopolizado em cinco e, depois, quatro empresas.

Com poucos dados estatísticos acerca do processo de centralização de capitais no início da ditadura, temos muitas informações sobre o que ocorreu no final do regime, quando várias instituições estudavam a conjuntura da construção, como a FGV, as revistas especializadas, grupos de estudos em universidades públicas e as próprias associações dos empreiteiros. Acerca da centralização de capitais nos últimos sete anos do governo civil-militar, a Revista O Empreiteiro trouxe a percentagem do faturamento das primeiras 10 empresas da lista em relação à receita bruta das 100 maiores empreiteiras do país. Vê-se no gráfico 1.7 que a tendência é de elevação da participação do faturamento das dez maiores empreiteiras do país no cômputo do rendimento das cem maiores, denotando um processo de centralização de capitais no período desfavorável ao setor de obras públicas. Já no gráfico 1.8, podemos verificar que a tendência é ainda mais forte quando enfocamos a participação das cinco maiores empresas em comparação com as cem primeiras no mercado de obras.

---

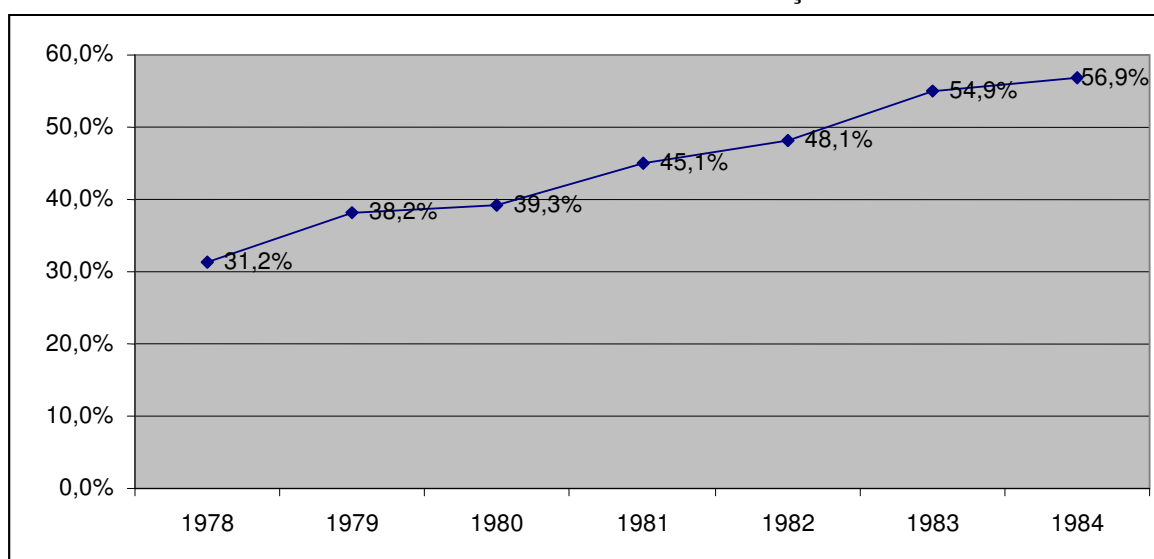
<sup>403</sup> Ver MARX, Karl. *O Capital. op. cit.* vol. II, p. 187-259.

Gráfico 1.7 – Faturamento das 10 maiores construtoras em relação às 100 maiores:



Fonte: Revista O Empreiteiro. Edição de julho de 1985, nº 212.

Gráfico 1.8 – Faturamento das 5 maiores construtoras em relação às 100 maiores:



Fonte: Revista O Empreiteiro. Edição de julho de 1985, nº 212.

As chamadas barrageiras – Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez, Mendes Júnior, Odebrecht e Cetenco – deixaram de ter um rendimento de menos de um terço do total auferido pelas 100 maiores em 1978 para ter uma receita superior à metade alcançada pelas cem principais empreiteiras do país. Vê-se, portanto, que o processo de centralização não se dá em torno especialmente das dez maiores empresas do país, mas eminentemente de cinco empresas que atuavam na construção de hidrelétricas e, após a saída de Eduardo Celestino Rodrigues da Cetenco e da conseqüente decadência da empresa, de maneira pronunciada em torno de

apenas quatro empresas. O nível de centralização de capital era então mais expressivo na construção pesada do que no setor de edificações, conforme estudo de Victor Prochnik<sup>404</sup>.

Enquanto as maiores empresas açambarcavam espaço no mercado, as médias e pequenas perdiam. Entre 1978 e 84, as empreiteiras estabelecidas entre a 11ª e a 25ª posição do ranking foram de 36,9 para 14,2% do rendimento das cem maiores empreiteiras do país. As situadas entre a 26ª e a 50ª posição foram de 11,6 para 10,3% da receita e as localizadas entre o 51º lugar e o 100º, de 8,1 para 6,6% dos ganhos. Índices da Fundação Getúlio Vargas, dos estudos universitários e feitos por parte das associações indicavam dados semelhantes<sup>405</sup>.

Quadro 1.12 – Combinações de capital no setor da construção pesada durante a ditadura:

<b>1ª empresa envolvida:</b>	<b>2ª empresa envolvida:</b>	<b>Empresa final:</b>	<b>Data:</b>
Camargo Corrêa	CAVO	Camargo Corrêa	1956
Azevedo & Travassos	Itaporã	Azevedo & Travassos	1968
Serveng	Civilsan	Serveng-Civilsan	1968
Sobrenco	Sermarso	Sobrenco	1969
Tenco	Terex	Tenco	1969
Tenco	Centenário	Cetenco	1970
Rossi	Servix	Rossi-Servix	1970
Barbosa Mello	Assumpção	Barbosa Mello	Antes de 1972
Rossi-Servix	CCBE	Rossi-Servix-CCBE	1972
Alcindo Vieira	Convap	Ancindo Convap	1972
CR Almeida	Lysimanco	CR Almeida	antes de 1973
CR Almeida	Susolaport	CR Almeida	antes de 1973
CR Almeida	Aranha S.A.	CR Almeida	antes de 1973
CR Almeida	Noreno do Brasil	CR Almeida	antes de 1973
CR Almeida	Genésio Gouveia	CR Almeida	1973
Concic	Portuária	Concic	1973
Ultra	Setal Engenharia	Ultratec (UTC)	1974
Brasília	Guaíba	Brasília-Guaíba	1976
Ecisa	Coenge	Ecisa	1977
Odebrecht	Star	Odebrecht	1978
Odebrecht	CBPO	Odebrecht	1980 / 1983
Estacon	Coterra	Estacon	antes de 1984
Odebrecht	Tenenge	Odebrecht	1986
Mendes Júnior	Morrisen Knudsen Br.	Mendes Júnior	1986
Carioca	Christiani-Nielsen	CCNE	1988

Fonte: O Empreiteiro, nºs 8, 19, 22, 52, 55, 68, 115, 144, 150, 188 e 203; <http://www.camargocorrea.com.br/>; <http://www.cariocaengenharia.com.br/>; <http://www.bndes.gov.br/>; DANTAS, R. M. de A. *Odebrecht. op. cit.* p. 253; CHAVES, M. *A Indústria... op. cit.* p. 191; MENDES, M. V.; ATTUCH, L. *Quebra... op. cit.* p. 58; ALMEIDA, M. W. de. *Estado e... op. cit.* p. 326.

<sup>404</sup> Apud JORGE, Wilson Edson. *A Política Nacional de Saneamento Pós-64*. Tese de doutoramento em Arquitetura e Urbanismo. São Paulo: USP, 1987. p. 46-55.

<sup>405</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de julho de 1985, nº 212; Informe Sinicon. Edição nº 29, ano I.

Boa parte dessa tendência se explica pelo fato de que nas decisões acerca do contingenciamento de verbas, as prioridades escolhidas no orçamento foram as grandes obras da ditadura, como Itaipu, as usinas de Angra, Tucuruí, Carajás, que contavam com a participação preponderante das grandes empresas. Já empreendimentos menores ou que contavam com a participação de médias empresas, como a Ferrovia do Aço, foram interrompidos e, alguns, nunca concluídos. Essa política reforçou o processo de centralização de capitais que vinha ocorrendo de maneira durante o “milagre”. Além disso, o governo concedia facilidades para a atuação de grandes empresas no exterior, como a Mendes Júnior, e o processo de ramificação era mais vigoroso dentre as maiores.

Como parte desse processo de centralização de capitais, tivemos diversas formas de combinação de capitais nos anos 70 e 80. São processos diversos, como incorporação, compra e fusão, geralmente com empresas maiores tomando menores, com troca e aquisição de ações, porém controle da firma mantido pelo lado mais forte antes do negócio. Não temos um quadro completo de todas as operações realizadas nesse mercado, mas procedemos um levantamento preliminar, conforme se vê no quadro 1.12. Como se vê nele, não há acréscimo especial do número de fusões e processos similares a partir de meados da década de 70. O mesmo não se pode dizer dos processos de falências e concordatas:

Quadro 1.13 – Casos de falência e concordatas de empreiteiros ao longo da ditadura:

<b>Nome da empresa:</b>	<b>Processo:</b>	<b>Ano:</b>
Metropolitana	falência	1975
Ecisa	concordata	1979
Servix	concordata	1982
Servix	concordata	1983
Esusa	falência	1983
Transpavi-Codrasa	concordata	1983
Cebec S.A. Engenharia	falência	1984
Firpave Construtora e Pavimentadora S.A.	concordata	1984

Fonte: Revista O Empreiteiro, edições nº 84, 139, 178 e 193; Informe Sinicon. Edição nº 2, ano I.

Novamente, só conseguimos realizar levantamento preliminar das falências e concordatas de grandes empresas, noticiados na revista O Empreiteiro. Há ainda os casos da SBU, Quatroni e Rabello, ocorridos nos anos 70, porém em data desconhecida. A Mendes Júnior, a Concic e a Vega-Sopave pediram concordata e falência nos anos 90<sup>406</sup>.

Essa foi uma tendência mais pronunciada entre as pequenas empresas do setor, não ganhando notoriedade nos periódicos específicos e na imprensa. Segundo o Sinicon, o país

<sup>406</sup> ATTUCH, Leonardo. *Saddam, Amigo do Brasil*. op. cit. p. 95-101; O Globo, 27/11/2003, p. 3.

tinha 768 empreiteiras em 1971 e 615 em 1977<sup>407</sup>. A Apeop afirmou que, em 1979, 13 empresas associadas pediram concordata ou falência<sup>408</sup>. No levantamento feito pela Fundação João Pinheiro para realização do Diagnóstico Nacional da Indústria da Construção (DNIC), junto a 600 empresas, 120 deixaram de existir ao longo dos 19 meses do estudo, feito em 1983 e 1984<sup>409</sup>. Neste período, a tendência de quebra das empresas era geral na indústria do país, com 104 falências em 2 meses de 1984, segundo a Gazeta Mercantil<sup>410</sup>.

A partir de meados do governo Geisel, com a alteração na correlação de força no interior do aparelho de Estado, mudanças institucionais na arrecadação e distribuição dos recursos e no volume de verbas alocadas para os investimentos estatais levaram ao incremento da competição entre as empresas no setor, agora disputando recursos cada vez mais escassos. A redução do número de concorrências e da quantidade de recursos para obras públicas acirraram a concorrência entre as construtoras. Segundo Marx, essa é uma tendência de períodos recessivos:

Enquanto vai tudo bem, a concorrência, como se verificou na equalização da taxa geral de lucro, age como irmandade prática da classe capitalista, de forma que esta se reparte coletivamente na proporção da grandeza do que cada um empenhou, o despojo coletivo. Quando já não se trata de repartição do lucro, mas do prejuízo, cada um procura diminuir tanto quanto possível seu quantum do mesmo e empurrá-lo ao outro. O prejuízo é inevitável para a classe. Quanto, porém, cada um tem de suportar, até que ponto ele tem que acabar participando dele, torna-se uma questão de poder e de astúcia, transformando-se então a concorrência em uma luta entre irmãos inimigos. A antítese entre o interesse de cada capitalista individual e o da classe capitalista se faz valer então, assim como antes a identidade desses interesses se impunha praticamente mediante a concorrência.<sup>411</sup>

O incremento da concorrência entre as empresas do setor levou a que algumas lançassem mão de margens de lucro cada vez menores nas licitações, de modo a manter as suas atividades e não imobilizar o seu capital fixo, acarretando em uma rápida tendência de queda nas taxas de lucratividade no setor<sup>412</sup>. A redução dos recursos destinados às obras, com os cortes orçamentários nas estatais e órgãos contratadores, acarretou em redução das taxas de lucro auferidas pelas empreiteiras. Um exemplo dessa situação é dado pelo presidente do Sinicon, João Lagoeiro Barbará, em 1984, quando ele afirma que

---

<sup>407</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de novembro de 1977, n° 118.

<sup>408</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de junho de 1980, n° 144.

<sup>409</sup> Informe Sinicon. Edição de 29 de outubro de 1984, n° 29, ano I

<sup>410</sup> Gazeta Mercantil. Edição de 19 de março de 1984 *apud* Informe Sinicon. Edição n° 6, ano I.

<sup>411</sup> MARX, Karl. Capítulo 15 – Desdobramentos das contradições internas da lei. Seção III – Lei da queda da taxa de lucro. Livro 3: O processo geral da produção capitalista. In: *O Capital. op. cit.* p. 193.

<sup>412</sup> Essa redução das margens de ganho foi comprovada em estudo empírico do economista David Fischer na primeira metade dos anos 80 e foi apresentado em FUNDAÇÃO de Economia e Estatística. *A Indústria... op. cit.*

a luta pela sobrevivência, a manutenção de técnicos e operários às vezes implica em trabalho com margens muito abaixo das que permitem o equilíbrio econômico. Por isso [...] as licitações acabaram se transformando em concorrências predatórias entre as empresas.<sup>413</sup>

Empresários criticavam as posturas fratricidas e desesperadas de construtoras em concorrências e outras destacavam a capacidade produtiva assumida pelo setor ao longo dos anos 70, como Haroldo Guanabara, do Sinicon, que “disse que a indústria da construção brasileira está superdimensionada em relação à capacidade de investimentos do setor público e, por isso, nosso Sindicato incentiva permanentemente a exportação de capitais.”<sup>414</sup>

Nem todas as empresas parecem ter sido afetadas de maneira idêntica nessa conjuntura:

Constata-se que o atual sistema de ‘preço mínimo’, utilizado em épocas de recessão, permite a ocorrência de práticas predatórias e prejudiciais a todos os setores da sociedade. É que algumas propostas baixam a níveis absurdos e acabam afastando dos empreendimentos as pequenas e médias empresas, comprometendo a estrutura dessas firmas, suas equipes de trabalho, equipamentos e o nível de emprego do país.<sup>415</sup>

Esse texto, que consta no editorial do boletim interno do Sinicon ressalta que as menores empresas tinham menos capacidade de atuação com baixas margens de ganho, o que acabou por fortalecer a tendência de liquidação de empreiteiras e a centralização de capital.

Mais do que um conflito entre todas as empresas do setor indiscriminadamente, a crise dos anos 80 apareceu sob a forma de um confronto entre pequenas e médias empresas contra as grandes, evidenciando a centralização de capitais no setor e absorção da maior parte do volume de obras pelas macro-empreiteiras. Segundo Thyrso Camargo Micali, da mediana Vega-Sopave, em 1980,

o mercado pertence a 15 empresas. [...] puxada artificialmente por uma elitização dos editais de concorrência, que vetam o acesso de pequenas e médias empresas às obras consideradas mais importantes.  
[...] O faturamento deflacionado da construtora vem diminuindo de um ano para outro e esta tendência deve prevalecer por bom tempo.<sup>416</sup>

A revista O Empreiteiro era outra porta-voz das pequenas e médias empresas nesse período:

---

<sup>413</sup> Informe Sinicon. Edição de 6 de fevereiro de 1984, ano I, nº 1.

<sup>414</sup> Informe Sinicon. Edição de 29 de outubro de 1984, ano I, nº 29.

<sup>415</sup> Informe Sinicon. Edição de 11 de junho de 1984, ano I, nº 16.

<sup>416</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de setembro de 1980, nº 152.

São inúmeras as estórias de firmas que ganharam no preço, mas não levaram. [...] Invariavelmente, neste regime de competição onde há regras não explícitas, quem sai perdendo são as empresas médias e pequenas. E a alegação mais comum é a falta de capacidade financeira ou técnica. Aliás, a tendência é que sejam alijadas **a priori** pelo edital de pré-qualificação.<sup>417</sup> [grifo no original]

Os sindicatos e associações dos empreiteiros passaram a ser ponta de lança contra as grandes empreiteiras. A Apeop criticava o que considerava as “5 irmãs” e o sindicato da Bahia denunciava o “clube da barragem”<sup>418</sup>. A justiça passou a ser usada na disputa entre as empresas e a concorrência assumiria formato público, com denúncias de escândalos de corrupção de empresas rivais na imprensa e na mídia.

Em 1978, a Apeop criticou levantamento da FGV que apontava não ter havido redução do mercado da construção pesada, mas uma estabilidade. O pequeno empresário e membro da associação Emilio Siniscalchi, da Civilia Engenharia, afirmou: “Uma análise da FGV que inclui as primeiras cinco grandes empresas não pode efetivamente apresentar resultados negativos. As primeiras 35 empresas do setor detêm um faturamento tal que geram uma violenta concentração de recursos.” Da mesma forma, Sérgio Sorrentino, da pequena Alavanca e também da Apeop, afirmou: “A sondagem conjuntural da FGV contém a falha de não mostrar a concentração de trabalho que existe no setor – determinadas empresas detêm a maior parte das obras.” Já o presidente da entidade, João Carlos Almeida Guedes, defendia a redistribuição dos contratos: “Num mercado carente de obras como o nosso, principalmente com os cortes de orçamentos do governo, está havendo uma divisão injusta do bolo de investimentos para as pequenas e médias.”<sup>419</sup> De forma inusitada, um pequeno empresário nordestino fez metáfora em 1977 sobre o perigo de redução de obras de forma igual para grandes e pequenas, afirmando que isso seria como aplicar o mesmo regime alimentar para o então ex-ministro Delfim Netto e o superintendente da Sudene, José Lins de Albuquerque: “O resultado seria um Delfim mais sadio, uma vez que ele precisa mesmo emagrecer, e um José Lins morto de inanição, porque este não tem mais como perder peso.”<sup>420</sup>

Com essas críticas públicas das pequenas e médias empresas, os grandes empreiteiros, como é o comum de suas atitudes, preferiam o silêncio. Em duas ocasiões, entretanto, Sérgio Andrade, jovem diretor da AG, saiu em defesa das grandes e justificou a concentração das obras em poucas empresas. Afirmando, no ano de 1978, que não houve recessão, mas uma mudança de prioridade, Andrade negou protecionismo às grandes empreiteiras: “O que há são

---

<sup>417</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de março de 1980, nº 146.

<sup>418</sup> Revista O Empreiteiro. Edições de agosto e outubro de 1978, nºs 127 e 129.

<sup>419</sup> Revista O Empreiteiro. Edições de agosto de 1978, nº 127 e julho de 1980, nº 150.

<sup>420</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de janeiro de 1977, nº 108.



condições que o cliente exige em termos de experiência, de capacidade técnica para efetuar grandes obras, obras complexas. Não se pode chamar isso de protecionismo.”<sup>421</sup>

Dois anos depois, ele deu nova entrevista à revista *O Empreiteiro*, dizendo acreditar em Delfim e preferir a inflação alta ao desemprego em massa. Com 35 anos, Andrade entendia então que a “situação vivida pelo país é conjuntural e pode ser superada num prazo de seis meses”. Defendeu a extensão do pró-álcool e criticou a taxaço de capital, afirmando que “taxar o capital leva à descapitalização” e que “sem uma diminuição nos níveis de natalidade, é impossível proporcionar melhores condições de saúde, educação e habitação ao homem.” Por fim, negou a existência de concentração no mercado da construção pesada, afirmando havia surgido no país um mercado de grandes obras:

A partir de 1970, se criou obras [sic] de grande porte para as quais se exigem grandes empresas. Uma grande obra hoje, custa em torno de 10 bilhões de cruzeiros. Para participar de uma obra dessas, uma empresa vai precisar de equipamentos num valor aproximado de 2 bilhões de cruzeiros, além de instalações e estoques que totalizam mais de 1 bilhão. Precisa de equipes técnicas altamente especializadas, métodos construtivos próprios, mais capital de giro, mais versatilidade e uma série de outros itens que só grandes empresas podem manter. O que se pode discutir é a filosofia de se criar grandes obras. Mas se ao invés de construir Itaipu, o Brasil constrísse 10 usinas menores, não sairia mais caro para o contribuinte e para o consumidor de energia elétrica?<sup>422</sup>

Sérgio Andrade usa justificativa técnica para legitimar a centralização no mercado de construção, argumentando pelo baixo preço proporcionado pela energia elétrica das grandes centrais. Acabou, assim, expondo outro setor do empresariado também interessado na política de construção de grandes unidades geradoras de energia, os consumidores eletro-intensivos.

O que se viu no final da ditadura não foi uma redução acentuada do mercado de obras públicas, mas uma estabilização das atividades do setor da construção pesada, com retração no início dos anos 1980. No entanto, isso foi distribuído desigualmente entre as empresas, com a manutenção e até elevação da atividade das quatro principais construtoras e drástica redução para as demais, levando ao acirramento da concorrência entre os dois grupos e a conflitos abertos na imprensa específica e na mídia. A continuidade dos trabalhos nos grandes projetos de engenharia da ditadura, à revelia da paralisação de outros, reforçou a centralização no setor e engendrou a formação de um oligopólio de quatro empresas presentes nas principais concorrências havidas dali por diante.

---

<sup>421</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de junho de 1978, n° 125.

<sup>422</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de julho de 1980, n° 150.

## 1.5 – Ramificação e diversificação dos investimentos das construtoras:

As empresas de construção brasileiras realizaram um vigoroso e extenso processo de ramificação de atividades ao longo da ditadura, deixando de ser empresas especializadas no mercado de obras públicas para se tornar grandiosos conglomerados econômicos, com diversas frentes de atividades. Apesar de ser fenômeno comum dentre as empreiteiras no período, trata-se de um movimento mais típico e acentuado dentre as grandes construtoras, que tinham projetos mais ambiciosos para os novos nichos de atividade explorados<sup>423</sup>.

Marx afirma na seção em que aborda a lei tendencial da taxa média de lucro que cada ramo da economia tem a sua taxa média de lucro própria, que depende de condições como a composição orgânica e os períodos de rotação do capital. Essa diferenciação de taxas de lucro entre os diferentes setores econômicos leva à migração de capitais de uma área para outra, saindo de nichos com taxas de lucro menos elevadas para outros com maiores perspectivas de ganho<sup>424</sup>. Esse fenômeno é verificado no final da ditadura, quando as construtoras ampliaram suas áreas de atuação para setores ascendentes na economia, como a mineração e a agropecuária exportadora. Antes disso, várias empresas tinham iniciado processo mais modesto de diversificação das atividades em áreas diretamente relacionadas à construção, com a atuação em ramos dominados por fornecedores, por exemplo. Assim, uma característica das ramificações das empreiteiras no período de crescimento econômico e altas taxas de lucro no setor foi a atuação em setores diretamente análogos à construção pesada, como o controle sobre pedreiras, fábricas de cimento, concretagem, britas, dentre outros, estratégia usada para fugir das práticas oligopolistas dos fornecedores de materiais.

Em um segundo momento, com a retração das verbas direcionadas para as obras públicas e o conseqüente acirramento da concorrência no setor e redução das taxas de lucro, a direção da ramificação transcendeu os limites do setor construtor. A tendência então se tornou a conglomeração, ou melhor, a atividade em ramos paralelos à construção, mas que de alguma forma demandam serviços de empreiteiras, como petroquímica, exploração de petróleo, mineração e agroexportação, seguindo a direção das políticas estatais e as novas fronteiras para expansão do capital por elas proporcionadas<sup>425</sup>. Um terceiro momento ocorreu no período posterior à ditadura, correspondendo às políticas neoliberais. Nessa conjuntura, as

---

<sup>423</sup> Galeno Tinoco Ferraz Filho traz áreas de atuação das maiores construtoras brasileiras no início dos anos 80, baseado em dados da Gazeta Mercantil em *A Transnacionalização... op. cit.* p. 3-4.

<sup>424</sup> Ver MARX, Karl. Cap. 8 – Composição diferente dos capitais em diversos ramos da produção e diferença resultante disso nas taxas de lucro. *In: O Capital*. Livro 3. *op. cit.* p. 111-9.

<sup>425</sup> Ver CRUZ, Sebastião Velasco e. *Empresariado e Estado na Transição Brasileira: um estudo sobre a economia política do autoritarismo (1974-1977)*. Campinas/São Paulo: EdUnicamp/Fapesp, 1995. p. 31-139.

grandes empreiteiras postularam como concessionárias de serviços públicos nos processos de privatização, consolidando o processo de conglomeração que as transformou em poderosos complexos monopolistas que não têm mais como cerne fundamental a atividade da construção. Mesmo nesse terceiro movimento, as áreas procuradas para atuação das empreiteiras se relacionam ao setor de obras, como concessão de rodovias, com as devidas obras de manutenção e conservação; telecomunicações, com os devidos serviços de engenharia para implantação de infra-estrutura etc.

Um resumo do processo de ramificação pode ser visto no quadro abaixo:

Quadro 1.14 – Ramificação de atividades das empreiteiras ao longo da ditadura, por setor:

<b>Área de ramificação:</b>	<b>Empresas envolvidas:</b>
Agropecuária	Constran, MJ, CC, QG, AG, NO, Ecisa, Tenenge e Servienge
Indústria em geral	CC, MJ e CR Almeida
Cimento	CC, Servienge e João Fortes
Materiais e equipamentos	Barbosa Mello, NO, Lix da Cunha
Projetos de engenharia	Servix, Rabello, CC, AG
Construção naval	MJ e NO
Petróleo	QG, NO, AG, Montreal e CBPO
Petroquímica	NO e CC
Bancos e finanças	CC, Constran e QG
Centros comerciais	Ecisa, CR Almeida e Alfredo Mathias
Siderurgia	MJ e QG
Mineração	CRA, AG, CC, NO, MJ, Montreal e Ecisa
Coleta de lixo e limpeza urbana	Vega-Sopave
Concessões públicas*	AG, NO, CC, QG, OAS, CRA, Serveng-Civilsan e Carioca

Fonte: Documentos e textos consultados para elaboração do quadro citados ao longo do sub-capítulo.

\* Processo ocorre após a ditadura, na década de 1990.

Uma primeira área de ramificação das empresas de construção – uma forma de integração vertical – se refere à elaboração de materiais usados nas obras, ou comércio dos mesmos. Essa era uma estratégia para fugir dos fornecedores, que tentavam se beneficiar dos períodos expansivos no setor de construção, especialmente no ‘milagre’. Assim, a Odebrecht contava no início dos anos 70 com empresas de beneficiamento e comércio de aço, transporte de cimento, fundações, produção de cal e silício, de modo a atender à própria demanda da empresa. Do grupo Lix da Cunha faziam parte as empresas Pedralix e Concrelix e a Barbosa Mello produzia peças e equipamentos para tratores, atendendo às necessidades da sua frota e de outras construtoras. Nos materiais de construção, o caso mais delicado era o do cimento, já que os seus produtores eram acusados por empreiteiras de práticas cartelistas, o que levou algumas construtoras, em especial as que mais consumiam o material, a entrar nesse ramo. Assim, a Servienge tinha uma fábrica de cimento em Montes Claros em 1972, a Camargo

Corrêa tinha um total de 5 usinas de concreto em 1970 e abriu a sua primeira fábrica de cimento em 1974, sendo a empresa que mais consumia o produto no país. A João Fortes, empresa do ramo da construção leve, também tem fábricas de cimento<sup>426</sup>.

Outra marca das empresas do setor, principalmente das mais antigas e tradicionais, era a de possuir firmas que correspondiam a funções especializadas, como o setor de projetos. Emblemáticos dessa tendência era o controle da Engevix pelo grupo Servix, Projectum pela Rabello, da Etege pela Andrade Gutierrez e das CNEC e MDK pela Camargo Corrêa. Trata-se de característica que marca os primórdios da indústria da construção pesada no país, com as empresas *fac totum*, como também o mercado do setor no período recessivo da década de 80, quando a centralização de capitais e a consolidação dos grandes grupos empresariais levaram as grandes empresas a abrigarem fornecedores e projetistas no seu conglomerado<sup>427</sup>.

A atuação na produção de materiais e cimento era extensão das atividades industriais da empreiteira. O caso mais emblemático dessa tendência foi o da Camargo Corrêa, que com a CC Indústria, consolidou um dos maiores complexos industriais do país, com produção de calçados (marca Havaianas, Rainha e Topper, com a São Paulo Alpargatas), alimentos (Supergel), vestuário (Santista Têxtil, que fabrica produtos para as macas Levi's, Gap e Lee) e alumínio (com participação no projeto Alcoa Alumínio, que teve robustos incentivos fiscais do governo). Outras empreiteiras também atuavam no setor, como a CR Almeida, que tinha empresa de explosivos e a MJ, que possuía fábrica de caulim, insumo da indústria de papel<sup>428</sup>.

A área mais comum de diversificação das atividades das empreiteiras era a construção de edifícios urbanos. Sem representar de fato uma ramificação das atividades, esse setor era comumente ambicionado por diferentes construtoras, principalmente com os grandes edifícios comerciais e residenciais dos maiores centros urbanos, cuja complexidade da obra muitas vezes exigia uma empresa de maior porte e capacidade de gestão para sua implementação. Na ditadura, com as perspectivas proporcionadas pelo BNH, empreiteiras passaram a ter representação específica para explorar o mercado imobiliário, sendo exemplo disso a criação pela Mendes Júnior da subsidiária MJ Edificações, em 1983<sup>429</sup>.

Outro ramo relacionado à construção no qual alguns empreiteiros se aventuraram e que também corresponde a uma forma de integração vertical é a exploração de centros comerciais. Nessa lógica, os empreiteiros passavam a atuar em ramo que antes pertencia aos

---

<sup>426</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 34, 52, 75, 76, 103 e 127; O GLOBO. Edição de 12/02/2010, p. 27.

<sup>427</sup> <http://www.engevix.com.br/>; FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização... op. cit.* p. 303-14; ROSA; SIGAUD; MIELNIK (org.). *Impactos... op. cit.* p. 17-38.

<sup>428</sup> O Empreiteiro. Edição de outubro de 1975, nº 93; Informe Sinicon. Edição nº 18, ano I; CRUZ, Sebastião Velasco e. *Empresariado... op. cit.* p. 31-139; <http://www.camargocorreia.com.br/>; <http://www.cralmeida.com.br/>

<sup>429</sup> <http://www.mendesjunior.com.br/>

seus clientes. Ao invés de vender a obra de um *shopping* ou supermercado depois de pronto, as próprias construtoras passavam a explorar suas atividades. A Ecisa é um exemplo, com a exploração de um *shopping center* em Brasília e de supermercado no Rio, em Madureira. Já a CR Almeida explorava unidades de hotéis por ela construídas e a paulista Alfredo Mathias era proprietária do *shopping center* Iguatemi, em São Paulo<sup>430</sup>.

Para além do setor construtor, a atividade mais visada pelas empreiteiras foi o comércio de terras e a agropecuária. Esse ramo teve como exemplo principal as fazendas do grupo Itamaraty, de Olacyr de Moraes. Com os recursos acumulados na construção pesada, o dono da Constran passou a investir na produção de gado, soja, algodão e cana-de-açúcar em Mato Grosso, tornando-se um dos maiores empresários do agronegócio brasileiro. Não foi o único e a MJ possuía a empresa Florestas Mendes Júnior, voltada para exploração de madeiras. A Andrade Gutierrez especulou com terras na Amazônia quando da construção de estradas na região, revendendo-as ao poder público para fins de colonização e reforma agrária por preços superiores aos pagos originalmente pela empresa. As maiores empreiteiras do país (CC, AG, NO e MJ) se envolveram no projeto Jarí, liderado por um empresário norte-americano, com perspectivas de produzir arroz e gmelinas para produção de papel no Amapá e no Pará. A Ecisa e a Tenenge tinham atividades agropecuárias, assim como a Camargo Corrêa (cujo dono, Sebastião, saiu da agropecuária) e a Servienge era controladora da empresa Agropastoril Litorânea Paraná. Já a Odebrecht explorava fazendas na Bahia, produzindo seringais, cocos e gado e a Rabello tinha fazendas no Paraná. A atua agropecuária das empreiteiras não se resumia às grandes empresas, sendo processo mais horizontal, visível dentre várias construtoras. O setor agropecuário ganhou maior atuação das empresas de engenharia em fins dos anos 70 e início dos 80, com a política governamental de incentivo à agroexportao, como forma de contrabalançar os déficits na balança comercial do país. Alimentado por incentivos fiscais, os empreiteiros entraram ou reforçaram sua atuação nesse ramo nesse momento<sup>431</sup>.

Uma rea mais restrita e ate hostilizada pela maioria dos empresários do setor, era o ramo bancário e financeiro. Poucas empreiteiras se arriscaram nesse ramo e, mesmo dentre as que o faziam, havia desconfiança em relação às casas bancárias. A Camargo Corrêa contou no seu grupo com o Investbanco, empresa de crédito e financiamento, e com o Banco Geral de

---

<sup>430</sup> Revista O Empreiteiro. Edições não 68, 114 e 147; Informe Sinicon, não 22, ano I.

<sup>431</sup> O Empreiteiro. Edições não 45, 79, 93, 137 e 167; Informe Sinicon, não 22, ano I; Revista Veja, não 697; <http://www.camargocorrea.com.br/>; <http://www.queirozgalvao.com.br/>; GASPARI, Elio. *A Ditadura Derrotada*. *op. cit.* p. 197-213; MENDONÇA, S. R. de. *A Classe Dominante Agrária: natureza e comportamento*, 1964-1990. São Paulo: Expressão Popular, 2006. p. 71-115; CARVALHO, L. M. *Cobras Criadas*. *op. cit.* p. 383-454.

Comércio, parcialmente vendido na década de 90. Neste período, quando o grupo era também acionista da Itaúsa, controlador do banco Itaú e de suas empresas. Olacyr de Moraes tinha associado à Constran o banco Itamaraty, vendido na década de 90 na do grupo. Já o grupo Queiroz Galvão é possuidor atualmente do banco BGN, de empréstimos com desconto em folha, recente filão de ganhos do setor financeiro<sup>432</sup>.

A siderurgia também é outra área de atividade cuja marca da incursão das empreiteiras é a cautela. O caso mais expressivo é o da Siderúrgica Mendes Júnior, em Juiz de Fora, fábrica de aço mineira de grande porte, que tinha suas atividades associadas à da Açominas, adquirida pela própria MJ em 1993, no seu processo de privatização. A Queiroz Galvão possui três pequenas siderúrgicas no estado do Maranhão voltadas para a exportação<sup>433</sup>.

Com a elevação do preço do petróleo nos mercados internacionais e déficits na balança comercial brasileira, os investimentos governamentais foram deslocados para a Petrobrás, que virou a principal contratadora de obras do governo federal. Algumas poucas empresas se adaptaram ao novo nicho, passando a atuar na perfuração de poços, produção e montagem de sondas, plataformas, além da construção naval. Tal área exige tecnologia e equipamentos diferenciados e foi explorada por grandes empresas com histórico de contratos com a estatal, como Odebrecht, Mendes Júnior, Queiroz Galvão, Montreal, Tenenge e Andrade Gutierrez. Cada uma, entre 1979 e os primeiros anos dos anos 80, criou sua subsidiária para a área de perfuração de poços ou exploração de petróleo. A CBPO criou a Engepetro, que fazia obras para a estatal paulista Paulipetro, criada na gestão Paulo Maluf, para pesquisa e perfuração em busca de petróleo no estado de São Paulo<sup>434</sup>.

Relacionada ao setor do petróleo, a petroquímica teve seu parque industrial montado com participação do capital estatal, privado nacional e privado estrangeiro, no chamado modelo tripartite. Tornou-se setor atraente para as empreiteiras nacionais pelos altos lucros proporcionados com a alta do preço do petróleo e também pelo fato de ter sido uma das primeiras áreas governamentais a ter seu processo de desestatização, já no governo Figueiredo. Com a venda de ações das empresas sob o controle da Petroquisa, subsidiária da Petrobrás para o setor petroquímico, empreiteiras como Camargo Corrêa e Odebrecht adquiriram parcelas da propriedade dessas plantas industriais. Com o tempo, o grupo

---

<sup>432</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 34 e 167; <http://www.camargocorrea.com.br/>; BRANDÃO, Rafael Vaz da Motta. “Mundialização financeira e internacionalização do sistema bancário brasileiro”. In: GUIMARÃES, C. G.; PIÑEIRO, T. L.; CAMPOS, P. H. P. (org.) *Ensaio de História Econômico-social: séculos XIX e XX*. Niterói: EdUFF [no prelo]. p. 1-21; <http://www.queirozgalvao.com.br/> acessado no dia 30 de agosto de 2007.

<sup>433</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 89 e 93; <http://www.queirozgalvao.com.br/> acessado em 30 de agosto de 2007; MENDES, Murillo Valle; ATTUCH, Leonardo. *Quebra... op. cit.* p. 96-1136.

<sup>434</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 150 e 165; Informe Sinicon, nº 27; <http://www.queirozgalvao.com.br/>; <http://www.andradegutierrez.com.br/>; <http://www.odebrecht.com.br/>

Odebrecht, associado a grupos baianos como os Mariani e os Calmon de Sá, firmou-se sobre os outros como o líder no controle dos ativos petroquímicos do país, fazendo várias aquisições de bens públicos e privados até formar o conglomerado Braskem, em 2004<sup>435</sup>.

Paralelo ao aumento dos investimentos na agropecuária no último governo da ditadura, houve pressão para incrementar a produção e exportação de minerais. Os empreiteiros reforçaram os capitais injetados no setor, participando de grandes projetos, como o Carajás, com produção de bauxita, alumínio e minério de ferro para exportação. Ouro e outros metais preciosos foram explorados pelas empreiteiras, que tinham presença física em regiões do país pouco exploradas por outros grupos capitalistas. Projetos de mineração foram estabelecidos ao lado das rodovias feitas na Amazônia e o próprio equipamento para a abertura da estrada foi usado para minerar metais. A Mendes Júnior produzia bauxita no Pará e a Montreal e a CR Almeida atuaram na exploração de ouro na Amazônica. A Odebrecht explorou cobre na Bahia com a Odebrecht-Harrison Engenharia de Minas e a Ecisa fez incursões no setor. O projeto Carajás teve participação da Camargo Corrêa e da Andrade Gutierrez, que investiu também em urânio e na exploração prata e da terceira maior mina de ouro do mundo no Zaire<sup>436</sup>.

No período final da ditadura, as ramificações das empreiteiras passaram a distar cada vez mais das características originais de suas atividades. Com poucos contratos com o governo para realização de obras públicas, a Vega-Sopave resolveu atuar na coleta de lixo e limpeza urbana para prefeituras do estado de São Paulo, a partir de 1980. A exploração de atividades como essa parece ser indicativo das dificuldades vividas pelas pequenas e médias empreiteiras, alijadas do mercado da construção. Não à toa, na década seguinte, a empreiteira paulista foi à falência<sup>437</sup>. A diversificação de atividades nesse momento era não só uma fuga das taxas declinantes de lucro no ramo da construção e busca de margens mais favoráveis em outros setores, mas também uma forma de seguro diante das modificações no cenário político vigentes no período da transição para a Nova República.

Nos anos 90, a diversificação das atividades das empreiteiras se intensificou com as políticas privatizantes, que abriram novos horizontes de possibilidades para as construtoras, com taxas de lucro atraentes. O negócio da década, a compra de estatais e exploração de serviços públicos, permitiu que as empreiteiras passassem a atuar em áreas como a concessão de rodovias, com a exploração de pedágios; fornecimento de água e atuação em saneamento;

---

<sup>435</sup> Em meados da década de 2000, 75% das receitas do grupo Odebrecht vinham da petroquímica. Ver DANTAS, Ricardo Marques de Almeida. *Odebrecht. op. cit.* p. 1-2.

<sup>436</sup> O Empreiteiro. Edições nº 150 e 165; Informe Sinicon, nºs 21, 22 e 24; MENDES, Murillo Valle; ATTUCH, Leonardo. *Quebra... op. cit.* p. 96-113; ROSA; SIGAUD; MIELNIK (org.). *Impactos... op. cit.* p. 17-38.

<sup>437</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de setembro de 1980, nº 152.

concessão de serviços de telecomunicações e telefonia; administração de aterros sanitários e exploração de serviços públicos urbanos diversos. Essas novas áreas de atuação envolveram principalmente as maiores empresas do setor, dentre as que se mantiveram fortes ao fim da ditadura, o que inclui os grupos Odebrecht, Andrade Gutierrez, Camargo Corrêa, Queiroz Galvão, Carioca Engenharia, CR Almeida, OAS, Serveng-Civilsan, dentre outras. As políticas públicas do período permitiram não só a continuidade e sobrevivência dessas empresas como um novo ciclo de altas taxas de lucro, que capitalizaram e reforçaram o porte adquirido por esses grupos, alçados a um nível maior, não mais de complexos econômicos de nível nacional ou de empreiteiras de nível internacional, mas o de conglomerados de projeção mundial<sup>438</sup>.

O processo de ramificação da atuação das empreiteiras de obras públicas ao longo da ditadura teve uma série de características. Em primeiro lugar, ele segue a regra de busca de taxas mais elevadas de ganhos pelas empresas, com atuação em setores da economia mais favoráveis conforme a conjuntura vigente. Assim, a diversificação em um primeiro momento ocorreu no próprio âmbito da construção, dadas as altas margens de lucros proporcionadas pelo setor em fins dos anos 60 e primeira metade da década de 70. Em um segundo momento, a ramificação se encaminhou para setores não diretamente ligados à construção, mas que tinham alguma relação com os equipamentos ou com a forma de operação das empreiteiras, como o caso da mineração, que usava máquinas e tratores iguais ou similares aos das construtoras. Outra marca das ramificações é que se trata de um processo que, mesmo abrangendo grande quantidade de empresas do setor, é mais intenso, claro e diversificado entre as macro-empreiteiras, o que permite inferir que se trata de uma tendência do grande capital. Por fim, os setores novos focados pelas construtoras foram justamente os que eram alvos das políticas estatais, o que permite supor que houve formas mais ou menos formais de convite por parte dos agentes governamentais aos empresários em questão para atuação nos referidos ramos econômicos.

A proposta desse capítulo foi fazer uma radiografia do setor da indústria de construção pesada nacional, abordando a sua formação histórica, as famílias controladoras das principais empresas e o desenvolvimento setorial ao longo da ditadura, com enfoque especial sobre os processos de concentração e centralização de capitais, além da ramificação das suas atividades. O fio condutor do próximo será a organização das empresas em aparelhos da sociedade civil e sua atuação ao longo do regime civil-militar.

---

<sup>438</sup> Ver CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. “A formação...”. *op. cit.* p. 1-11; *Idem.* “Origens...”. *op. cit.* p. 61-6.



## Capítulo 2

### As formas organizativas das empreiteiras brasileiras na sociedade civil

Vimos no capítulo anterior a formação histórica do setor de construção pesada no Brasil, a consolidação das principais empreiteiras nacionais e seu desenvolvimento no período ditatorial. Cabe agora conhecer os aparelhos da sociedade civil formados pelas empresas do setor, buscando entender as formas de organização desses empresários com vistas à atuação junto à sociedade política e à sociedade em geral.

Gramsci usou o descompasso no desenvolvimento da sociedade civil para caracterizar diferentes sociedades:

No Oriente, o Estado era tudo, a sociedade civil era primitiva e gelatinosa; no Ocidente, havia entre o Estado e a sociedade civil uma justa relação e, ao oscilar o Estado, podia-se imediatamente perceber uma robusta estrutura da sociedade civil. O Estado era apenas uma trincheira avançada, por trás da qual se situava uma robusta cadeia de fortalezas e casamatas; em medida diversa de Estado para Estado, é claro, mas exatamente isto que exigia um acurado conhecimento de caráter nacional.<sup>439</sup>

Essas elaborações do pensador italiano remetiam às diferentes estratégias que deveriam ser desenvolvidas nas sociedades européias para a tomada do poder, mas expunham também formações econômico-sociais distintas. Não se referindo a conceitos geográficos, as categorias Ocidente e Oriente dizem respeito ao desenvolvimento da sociedade civil em determinados contextos sociais.

Os primeiros aparelhos privados de hegemonia no Brasil foram formados conjuntamente com a instalação do aparelho de Estado português no Rio de Janeiro, em 1808, e a sociedade civil foi se desenvolvendo e se complexificando com a transição do escravismo

---

<sup>439</sup> GRAMSCI, Antonio. *Cadernos do Cárcere*. Vol. 3. *op. cit.* p. 262.

ao capitalismo e com o desenvolvimento deste<sup>440</sup>. Mesmo com essa estrutura representativa de classe em evidente desenvolvimento, muitos autores tipificam a sociedade brasileira como marcadamente oriental, dada a suposta fragilidade da sociedade civil. Carlos Nelson Coutinho, por exemplo, não visualiza quase nenhuma forma de organização no âmbito da sociedade civil no país ao longo do século XX, percebendo apenas a partir da abertura do regime ditatorial, em passagens dos anos 70 para os 80, um processo de ‘ocidentalização’ na sociedade brasileira<sup>441</sup>. Tentaremos mostrar que, havia sim aparelhos privados de hegemonia no país nesse século e que o processo de ocidentalização da sociedade brasileira remete não só a esse período, mas a momentos anteriores da história nacional.

Pedro Marinho relativiza um pouco a anteposição mais rígida entre sociedades orientais e ocidentais ao propor que a noção de Ocidente remeta mais a um processo, e não a um estágio específico de desenvolvimento. Assim, a marca da sociedade brasileira no período por ele analisado – da transição do escravismo colonial para o capitalismo – é o de um aparelhamento da sociedade civil, com surgimento de novas entidades classistas e organização de interesses específicos<sup>442</sup>. Outro momento da história nacional no qual houve uma aceleração do processo de ocidentalização, de maneira ainda mais nítida que nas últimas décadas do século XIX, foi o dos dez anos que antecederam o golpe civil-militar de 1964. Nesse período, consoante o desenvolvimento industrial do país, foram formadas associações que representavam classes e frações de classe, sendo nítida e decisiva a participação de alguns aparelhos da sociedade civil na ruptura da ordem constitucional em 1964<sup>443</sup>.

Muitas dessas associações e sindicatos emergem a partir de modificações na ordem institucional e legal. Dessa forma, assim como Sonia Mendonça notou que a UDR (União Democrática Ruralista) foi formada apenas 30 dias após o lançamento do Plano Nacional de Reforma Agrária, em 1985, opondo-se ao mesmo<sup>444</sup>, durante o governo Goulart, com o Estatuto do Trabalhador Rural, associações foram criadas e outras, reformuladas. Em 1964, a Conferência Rural Brasileira deu lugar à CNA (Confederação Nacional da Agricultura), reunindo proprietários rurais de todo o país. No pólo oposto, foi criada a Conferência dos

---

<sup>440</sup> Como se vê em PIÑEIRO, Théo Lobarinhas. *Os Simples Comissários: negociantes e política no Brasil Império*. Tese de doutoramento em História. Niterói: UFF, 2002.

<sup>441</sup> COUTINHO, Carlos Nelson. *Gramsci: um estudo sobre seu pensamento político*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p. 202-7

<sup>442</sup> MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. “O centauro imperial e o ‘partido’ dos engenheiros; a contribuição das concepções gramscianas para a noção de Estado ampliado no Brasil Império”. In: MENDONÇA, Sonia Regina de (org.). *Estado e Historiografia no Brasil*. op. cit. p. 55-70.

<sup>443</sup> Para isso, ver DREIFUSS, René Armand. *1964: a conquista do Estado*. op. cit. Capítulo 8.

<sup>444</sup> MENDONÇA, Sonia Regina de. *A Classe Dominante Agrária*. op. cit. p. 117-49.

Trabalhadores da Agricultura, a Contag, no mesmo início do ano de 1964<sup>445</sup>. Também a reforma do sistema financeiro nacional, no governo Castello, deu ensejo à organização das empresas financeiras e bancos em associações específicas, como a Associação de Empresas Distribuidoras de Valores e a Federação Nacional de Bancos (Fenaban), de 1966, e a Federação Brasileira de Bancos (Febraban), de 1967<sup>446</sup>.

Da mesma forma, no setor industrial, com o impulso das atividades do setor, novos aparelhos foram formados por empresários, como a Associação Brasileira pelo Desenvolvimento da Indústria de Base (Abdib), datada de 1955<sup>447</sup>. A intensa atividade da construção pesada no período JK proporcionou também o terreno no qual se formaram as primeiras entidades nacionais significativas do setor, em 1957 e 1959, como veremos.

Outras associações com participação da classe dominante foram organizadas no período, algumas com corte mais político, como é o caso do Instituto Brasileiro de Ação Democrática (Ibad), de 1959, a Sociedade Brasileira de Tradição, Família e Propriedade (TFP), de 1960, e também o Instituto de Pesquisas e Estudos Sociais (Ipes), de 1961<sup>448</sup>. Esse movimento de articulação da burguesia se relacionava à emergência das novas formas de organicidade popular – sendo muitas vezes reação direta a elas –, no que Roberto Schwarz denominou de ‘país irreconhecivelmente inteligente’, com novos partidos (PCdoB), movimentos políticos (AP), alta sindicalização rural e urbana, greves e de novos movimentos artísticos e culturais (bossa nova, tropicalismo, novo teatro, cinema novo, CPC-UNE etc)<sup>449</sup>.

Pode-se verificar aí um processo de acelerada ocidentalização da sociedade brasileira, que não deve ser caracterizada como oriental às vésperas do golpe de 64, sendo dotada de um conjunto complexo de associações e partidos que agremiavam classes e frações em diversos aparelhos, cada qual com suas bandeiras de interesses e objetivos políticos. Os empreiteiros não estiveram fora desse contexto, participando intensamente do turbilhão social que movimentou o país, atuando por vezes de forma difusa e contraditória. Alguns empresários do setor, por exemplo, financiaram o comício de 13 de maio de João Goulart e seus aliados, enquanto outros sustentavam entidades que participaram da derrubada do governo (o Ipes).

---

<sup>445</sup> RAMOS, Carolina. “Estado e patronato rural: a CNA”. In: MENDONÇA, Sonia Regina de (org.). *Estado Brasileiro: agências e agentes*. op. cit. p. 117-26.

<sup>446</sup> MINELLA, Ary Cesar. “Grupos financeiros e associações de classe do sistema financeiro”. In: MENDONÇA, Sonia Regina de (org.). *Estado Brasileiro: agências e agentes*. op. cit. p. 159-78.

<sup>447</sup> BRANDÃO, Rafael Vaz da Motta. “A ABDIB e a política industrial do governo Geisel, 1974-9”. Texto de discussão apresentado ao laboratório Polis. Niterói: UFF, 2007. p. 1-22.

<sup>448</sup> DREIFUSS, René Armand. 1964. op. cit. p. 71-124; OLIVEIRA, Francisco de. Entrevista. In: MOURA, Flávio; MONTEIRO, Paula. (org.). *Retrato do Grupo: 40 anos do Cebrap*. op. cit. p. 145-79.

<sup>449</sup> SCHWARZ, Roberto. *O Pai de Família e Outros Estudos*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978 apud HOLANDA, Heloísa Buarque de; GONÇALVES, Marcos A. *Cultura e Participação nos anos 60*. 10ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1995 [1982]. p. 8.

Após o golpe de abril, o processo de ocidentalização da sociedade brasileira sofreu alteração. Elio Gaspari afirma que os empresários brasileiros foram desinstitucionalizados ao longo dos 20 anos de regime e que a sociedade brasileira como um todo viveu um processo de desmobilização<sup>450</sup>. Essa afirmação não parece corresponder à situação dos aparelhos empresariais da sociedade civil. O que se viu ao longo do regime foi o contrário, o que Virgínia Fontes chamou de ampliação restrita do Estado, ou Estado ampliado e seletivo:

A modernização capitalista acelerada – a ferro e fogo – sob a ditadura militar, entretanto, aprofundaria as formas associativas pré-existentes – aparelhos privados de hegemonia – em grande parte ligados aos próprios setores dominantes e expressando interesses corporativos empresariais, uma vez que a seletividade repressiva e autocrática estrangulava as vias de crescimento das entidades organizativas populares. Após o golpe de Estado civil-militar de 1964, houve uma importante expansão de associações empresariais por setores e ramos da produção a partir da década de 1970, as chamadas ‘associações paralelas’, que duplicavam a estrutura de representação empresarial oficial, de cunho corporativo-estatal.<sup>451</sup>

O que se verificou após o golpe foi a continuidade e até proliferação das formas organizativas da classe dominante, ao passo que as associações ligadas aos trabalhadores, em geral, sofreram repressão ou até foram extintas, como foi o caso da CGT e da UNE. Algumas exceções localizadas tiveram lugar, como a CNI, que sofreu intervenção em 1964, sendo posto na sua presidência o general-empresário Edmundo Macedo Soares e Silva<sup>452</sup>, mas essa não foi a regra. Nesse momento, houve repressão aos sindicatos e a representatividade popular foi muitas vezes deslocada para associações de moradores e comunidades eclesiais de base, sendo o Movimento Inter-Sindical Anti-arrocho uma tentativa de reavivar o movimento operário, sem sucesso devido à repressão estatal<sup>453</sup>. Os empreiteiros e suas organizações se relacionaram a esse processo, sendo verificável o fortalecimento e surgimento de novas associações e sindicatos, além de uma constante ação junto às agências da sociedade política.

Alguns problemas específicos tocam a questão do associativismo entre os empresários que realizam obras públicas. Por conta de seu cliente praticamente monopsônico, o aparelho de Estado, particularidades podem ser notadas na atuação dos aparelhos da sociedade civil das construtoras, principalmente no que concerne à sua exposição pública e forma de atuação junto ao aparelho estatal.

---

<sup>450</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Escancarada*. *op. cit.* p. 225-41.

<sup>451</sup> FONTES, V. *O Brasil e o Capital-Imperialismo: teoria e história*. Rio de Janeiro: EdUFRJ, 2010. p. 224-5.

<sup>452</sup> RODRIGUES, José. *O Moderno Príncipe Industrial: o pensamento pedagógico da Confederação Nacional da Indústria*. Campinas: Autores associados, 1998. p. 11-48.

<sup>453</sup> LOBO, Eulália Maria Lahmeyer; LISBOA, Fátima Sebastiana Gomes; SIMÕES, Mariza. “O regime militar e a reorganização sindical, 1965-1970”. In: LOBO, E. M. L. (org.). *Rio de Janeiro Operário*. *op. cit.* p. 393-438.

Em primeiro lugar, os organismos das empresas de engenharia podem ser considerados órgãos setoriais. Eli Diniz e Renato Boschi constataram, ao entrevistar empresários industriais no final dos anos 70, que havia diferenças entre as grandes associações de classe e as associações mais específicas. Segundo esses autores, enquanto as grandes entidades, como Fiesp e CNI seriam mais formas de representação política, a resolução de problemas específicos junto a um órgão do aparelho de Estado ou a implementação de uma dada política singular passaria mais por associações setoriais e de corte empresarial limitado, como a Abdib e o IBS (Instituto Brasileiro de Siderurgia)<sup>454</sup>. Nessa tipologia, as associações dos empreiteiros podem ser alocadas na segunda linhagem. Mesmo funcionando também como formas de representação política, essas entidades têm atuação destacada junto a agências estatais específicas, como o DNER, os DER's (no caso das associações regionais), a Petrobrás ou o Ministério dos Transportes.

Regina Camargos afirma que as principais entidades que agregam empreiteiros são dominadas por pequenos e médios empresários, sendo que os grandes só em 1991 se reuniram em entidade própria, a ACCE (Associação dos Construtores de Centrais Elétricas)<sup>455</sup>. Como veremos, essa configuração nem sempre foi assim, sendo mais fruto da formação do capital monopolista no setor e marginalização das pequenas e médias construtoras dos principais contratos públicos em fins dos anos 70 e nos anos 80. Essa distinção mais aguda entre as grandes empreiteiras e as menores é fruto do próprio desenvolvimento histórico do setor ao longo da ditadura, com as particularidades específicas do período final, no qual se consolidam grandes grupos empresariais da construção.

Outro lugar comum no que toca à análise das formas associativas das empresas de obras públicas é afirmar que a relação das firmas com o aparelho de Estado se dá mais no âmbito individual do que propriamente o coletivo. Sérgio Lazzarini afirma que as empresas têm duas formas de atuação junto ao aparelho estatal, sendo a primeira a coletiva, via associações e sindicatos, e a segunda de caráter individual. Segundo ele, essa pode trazer mais ganhos, dado que traz benefícios particulares que podem ajudar na concorrência de dada companhia com as suas rivais<sup>456</sup>. Como veremos, essa atuação particular da empresa junto às agências estatais existe, mas não exclui as formas de organicidade das empreiteiras e, principalmente, não invalida as formas de organização dos empresários de maneira mais ampla. Assim, para efeito de ilustração, quando Sebastião Camargo conseguia um canal

---

<sup>454</sup> CERQUEIRA, Eli Diniz; BOSCHI, Renato Raul. *Empresariado Nacional... op. cit.* p. 170-85.

<sup>455</sup> CAMARGOS, Regina Coeli Moreira. *Estado e Empreiteiros no Brasil. op. cit.* p. 159-66.

<sup>456</sup> LAZZARINI, Sérgio G. *Capitalismo de Laços: os donos do Brasil e suas conexões*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011. p. 41-56.

privilegiado de interlocução com o ministro Delfim Netto, ele não ia ao ministério na condição de simples empreiteiro ou de líder dos construtores (o que nunca foi formalmente, já que não exerceu cargo de direção nos aparelhos privados de hegemonia da construção pesada), mas sim na de destacado representante da grande burguesia industrial paulista, com enorme força dentro da Fiesp, entidade das mais poderosas do país naquele momento e com especial poder junto ao ministro Delfim.

Além disso, é comum ressaltar o silêncio e a inação dos organismos empresariais dos construtores<sup>457</sup>. Particularmente durante o período do ‘milagre’, seguindo a tendência de boa parte das associações da classe dominante, as organizações do setor pouco se expuseram e poucas críticas públicas foram tecidas contra o Estado e as políticas públicas. O mesmo não foi verificado no período 1964-1967 e no período 1974-1985, quando – juntos com outras entidades empresariais – líderes de sindicatos e sociedades dos empreiteiros vieram a público externar seu descontentamento com certas diretrizes e medidas tomadas pelo poder público. A atuação discreta e a escolha por formas de diálogo pouco divulgadas não deve ser confundido com uma inação ou falta de combatividade das entidades.

Críticas aos organismos do setor eram feitas. Donald Stewart Jr., da carioca Ecisa, atacava as entidades da construção, afirmando que elas “preferem a adulação, a fazer valer seus direitos”, em referência específica aos atrasos nos pagamentos às empresas do setor pelas agências estatais. Reclamando que essa morosidade no pagamento das obras era contrastada com a pontualidade no pagamento dos credores externos, em 1982, Stewart vociferou:

Dois pesos e duas medidas? Claro, e que continuarão a existir enquanto a comunidade de empreiteiros não agir com um mínimo de dignidade, fazendo valer seus direitos.

E convenhamos, a comunidade de empreiteiros, até agora, tem feito por merecer o tratamento que recebe...<sup>458</sup>

A reclamação do construtor deve ser contextualizada. Trata-se do dono de uma firma que havia já encarado processos de concordata e falência e que foi marginalizado nas concorrências do setor. Daí, suas críticas aos sindicatos, associações e empresários, que preferiam a cautela nas críticas aos atrasos de pagamento. A revista O Empreiteiro deu espaço em seus editoriais às ácidas declarações do empreiteiro. Como veremos oportunamente, aquele era um momento em que alguns empreiteiros se viram marginalizados do grupo dirigente no bloco de poder, sobrepujado pelo empresariado bancário e financeiro. Além

---

<sup>457</sup> O editorial da revista O Empreiteiro e alguns empresários do setor assim se referem. Ver edições nº 84 e 111.

<sup>458</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de janeiro de 1982, nº 170.

disso, as entidades do setor faziam então pressão sobre os organismos estatais para receber os pagamentos em dia e aumentar os recursos para obras, porém muitas vezes de maneira – e isso é uma característica das entidades do setor – discreta e sem acesso imediato à imprensa.

Por fim, uma questão que toca aparelhos privados de hegemonia dos construtores e de outros empresários é a divisão entre entidades oficiais, tais quais sindicatos e federações, e as civis e voluntárias, como associações e sociedades. Apesar da diferença institucional que separa essas duas formas organizativas, pensamos que ambas podem ser consideradas aparelhos privados de hegemonia, visto que para a formação de sindicatos, fazia-se necessária antes a criação de associações privadas, que partiam da ação voluntária dos próprios empresários, interessados em sua criação. Assim, mesmo vinculado diretamente ao Ministério do Trabalho, participando formalmente da estrutura estatal, essas entidades não deixavam de ser organismos de representação de uma fração de classe e de um grupo de empresários, sendo *locus* para elaboração de concepções de mundo específicas e de atuação junto a órgãos da sociedade política.

Outras particularidades e formas específicas nas ações das entidades empresariais do setor ficarão mais explícitas com a análise das mesmas. Para efeito de organização, dividimos as associações dessa fração de classe em entidades representativas de engenheiros, entidades locais e regionais, entidades nacionais, além das outras formas organizativas de empreiteiros e empresários relacionados ao setor.

## **2.1 – As associações de engenharia:**

As primeiras entidades a agregar engenheiros e empresários da construção no país não foram sindicatos de empreiteiros ou da construção civil, mas os clubes, institutos e sociedades de engenharia. Sendo as pioneiras dessas associações gestadas no período de transição do escravismo para o capitalismo, sua característica era, desde o princípio, a reunião de empresários do setor da engenharia. Assim, mais do que entidades corporativas, órgãos como o Clube de Engenharia do Rio de Janeiro (CE), o Instituto de Engenharia de São Paulo (IE) e a Federação Brasileira de Engenheiros (Febrae) são aparelhos de caráter classista, controlados pelas frações da classe dominante relacionadas aos setores da construção e da engenharia. Notaremos também que, dentro desse grupo, os empreiteiros – ou melhor, os empresários especializados na realização de obras públicas – tinham posição privilegiada, sendo muitas vezes predominantes nessas entidades, tornando-as representantes do seu setor de atividades.

Diversas foram as associações regionais e locais que congregam engenheiros no Brasil no período enfocado, sejam sociedades voluntárias desses profissionais ou órgãos oficiais de representação dos que atuam no ofício. Para efeito de recorte, iremos discorrer apenas sobre o Clube de Engenharia do Rio de Janeiro e o Instituto de Engenharia de São Paulo, em função de seu forte poder junto aos aparelhos de estado locais, regionais e nacional. Não pretendemos, da mesma forma, dar conta da história dos dois aparelhos ou apresentá-los de maneira completa (para o qual será indicada bibliografia especializada), mas apontar a importância dos dois como aparelhos classistas da sociedade civil e representantes também dos interesses dos empresários da construção pesada, em especial nos períodos em que não havia órgãos específicos que reuniam apenas os empreiteiros de obras públicas.

### **O Clube de Engenharia do Rio de Janeiro:**

Assim como o IE e outras entidades congêneres, o Clube de Engenharia guardou em seu nascimento – e em sua história, em menor escala – forte ligação com uma instituição acadêmica. Composta inicialmente de engenheiros formados na Escola Politécnica, o clube foi fundado em 1880 por iniciativa de alguns engenheiros, dentre os quais teve destaque Conrado Niemeyer<sup>459</sup>. Vindo à tona junto com a Associação Industrial, o CE pretendia desde seu início agremiar engenheiros, industriais, fabricantes e outros, como preponderou Niemeyer no discurso de fundação<sup>460</sup>. De fato, nos primeiros anos, vários sócios se auto-denominavam capitalistas, proprietários de estabelecimentos industriais e negociantes<sup>461</sup>.

O Clube de Engenharia serviu de ambiente para aproximação de engenheiros e empresários e para a formação das primeiras empresas de engenharia do Rio. Eminentemente associados do clube eram Gustavo Sampaio, Paulo de Frontin, que, além de se reunir no CE, eram sócios da mesma companhia, a Melhoramentos<sup>462</sup>. Portanto, uma das características do órgão é ser um ambiente que impulsiona a atividade empresarial no setor de engenharia, sendo que os mais importantes empresários do Brasil na Primeira República eram associados ao clube, como Cândido Lucas Gaffré e Eduardo Palassim Guinle<sup>463</sup>.

---

<sup>459</sup> Para mais informações e análises acerca da fundação e história do Clube de Engenharia, ver, dentre outros, HONORATO, Cezar Teixeira (org.). *O Clube... op. cit.*; CURY, Vânia Maria. *Engenheiros e Empresários: o Clube de Engenharia na gestão de Paulo de Frontin, 1903-1933*. Tese de doutorado em História. Niterói: UFF, 2000; MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. *Ampliando o Estado Imperial: os engenheiros e a organização da cultura no Brasil Oitocentista, 1874-1888*. Tese de doutorado em História. Niterói: UFF, 2008.

<sup>460</sup> HONORATO, Cezar Teixeira (org.). *O Clube de Engenharia... op. cit.* p. 29-40.

<sup>461</sup> MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. “O centauro imperial...”. *op. cit.* p. 55-70.

<sup>462</sup> BENCHIMOL, J. L. *Pereira Passos*. *op. cit.* p. 204-34; CORRÊA, M. L. “Ciência, técnica...”. *op. cit.* p. 1-19.

<sup>463</sup> HONORATO, Cezar. *O Polvo e o Porto*. *op. cit.* p. 27-58.



Outra característica – associada à anterior – desse espaço é a forte articulação junto ao poder público, sendo o CE responsável pela elaboração de projetos aplicados na cidade do Rio e em âmbito nacional. Revestida de aura de instituição dotada do saber técnico no setor de engenharia, o clube era consultado formalmente pelo aparelho estatal antes de intervenções urbanas ou para a formação de diretrizes de políticas públicas. Foram famosas as atuações da instituição e de seus membros nas reformas urbanas do Rio na Primeira República<sup>464</sup> e no Estado Novo<sup>465</sup>, na criação da nova capital de Minas<sup>466</sup>, na implantação e ampliação de ferrovias e participação na comissão que delineou as marcas do plano piloto de Brasília<sup>467</sup>.

O clube era também uma notável entidade de representação política, sendo que seus presidentes e representantes se pronunciavam sobre temáticas muito além do campo estreito da engenharia. Nesse sentido, o clube apoiou o levante paulista de 1932, engajou-se na campanha em defesa da nacionalização do petróleo nos anos 40 e 50 e foi contra a transferência da capital federal nos anos 50<sup>468</sup>. Além disso, o CE viu vários de seus sócios assumirem posições centrais no aparelho de Estado, contando com ministros de Estado em especial de Viação e Obras Públicas (como Alfredo Conrado Niemeyer, Cândido Gaffré e Hildebrando Araújo de Góis), e prefeitos do Distrito Federal até 1960<sup>469</sup>. Nos anos 30, o clube não ficou imune aos ventos de radicalização política que marcou o mundo e o país, como fica explícito no pronunciamento do ativo membro do Clube, Maurício Joppert da Silva, futuro presidente da entidade e ministro da Viação, por ocasião de sua volta de uma viagem realizada à Alemanha nazista, em 1936:

Visitei a Alemanha, em um dos seus grandes momentos históricos, isto é, justamente quando ela emerge a cavado em que a precipitaram as injustiças e iniquidades do Tratado de Versalhes, reconquistando o lugar a que tem direito no concerto das nações, pelo trabalho, pela cultura, pela energia indomável de seu povo e por um espírito cívico sem igual no mundo. [...] Eu proponho ao Club de Engenharia uma saudação especial a esse paiz que com os mais duros sacrifícios salvou o mundo da avalanche comunista. Salve a Alemanha! Salve o Brasil!<sup>470</sup>

Joppert, foi depois deputado pela UDN do Distrito Federal e, como ministro de Estado, realizou reformas que impulsionaram a construção rodoviária no país. Era uma das figuras que insistiam em um suposto caráter apolítico do clube, manifestando-se assim em 1966:

---

<sup>464</sup> Ver, dentre outros, ROCHA, Oswaldo Porto. *A Era das Demolições*. *op. cit.* p. 28-40.

<sup>465</sup> LIMA, Evelyn Furquim Werneck. *Avenida Presidente Vargas*. *op. cit.* p. 28-36.

<sup>466</sup> Para isso, ver SINGER, Paul. *Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana*. *op. cit.* p. 199-269.

<sup>467</sup> Para esse caso, ver KUBITSCHKE, Juscelino. *Por que Construí Brasília*. Rio de Janeiro: Bloch, 1975. p. 54.

<sup>468</sup> HONORATO, César Teixeira (org.). *O Clube de Engenharia...* *op. cit.* p. 5-6; 69-81; 83-99.

<sup>469</sup> LAMEGO, Alberto Ribeiro. *O Homem e a Guanabara*. *op. cit.* p. 269-376.

<sup>470</sup> *Apud* HONORATO, César Teixeira (org.). *O Clube de Engenharia...* *op. cit.* p. 80.

Senhores, nesta casa não se fala de política. Saturnino Braga é de um partido. Sou de outro. Sempre nos juntamos para trabalhar pelo Brasil. [...] Sou é verdade de um partido político que apóia o atual Governo e o apóia porque veio salvar o Brasil numa fase difícil, em que se achava à beira do abismo.<sup>471</sup>

Apesar do pronunciamento, as atividades antes mencionadas do clube, como apoio à revolta paulista de 32 – assim como condenação do golpe de 30, defesa da abertura política em 45, dentre outras –, desmentem suas palavras. No caso da fala do ex-filo-nazista Joppert, ele defendia o golpe de 64 e o governo Castello Branco.

A entidade tinha a Revista do Clube de Engenharia como principal veículo de divulgação das suas atividades, idéias e propostas. De caráter mais interno e limitado inicialmente, a revista sofreu reformulação em 1934, após a morte de Paulo de Frontin – que presidiu o clube por 30 anos –, passando a ser vendida ao público em geral como periódico comercial e recebendo anunciantes, o que fortaleceu o poder de difusão das idéias e projetos forjados no CE<sup>472</sup>. Nos anos 1950, multinacionais eram as principais financiadoras do periódico, havendo propagandas de companhias como Shell, Du Pont, Firestone, Esso, GE, AT&T, Wilsons Sons e de algumas empresas nacionais de engenharia, como Servix, Genésio Gouveia e Servienge<sup>473</sup>. Já nos anos 70, é possível verificar nova configuração dentre os anunciantes da revista, com presença balanceada de empresas privadas nacionais, estatais e estrangeiras, com informes publicitários de firmas como Banco do Brasil, Christiani-Nielsen, Cedae, MJ, CSN, Light, Furnas, Ishibrás, Mesbla, Eletrobrás, Petrobrás, Schipper e Philips. A revista chegou a agradecer nominalmente as anunciantes pelo financiamento da edição<sup>474</sup>.

Em março de 1964, quando da eclosão do golpe de Estado, o presidente do clube era o ministro da Viação do governo Goulart, Hélio de Almeida. Ex-presidente da UNE e, segundo Samuel Wainer, político avesso às negociatas de corrupção comuns em sua pasta<sup>475</sup>, Almeida pôs seu cargo no clube à disposição, com o objetivo de evitar problemas com o novo governo. Apesar do gesto, o ex-ministro se manteve no cargo até o fim do mandato, em agosto do mesmo ano<sup>476</sup>. Os presidentes do Clube de Engenharia ao longo do regime civil-militar foram em sua maioria empresários do setor da construção:

---

<sup>471</sup> JOPERT, Maurício. Pronunciamento *apud* ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa... op. cit.* p. 116.

<sup>472</sup> PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha. op. cit.* p. 189-247.

<sup>473</sup> Revista do Clube de Engenharia. Edições de 1955 e 1956, n<sup>os</sup> 221 a 238.

<sup>474</sup> Revista do Clube de Engenharia. Edição de novembro/dezembro de 1975, n<sup>o</sup> 403.

<sup>475</sup> WAINER, Samuel. *Minha Razão de Viver. op. cit.* p. 123-281.

<sup>476</sup> <http://www.clubedeengenharia.org.br/> acessado em 21 de abril de 2011.

Quadro 2.1 – Presidentes do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro ao longo da ditadura:

<b>Presidentes do clube:</b>	<b>Período de gestão:</b>
Hélio Mello de Almeida	24/08/1961 a 27/08/1964
Francisco Saturnino Rodrigues de Brito Filho	27/08/1964 a 22/08/1967
Hélio Mello de Almeida	22/08/1967 a 27/08/1970
Hélio Mello de Almeida	27/08/1970 a 27/08/1973
Geraldo Bastos da Costa Reis	15/09/1973 a 15/09/1976
Geraldo Bastos da Costa Reis	15/09/1976 a 12/09/1979
Plínio Reis de Catanhede Almeida	12/09/1979 a 30/09/1982
Matheus Schnaider	30/09/1982 a 11/09/1985
Matheus Schnaider	11/09/1985 a 15/09/1988

Fonte: <http://www.clubedeengenharia.org.br/> acessado em 21 de abril de 2011.

Dos cinco presidentes da entidade no período, ao menos três mantiveram atividades empresariais no ramo da engenharia: Hélio Almeida era herdeiro e dono da firma Fonseca Almeida, produtora de equipamentos e ferramentas para ferrovias<sup>477</sup>, Brito Filho era acionista principal do Escritório Saturnino Brito, companhia de projetos de engenharia<sup>478</sup>, e Catanhede era diretor e membro da família dos acionistas da empreiteira Stop, além de ter sido prefeito de Brasília e presidente da Associação de Diplomados da Escola Superior de Guerra, a Adesg<sup>479</sup>. Os outros dois presidentes tiveram vasta experiência no setor público, mas não sabemos se tiveram atividades empresariais. Reis foi diretor geral do DNOS em 1962 e dirigiu o Instituto de Pesquisas Rodoviárias (IPR), subordinado ao MVOP, de 1960 a 1964, sendo demitido do ministério através do primeiro Ato Institucional<sup>480</sup>. Já Schnaider, além de ter escrito livros de Matemática, foi secretário do governo municipal de Israel Klabin, no Rio<sup>481</sup>.

Ao longo da ditadura, o clube se viu envolvido em projetos de obras públicas implantados pelo governo. Após ser crítico ao governo de Lacerda na Guanabara<sup>482</sup> e liderar a campanha “em defesa da engenharia nacional”, contra a política do governo Castello para o setor da construção, o Clube de Engenharia louvou as grandes obras da gestão Médici, fazendo edições especiais da revista em relação aos empreendimentos. A Transamazônica, por exemplo, foi chamada de “uma obra do século”<sup>483</sup> e a construção do metropolitano do Rio

<sup>477</sup> <http://www.fonsecaalmeida.com.br/>; <http://www.jusbrasil.com.br/diarios/> acessados em 21 de abril de 2011.

<sup>478</sup> Diário Oficial da União. Edição de 12 de novembro de 1943, p. 41.

<sup>479</sup> Diário Oficial da União. Edição de 10 de setembro de 1959, p. 68; [www.districtofederal.df.gov.br/](http://www.districtofederal.df.gov.br/); <http://www.adesg.net.br/>; [www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/](http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/) acessados em 21 de abril de 2011

<sup>480</sup> Diário Oficial da União. Edição de 20 de agosto de 1962, p. 14; <http://ipr.dnit.gov.br/> acessado em 22/04/11.

<sup>481</sup> <http://ademi.webtexto.com.br/>; <http://www.estantevirtual.com.br/> acessados em 22 de abril de 2011.

<sup>482</sup> Marly Motta destaca que o clube, composto por empresários aliados de obras na Guanabara entre 1961 e 65, fez oposição ao governo lacerdista. Ver “Guanabara, o estado-capita”. In: FERREIRA, Marieta de Moraes. *Rio de Janeiro: uma cidade na história*. Rio de Janeiro: EdFGV, 2000. p. 79-116.

<sup>483</sup> HONORATO, César Teixeira (org.). *O Clube de Engenharia...* op. cit. p. 101-16

mereceu acompanhamento especial da instituição<sup>484</sup>. Houve também uma aproximação com entidades militares, muito por conta da campanha de 66-67, com interlocução e contatos estabelecidos com a ESG e a Adesg<sup>485</sup>. Além disso, o clube participou de comissões governamentais, como a que reformou o Código de Contratação de Obras Públicas, em 1972, sendo para tal convocado pelo Ministério do Planejamento. A atuação do órgão no âmbito da construção pesada ficou clara também quando o CE saiu em defesa da empreiteira Sobrenco, responsável pela obra do elevador Paulo de Frontin, no Rio. Diante da punição do governo da Guanabara à empresa, foi publicada uma chamada sobre o episódio com o título “Clube de Engenharia quer justiça” na revista O Empreiteiro. A entidade enviou memorial assinado por 500 engenheiros defendendo a construtora: “Não nos parece que a idoneidade de uma empresa, de grande tradição e conceito, possa ser destruída por uma única falha ou acidente de obras, sem que haja a menor suspeita de procedimento doloso de sua parte.”<sup>486</sup>

Além disso, durante a ditadura, o clube comemorou os 15 anos da Eletrobrás, discutiu o II PND, a fusão dos estados do Rio e da Guanabara, polemizou o acordo nuclear, participou dos primeiros debates sobre os problemas da poluição e do meio ambiente<sup>487</sup> e defendeu a exportação de serviços de engenharia como saída para a crise no setor, em coro com associações de construção pesada. Para dar cabo desse tema, foi convidado o embaixador Paulo Tarso Flexa de Lima, do Departamento de Promoção Comercial do Itamarati, e, após sua palestra, o presidente do CE defendeu a atuação internacional das empreiteiras brasileiras em jornais de grande circulação<sup>488</sup>.

Como a maioria das associações congêneres, o CE não ficou à margem do processo de abertura política e democratização da sociedade. Em 1979, a chapa de oposição liderada por Catanhede venceu as eleições e, em sua posse, o novo presidente afirmou: “O silêncio do Clube de Engenharia acabou, o apoio em massa que recebi na eleição mostra o desejo da classe que o Clube de Engenharia volte a ser o fórum de debate de grandes problemas nacionais.” A partir de então, seminários foram organizados pelo CE com a participação de economistas de viés mais crítico, como Carlos Lessa e Maria Conceição Tavares. Foram feitas condenações das políticas e obras do governo federal, como a estrada de ferro Carajás, acusada de ser mais cara que a alternativa hidroviária. A problemática urbana e as greves do ABC se tornaram temas de debates da instituição e políticos passaram a visitar a sede do

---

<sup>484</sup> Revista do Clube de Engenharia. Edição de setembro/outubro de 1975, nº 402.

<sup>485</sup> ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa... op. cit.* p. 1-102; 119-30.

<sup>486</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de abril de 1972, nº 51.

<sup>487</sup> HONORATO, César Teixeira (org.). *O Clube de Engenharia... op. cit.* p. 101-16.

<sup>488</sup> Informe Sinicon. Edições de 6 e 20 de agosto de 1984, nºs 23 e 24.

órgão. Dom Pedro Casaldáliga foi convidado para debater a questão indígena na Amazônia e os atentados da direita foram criticados. Com a vitória de Tancredo, apoiado pelo CE, a instituição voltou a defender a engenharia nacional, em carta enviada ao presidente eleito<sup>489</sup>.

Tentamos mostrar com a análise sumária da trajetória do Clube de Engenharia como essa entidade teve, desde seu nascimento, presença vigorosa de empresários do setor de obras públicas, sendo muitas vezes porta-voz dos empreiteiros<sup>490</sup>. Além disso, o CE teve em sua história uma forte atuação junto ao aparelho estatal, em particular a prefeitura do Distrito Federal, depois estado da Guanabara e prefeitura da cidade do Rio, além do governo estadual (após 1975) e, em especial, o governo federal, que em diversas ocasiões consultou a entidade para realização de empreendimentos ou implementação de estudos ou políticas.

Um empresário da construção pesada que participava da diretoria do clube foi Sérgio Marques Souza, do Sobrenco, empresa defendida pela instituição por conta do acidente de 1971 no Rio e que se engajou na campanha “em defesa da engenharia nacional”. Apesar da presença desse empresário, havia certo predomínio dos proprietários e diretores de firmas de projetos de engenharia, inclusive as mais afetadas pelas políticas do governo Castello e que levaram o CE a detonar a campanha. Assim, essa associação esteve muito ligada a essas empresas e muitas vezes foi delas porta-voz, mais do que das construtoras de obras públicas. Com a formação da Associação dos Empreiteiros do Estado do Rio de Janeiro (AEERJ), em 1975, a influência política do Clube de Engenharia foi paulatinamente sendo eclipsada pelo novo órgão, que ganhou cada vez mais projeção e força junto ao poder público, em especial o estadual. Isso até o momento em que o presidente da AEERJ, o empreiteiro Francis Bogossian, venceu as eleições para o CE, tornando-se seu presidente desde 2009. Em poucas palavras: o tradicional, secular e poderoso Clube de Engenharia era incorporado pela novata AEERJ, passando a, de certa forma, ser dela subordinado.

Dessa forma, o Clube de Engenharia compôs um importante aparelho da sociedade civil ao longo da ditadura. Os empreiteiros – agindo junto ou disputando espaço com outros empresários da engenharia – usaram a entidade como canal para atuar junto ao aparelho de Estado e à sociedade, através dos meios de divulgação específicos do órgão. Veremos que o paulista Instituto de Engenharia tem configuração semelhante, tendo também marca dos empresários da construção pesada.

---

<sup>489</sup> HONORATO, Cézar Teixeira (org.). *O Clube de Engenharia... op. cit.* p. 101-16.

<sup>490</sup> Apenas para efeito de ilustração, é digno de nota o fato de a construtora Norberto Odebrecht ter patrocinado o livro que conta a história da instituição: HONORATO, Cézar Teixeira (org.). *O Clube... op. cit.* p. 1.

## **O Instituto de Engenharia de São Paulo:**

O Instituto de Engenharia tem diversas semelhanças com o Clube de Engenharia, sendo marca própria desse órgão a repetição de certos aspectos da entidade carioca e também uma necessidade colocada de diferenciar-se da mesma, com elementos de competição entre as duas organizações. Para os objetivos aqui postos reside uma certa diferença. Apesar do caráter supostamente também técnico e corporativo do IE, ele tem um perfil empresarial e classista que dá o tom de suas ações, com presença mais acentuada dos grandes empresários da construção pesada, o que o diferencia em certa medida da trajetória do Clube de Engenharia, ocupado predominantemente por engenheiros-empresários projetistas. Além do mais, a escala do poder do instituto paulista assume porte elevado por sua intrincada relação com a Fiesp<sup>491</sup>.

Trinta e sete anos após a fundação do Clube de Engenharia, os engenheiros formados da Escola Politécnica de São Paulo (absorvida pela USP em 1934) se insurgiram contra a vitória de técnicos estrangeiros em concorrência local para obra de transformação do Vale do Anhangabaú. Após carta conjunta, esses profissionais se reuniram em outubro de 1917 para formar o Instituto de Engenharia, elegendo como presidente o professor da Poli, Antônio Francisco de Paula, ex-ministro das Relações Exteriores e da Viação e fundador da faculdade. A primeira sede da organização foi na própria escola<sup>492</sup>, marcando a forte relação do IE com a Poli desde seu princípio.

Ainda no ano de fundação, a entidade demonstrava que não se deteria apenas em assuntos profissionais e apoiou a Liga Nacionalista de São Paulo, grupo liderado por Frederico Steidel e Olavo Bilac, que defendia a erradicação do analfabetismo, a obrigatoriedade do serviço militar e a instituição do voto secreto. Além disso, o IE se engajou, na década de 1920, na regulamentação da profissão, sendo reafirmado na memória da instituição que, nesse aspecto, o IE estava mais avançado que o Clube de Engenharia<sup>493</sup>.

Em 1932, atuando na “defesa do bem comum”, o IE se envolveu nas discussões políticas que agitavam São Paulo e mergulhou na campanha estadual contra o governo federal. Enviou carta a Vargas exigindo a Constituinte e participou da Frente Única Paulista, participando do esforço militar do levante de 32. Contando com o apoio do CE, o Instituto de Engenharia se juntou à Fiesp e ao Laboratório de Explosivos e Materiais (LEM) da Poli, que

---

<sup>491</sup> Da mesma forma que no caso do Clube de Engenharia, não pretendemos traçar uma história ou análise mais aprofundada sobre o Instituto de Engenharia, mas relacioná-lo aos empresários da construção pesada. Para a história do órgão, ver INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia no Brasil. op. cit.*

<sup>492</sup> INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia no Brasil. op. cit.* p. 11-53.

<sup>493</sup> INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia no Brasil. op. cit.* p. 11-53.

coordenavam a produção e distribuição de material bélico. O presidente do IE, Francisco Emygdio da Fonseca Telles, afastou-se do cargo para se engajar no “governo revolucionário” e em seu lugar assumiu o vice Ranulpho Pinheiro Lima, que transformou a instituição em posto de alistamento para a insurreição militar. Com a derrota do movimento, o IE – assim como a Escola de Engenharia da Mackensie – sofreu represálias do governo estadual e teve seu ex-presidente, Fonseca Telles, extraditado para Portugal<sup>494</sup>.

Mesmo com o engajamento político no levante, o IE continuou funcionando e passou a ser presidido pelo engenheiro Roberto Simonsen em 1933. Conseguiu levar representantes classistas para o Congresso Nacional em 1934, com Ranulpho Pinheiro Lima, Antonio Augusto de Barros Penteado e Mário Whately. O IE teve também membros em cargos relevantes na administração pública, principalmente em São Paulo. Assim, Ranulpho Pinheiro Lima foi secretário de Viação e Obras Públicas do município e o também membro do IE, Prestes Maia, virou prefeito da capital paulista em 1938. Em 1946, Instituto de Engenharia e Fiesp se uniram para fazer uma sede conjunta no centro de São Paulo, o Palácio Mauá<sup>495</sup>.

No período 45-64, o IE promoveu uma série de debates e teve posicionamento demarcado em temas discutidos nacionalmente, muitos deles com implicação para o setor da construção pesada. Assim, o órgão fez avaliação do Plano Salte, da questão do petróleo, da transferência da capital federal, defendeu a construção de uma siderúrgica em São Paulo – idéia que desaguou no projeto da Cosipa – e convidou Carlos Lacerda para proferir conferência no instituto em 1954, por ocasião das comemorações dos 400 anos da cidade de São Paulo<sup>496</sup>. Em evento de discussão sobre a energia elétrica no Brasil, o instituto convidou para falar os “entreguistas” Lucas Lopes, Mauro Thibau, John Cotrim, Mário Savelli (da Light), Luiz Villares, Elói de Miranda Chaves, Octávio Marcondes Ferraz, Eugênio Gudín, Octávio de Gouveia Bulhões e Roberto Campos. No fim da semana de debates, o IE se definiu por uma posição contrária à do chamado projeto nacionalista e acabou fazendo campanha contra a Eletrobrás e o Plano Nacional de Energia Elétrica (PNE)<sup>497</sup>. Desde sua formação, o IE guardava uma forte relação com Light e engenheiros da empresa. Ainda em 1960, durante a gestão do empreiteiro Augusto Lindenberg, o IE estabeleceu relação com o

---

<sup>494</sup> INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia no Brasil. op. cit.* p. 5; 11-53.

<sup>495</sup> INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia no Brasil. op. cit.* p. 56-85.

<sup>496</sup> INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia no Brasil. op. cit.* p. 56-85.

<sup>497</sup> CORRÊA, Maria Letícia. “Os projetos para o setor de energia elétrica brasileira no segundo governo Vargas: o debate no Instituto de Engenharia de São Paulo”. *op. cit.* p. 79-95. Para as discussões entre “entreguistas” e “nacionalistas”, ver também ALMEIDA, J. S. G. de; DAIN, S.; ZONINSEIN, J. *Indústria... op. cit.* p. 1-145.

recém-criado Sindicato dos Produtores de Veículos<sup>498</sup>. No início dos anos 60, integrantes do IE, como Herbert Levy, envolveram-se com o Ipes<sup>499</sup>.

Soba ditadura, diferentes diretorias se sucederam na entidade, porém a marca das gestões no período é a forte presença de empresários de grandes companhias ou com relação com a alta burguesia paulista:

Quadro 2.2 – Presidentes do Instituto de Engenharia de São Paulo ao longo da ditadura:

<b>Presidente do instituto:</b>	<b>Período de gestão:</b>
Hélio Martins de Oliveira	1963-1964
Hélio Martins de Oliveira	1965-1966
Henry Maksoud	1967-1968
Eduardo Celestino Rodrigues	1969-1970
Flávio Sá Bierrenbach	1971-1972
Jan Arpad Mihalik	1973-1974
Bernardino Pimentel Mendes	1975-1976
Bernardino Pimentel Mendes	1977-1978
Luiz Alfredo Falcão Bauer	1979-1980
Lauro Rios	1981-1982
Plínio Oswaldo Assmann	1983-1984
José Roberto Bernasconi	1985-1986

Fonte: <http://www.institutodeengenharia.org.br/> acessado em 22 de abril de 2011.

Todos os dirigentes do órgão têm sólida carreira, seja na área empresarial, no setor público, ou em ambos. Oliveira foi vice-presidente do Febrae e secretário municipal na gestão de Olavo Egydio Setúbal<sup>500</sup>. Maksoud é importante empreiteiro e empresário paulista, com empresas em setores como comunicação e engenharia, com a Hidroservice<sup>501</sup>. Rodrigues foi presidente e um dos acionistas da empreiteira Cetenco, uma das maiores construtoras do país, e foi assessor do ministro César Cals<sup>502</sup>. Bierrenbach é empresário, dono da companhia de engenharia Dimor, e presidiu a Sabesp na gestão Montoro<sup>503</sup>. Mihalik era dono de empresa de crédito imobiliário, a Finadisa<sup>504</sup>. Mendes é empreiteiro, dono da Itaporã e da Azevedo & Travassos. Bauer é o proprietário da empresa de engenharia L. A. Falcão Bauer, especializada em projetos, além de ter sido do conselho consultivo da revista O Empreiteiro. Rios foi secretário de Transportes da prefeitura de São Paulo na gestão Reynaldo de Barros e era

<sup>498</sup> <http://www.institutodeengenharia.org.br/>; INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia... op. cit.* p. 56-85.

<sup>499</sup> RAMÍREZ, Hernan. *Corporaciones em el Poder: institutos económicos y acción política em Brasil y Argentina; IPES, FIEL y Fundación Mediterránea*. San Isidoro: Lenguaje Claro, 2007. p. 99-164.

<sup>500</sup> <http://www.febrae.org.br/>; <http://www.prefeitura.sp.gov.br/> acessados em 22 de abril de 2011.

<sup>501</sup> CEZAR Júnior, Gervásio. “Organização do projeto neoliberal nos anos 1970: revista Visão e sua ação orgânica partidária”. Texto inédito. Marechal Cândido Rondon: 2010. p. 1-12.

<sup>502</sup> FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização... op. cit.* p. 111-228.

<sup>503</sup> Diário Oficial do Estado de São Paulo. Edição de 19/01/1960, p. 72; O Empreiteiro. Edição nº 195.

<sup>504</sup> Diário Oficial do Estado de São Paulo. Edição de 29 de junho de 1974, p. 13.



ligado a empresas, como a Lauro Rios Fundações e também à Camargo Corrêa, pela qual foi indicado como presidente do consórcio que construiu a ponte Rio-Niterói<sup>505</sup>. Assmann exerceu cargos no setor público, presidindo a cia. do metropolitano urbano na gestão do empreiteiro Figueiredo Ferraz e a Cosipa após 1982, além de ter sido secretário de Transportes do governo Covas<sup>506</sup>. Por fim, Bernasconi foi presidente da empresa Maubetec e teve percurso em órgãos de classe, com funções na Fiesp, Ciesp, CBIC, Fórum Ibero-Americano de Engenharia Civil e Construção e no Sindicato das Empresas de Engenharia e Arquitetura<sup>507</sup>.

Vê-se como o corte empresarial dos presidentes do IE é acentuado, sendo que, ao contrário do Clube de Engenharia, grandes empresas de construção tiveram representantes à frente do órgão, como Hidroservice, Cetenco e Camargo Corrêa. Como veremos, a atuação da instituição teve marcas próprias em função dessa peculiaridade.

Ainda no primeiro governo do regime ditatorial, a campanha detonada pelo Clube de Engenharia da “luta pela engenharia nacional” provocou abalos nas eleições para chapa diretiva do instituto paulista. A oposição, liderada por Henry Maksoud, que defendia o engajamento do IE na campanha, venceu o pleito e assumiu uma posição crítica em relação à política nacional de transportes e obras, engajando-se na campanha do CE<sup>508</sup>. Maksoud era empresário do setor de projetos, principal ramo afetado pela política do governo Castello.

Na gestão seguinte, o IE se envolveu, na figura direta de seu presidente, nos estudos sobre a bacia do rio da Prata, com vistas à implantação de usina hidrelétrica na região<sup>509</sup>. Após a assinatura do Tratado de 1973, a empresa de Eduardo Celestino Rodrigues, a Cetenco, participou da construção da usina de Itaipu com mais quatro empresas. Além disso, em sua gestão, Celestino organizou cerimônia no instituto para entregar ao dono da Camargo Corrêa, o não-engenheiro Sebastião Camargo, o título de sócio honorário do IE em homenagem ao fato do empreiteiro ter erguido uma das maiores construtoras do país<sup>510</sup>.

Ainda durante a ditadura, o IE veio a público criticar os “prazos políticos das obras”, elogiou a proposta de Maluf de nova capital para o estado de São Paulo (projeto não-concretizado), apoiou a construção do aeroporto de Cumbica, os projetos nacionais de informática e de energia nuclear<sup>511</sup> e fez alterações nas publicações do instituto:

---

<sup>505</sup> INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia no Brasil. op. cit.* p. 128-53.

<sup>506</sup> <http://www.al.sp.gov.br/> acessado em 22 de abril de 2011; INSTITUTO de Engenharia. *op. cit.* p. 128-53.

<sup>507</sup> <http://www.institutodeengenharia.org.br/> acessado em 22 de abril de 2011.

<sup>508</sup> CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira. op. cit.* p. 13-30.

<sup>509</sup> INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia no Brasil. op. cit.* p. 128-53.

<sup>510</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de novembro de 1970, n° 34.

<sup>511</sup> INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia no Brasil. op. cit.* p. 128-53.

Desde 1968 a revista Engenharia já tinha circulação nacional. Em 1976 a publicação foi reestruturada, procurando enfatizar em cada número ‘um grande problema nacional do ponto de vista da engenharia’ e matérias que ampliavam o espaço dedicado a ‘problemas humanos e profissionais’. Em 1981, começou a circular o jornal *Evolução*, *house organ* do Instituto.<sup>512</sup>

Ao longo do regime, portanto, a entidade tentou ampliar as formas de difusão de suas idéias e projetos, usando para tal suas publicações.

Assim como no CE, a transição política foi sentida no IE. Já em 1977, o instituto fez coro com industriais paulistas e protestou contra políticas do governo Geisel, em função da “ingerência política em assuntos, funções e órgãos que, por sua natureza técnica, exigem a presença do engenheiro”. Eleito em 1979, Bauer defendeu que o órgão tivesse mais “consciência crítica” e, em 1983, Assmann assumiu compromisso de “transformar o Instituto em um amplo fórum democrático”, voltando-se para a “defesa dos interesses da coletividade”. Sua gestão teve fóruns sobre habitação popular, questão ambiental e o problema do petróleo<sup>513</sup>.

Se os ventos de democratização e a incorporação de novas temáticas caracterizaram o período da transição política no IE, as disputas políticas vigentes ao longo desse processo também o atravessaram. Assim, em 1982, o Instituto de Engenharia

foi surpreendido pelo governo do estado de São Paulo, que declarou o imóvel do Palácio Mauá de utilidade pública, para fins de desapropriações. Após o impacto inicial, os engenheiros reagiram e começaram a articular a negociação de um novo terreno para construir e instalar sua sede. Nesse período, o Instituto de Engenharia se instalou provisoriamente no 39º andar do Edifício Itália, na av. Ipiranga, esquina com a av. São Luís.<sup>514</sup>

No caso, conflitos político-empresariais envolvendo Maluf, Montoro, Fiesp e IE levaram à decisão do governo estadual. Assumindo o cargo o novo governador, o instituto recebeu do poder estadual terreno no Ibirapuera para funcionar provisoriamente. Foi um período apontado como difícil para o órgão, que “se via praticamente ameaçado de extinção”, segundo relato de sua memória, levando à campanha de doações para montagem da nova sede.

No período da transição do governo Figueiredo para o Tancredo/Sarney, o IE esteve envolvido na construção de sua sede própria e também na organização do ‘Almoço da construção’, que reunia líderes de associações e sindicatos com secretários governamentais e

---

<sup>512</sup> INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia no Brasil. op. cit.* p. 152.

<sup>513</sup> INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia no Brasil. op. cit.* p. 128-53.

<sup>514</sup> INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia no Brasil. op. cit.* p. 153.

chefes de órgãos contratadores de obras para resolução de problemas e entendimento mútuo<sup>515</sup>.

Por fim, no final dos anos 80 e nos 90, o IE foi defensor das privatizações e premiou agentes responsáveis pelos processos de venda do patrimônio estatal. É o que se pode verificar na listagem dos premiados históricos pelo Instituto de Engenharia:

Quadro 2.3 – Pessoas agraciadas com o ‘Prêmio Eminent Engenheiro do Ano’, do IE:

<b>1963</b>	Oscar Machado de Souza Costa	<b>1985</b>	Eliezer Batista da Silva
<b>1964</b>	Adriano Marchini	<b>1986</b>	Guido F. Pessoti
<b>1965</b>	Luiz Cintra do Prado	<b>1987</b>	Wagner Freire de Oliveira e Silva
<b>1966</b>	Luciano Jacques de Moraes	<b>1988</b>	Milton Vargas
<b>1967</b>	Amaro Lanari Júnior	<b>1989</b>	João Augusto Conrado do Amaral Gurgel
<b>1968</b>	Lucas Nogueira Garcez	<b>1990</b>	Edson Vaz Musa
<b>1969</b>	Mário Lopes Leão	<b>1991</b>	Bernardo Pimentel Mendes
<b>1970</b>	Alberto Pereira de Castro	<b>1992</b>	Rinaldo Campos Soares
<b>1971</b>	Eduardo Celestino Rodrigues	<b>1993</b>	Augusto Carlos de Vasconcelos
<b>1972</b>	Pedro Viriato Parigot de Souza	<b>1994</b>	Hermann Wever
<b>1973</b>	Telemaco Hippolyto van Langendock	<b>1995</b>	Carlos de Paiva Lopes
<b>1974</b>	Francisco Lima de Souza Dias Filho	<b>1996</b>	Paulo Salim Maluf
<b>1975</b>	Luiz Dumont Villares	<b>1997</b>	Luiz Carlos Mendonça de Barros
<b>1976</b>	André Tosello	<b>1998</b>	Mário Covas Júnior
<b>1977</b>	Antonio Hélio Guerra Vieira	<b>1999</b>	João Carlos de Souza Meirelles
<b>1978</b>	Olavo Egydio Setúbal	<b>2000</b>	Francisco Romeu Landi
<b>1979</b>	Antônio Ermírio de Moraes	<b>2001</b>	Mário Franco
<b>1980</b>	Ozires Silva	<b>2002</b>	Roberto Egydio Setúbal
<b>1981</b>	José Celestino Monteiro de Barros Bourroul	<b>2003</b>	Cristiano Kok
<b>1982</b>	Rubens Vianna de Andrade	<b>2004</b>	Vahan Agopyan
<b>1983</b>	Edson Fregni	<b>2005</b>	Dario Rais Lopes
<b>1984</b>	Theodósio Pereira da Silva	<b>2006</b>	Rubens Ometto Silveira Mello

Fonte: INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia no Brasil. op. cit.* p. 180.

Conforme se pode visualizar nos nomes presentes no quadro, não se trata de uma lista de eminentes engenheiros com pesquisas ou feitos profissionais importantes, mas sim de figuras públicas que exerceram funções destacadas no âmbito público ou privado. É possível notar vários ex-presidentes do IE, como Eduardo Celestino Rodrigues e Bernardino Pimentel Mendes, que compõem também o rol dos empresários do quadro, o que inclui também Antônio Ermírio de Moraes e Luiz Dumont Villares. Vários foram também empresários especificamente do setor da engenharia, como Cristiano Kok, Milton Vargas e Telemaco Langendock. Muitos são figuras públicas expressivas, como prefeitos, governadores e chefes de autarquias públicas. Por fim, é possível notar que na década de 1990 vários responsáveis

<sup>515</sup> Revista O Empreiteiro. Edições de maio e julho de 1985, nºs 210 e 212.

pelas privatizações, como Rinaldo Campos Soares (que privatizou a Usiminas), além de Luiz Carlos Mendonça de Barros, Mário Covas etc.

Pode-se afirmar que o Instituto de Engenharia de São Paulo foi um dos mais poderosos aparelhos privados de hegemonia do país, agremiando frações da burguesia paulista, e muitas vezes liderada por empresários da construção pesada. Ligada a outros aparelhos regionais da sociedade civil, como a Fiesp e a Associação Comercial de São Paulo (ACSP), o IE teve forte atuação junto ao aparelho estatal municipal e estadual paulista, os quais têm importância decisiva no mercado de obras públicas do país. Além disso, em diversos momentos entre 1964 e 1985, o IE, junto com a Fiesp e outras associações, teve canal privilegiado com o poder federal, sendo notáveis os períodos nos quais Delfim Netto esteve à frente da equipe econômica. O IE foi um importante organizador das idéias e concepções de mundo dos empresários paulistas da engenharia, e dos empreiteiros em particular, atuando junto ao poder público na defesa dessas frações da classe dominante.

Apesar de empregar o termo ‘engenharia’ em seu nome, verificamos que o CE e o IE estiveram longe de uma atuação meramente corporativa ao longo de suas trajetórias, sendo mais aparelhos privados de hegemonia com forte e demarcado perfil de classe, angariando idéias e interesses dos empresários ligados ao setor da engenharia. Dentre estes, destacam-se os do setor da construção pesada, em especial a partir dos anos 1950, quando essa fração de classe ganhou maior projeção econômica. Durante a ditadura, ambas instituições tiveram destacada função de veículo difusor e defensor das ideologias e das posições dos empreiteiros, porém as duas entidades não congregavam apenas esses empresários. A formação de aparelhos privados que agremiam somente companhias de construção pesada é posterior à fundação de ambos e será objeto de análise do tópico seguinte.

## **2.2 – As associações regionais da indústria da construção e construção pesada:**

As formas mais antigas de organização dos construtores em aparelhos privados voluntários da sociedade civil foram as de cunho local, regional e estadual. Apesar de certa atuação dessas entidades junto ao aparelho estatal nacional, em especial dentre as associações sediadas no Rio de Janeiro, o foco desses aparelhos eram os poderes públicos locais e regionais. Só na década de 1950 vieram as sociedades e sindicatos nacionais, reunindo empresas de diferentes estados. O que parece explicar essa anterioridade é o próprio caráter

originalmente regional da burguesia brasileira e dos empresários da construção pesada em particular. Com o desenvolvimento do mercado de obras públicas no país e com a organização dos fundos nacionais voltados para os empreendimentos de infra-estrutura, a construção civil ganhou seus aparelhos privados de hegemonia de caráter nacional e o próprio empresariado do setor perdeu, em termos relativos, seu caráter local ou estadual.

Trabalharemos nesse sub-capítulo as principais associações e sindicatos dos empreiteiros das federações com mercados de obras públicas mais desenvolvidos. Assim, serão contemplados apenas São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, porém deve ficar registrada a presença de diversas formas associativas desses empresários em outras unidades da União. Em especial no Rio Grande do Sul, Paraná, Bahia e em Brasília, houve aparelhos da sociedade civil poderosos, contando com empresas da escala extra-estadual e que têm forte influência nas políticas públicas regionais. Para efeito de ilustração, podemos citar o caso do sindicato gaúcho, que sob a liderança de Mario Maestri e Fedele Scorza acionou diversas vezes a imprensa e o governo federal nos anos 70, reclamando da reduzida quantidade de obras na região e concorrência predatória de empreiteiras das áreas mais dinâmicas do país<sup>516</sup>. O sindicato da construção civil de Brasília, da mesma forma, teve pronunciada importância e atuação junto ao governo do Distrito Federal, sendo ativamente liderado nos anos 80 por Sérgio Naya<sup>517</sup> – que tinha ligações com militares como Golbery do Couto e Silva –, e que abrigava empresas de grande porte, como a Encol<sup>518</sup>. Por fim, o sindicato baiano se expunha publicamente para, em sentido oposto ao do Rio Grande do Sul, celebrar o fato de que não haveria crise na construção civil naquele estado na segunda metade dos anos 70<sup>519</sup>.

Para além da construção pesada, os estados do país guardam sindicatos e associações ligados à construção civil, crédito imobiliário, edificações urbanas, administração de imóveis e outras formas associativas da construção leve. Não abordaremos aqui tais aparelhos privados e iremos nos centrar na análise das entidades dos empreiteiros.

### **A Associação da Indústria da Construção Civil do Rio de Janeiro (AICC):**

---

<sup>516</sup> Revista O Empreiteiro, edições de maio de 1976 e janeiro de 1978, n<sup>os</sup> 100 e 120.

<sup>517</sup> Sérgio Naya, empresário da construção ligado, na ditadura, a Golbery e deputado federal nos anos 80 e 90 ficou nacionalmente conhecido em 1998 pelo fato do edifício Palace II, construído por sua empresa – a Sersan –, ter desabado na Barra da Tijuca, matando oito pessoas. O empresário, que atuava também em mineração, comunicações e – segundo denúncias – narcotráfico, morreu em 2009. Ver <http://folha.uol.com.br/>

<sup>518</sup> Informe Sinicon. Edição de 15 de outubro de 1984, n<sup>o</sup> 28, ano I.

<sup>519</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de junho de 1977, n<sup>o</sup> 113.

O primeiro aparelho da sociedade civil composto apenas por construtores – superando a organização dita corporativa do CE e do IE – nasceu na antiga capital federal, na Primeira República. Em 1919, com a liderança do comendador e empresário Antonio Jannuzzi, 92 construtores formaram a AICC. Eram, na verdade, empresários relacionados à construção civil urbana, mas que trabalhavam constantemente com o setor público, construindo conjuntos habitacionais e vilas operárias para a prefeitura do Distrito Federal. Em 1935, em função da legislação então criada, a associação foi transformada em sindicato e, registrada no Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio em 1941, passou a ser denominada Sindicato da Indústria de Construção, ou Sinduscon-Rio<sup>520</sup>.

Desde seu início, a AICC funcionou como um aparelho privado de hegemonia, tentando difundir para amplos segmentos da população carioca suas idéias e concepções de mundo. Assim, Jannuzzi e outros escreviam artigos em jornais da cidade, defendendo políticas para a solução do problema das moradias populares. Além disso, segundo Romulo Mattos, o periódico *Correio da Manhã* era porta-voz da associação, expressando os interesses dos construtores na década de 20<sup>521</sup>. O poder público também era alvo de atuação direta da entidade desde seu nascedouro e, já no governo do empresário da construção Carlos Sampaio, houve decisões favoráveis à associação. Após aprovação de lei pelo governo Eptácio Pessoa, concedendo incentivos para construção de casas para operários e funcionários públicos, e que não agradava os empresários do setor, a AICC fez pressão junto ao novo prefeito do Distrito Federal, apresentando projetos alternativos. Sampaio vetou a lei aprovada no governo anterior e re-encaminhou a questão da forma como desejavam os construtores<sup>522</sup>.

Quadro 2.4 – Presidentes da AICC/Sinduscon-RJ:

<b>Nome do presidente:</b>	<b>Empresa:</b>	<b>Período da gestão:</b>
Antônio Jannuzzi	Jannuzzi	1919 a 1928
Luiz Maria Mattos Júnior	...	1928 a 1931
Joaquim da Silva Cardoso	Silva Cardoso	1931 a 1934
Lucien André Adolpho Remy	...	1934 a 1938
Eduardo V. Pederneiras	Pederneiras	1938 a 1954
Mário Magalhães de Souza Freire	Freire e Sodré	1954 a 1956
Haroldo Lisboa da Graça Couto	Graça Couto	1956 a 1958
Félix Martins de Almeida	Martins de Almeida	1958 a 1968
Haroldo Lisboa da Graça Couto	Graça Couto	1968 a 1977
João Fortes	João Fortes	1977 a 1980
Jacob Steinberg	Servenco	1980 a 1983

<sup>520</sup> LEAL, Maria da Glória de Faria. *A Construção do Espaço Urbano... op. cit.* p. 40-96.

<sup>521</sup> MATTOS, Romulo Costa. *Pelos Pobres! op. cit.* p. 241-53.

<sup>522</sup> LOBO, E. M. L.; CARVALHO, L. de A.; STANLEY, M. *Questão Habitacional... op. cit.* p. 104-24.

Ferdinando Magalhães	Santa Isabel	1983 a 1986
Luiz Chor	CHL	1986 a 1992
Carlos Firme	Ponto3	1992 a 1996
Natalino Rabinovitch	Pinto de Almeida	1996 a 2000
Roberto Kauffmann	Arkan	2000 a 2012

Fonte: <http://www.sinduscon-rio.com.br/> acessado dia 26 de abril de 2011.

Analisando a lista dos presidentes da associação, no quadro 2.4, é possível verificar sua ligação ao ramo das edificações urbanas. É interessante notar o pequeno número de presidentes da organização, 15 em mais de 90 anos de história. Apesar da presença dominante de empresários voltados para o ramo imobiliário, há empreiteiros dentre os associados e diretores do Sinduscon, visto que empresas de construção pesada investiam no setor e também porque o sindicato tinha como tema e função tratar das obras públicas urbanas do Rio.

A gestão Lucien Remy aproximou o sindicato de outras entidades da classe dominante carioca e brasileira. Em 1937, o Sinduscon-RJ passou a pertencer à União dos Sindicatos Patronais e à Federação dos Sindicatos Industriais do Rio de Janeiro. Nos dias atuais, a entidade é filiada ao sistema Firjan, tendo nela representantes<sup>523</sup>.

A gestão Pederneiras reforçou o poder e caráter ideológico da entidade, ao ampliar de 191 para 439 o número de empresas sindicalizadas apenas entre 1937 e 1944 e ao definir a entidade como “instrumento para o progresso e o desenvolvimento da cidade do Rio de Janeiro”. Em sua gestão, a construção civil carioca experimentou forte expansão e houve dificuldades para obter materiais em função da guerra, levando o sindicato a agir para atenuar tais problemas. Os construtores faziam parte então da Comissão de Abastecimento do Ministério da Agricultura, que tratava do tema do desabastecimento de alimentos e matérias-primas. O Instituto Nacional do Pinho foi acionado pelo sindicato, sendo demandadas cotas para exportação do produto, em função de seus preços elevados. O Sinduscon visitou o embaixador dos Estados Unidos para rever a proibição da exportação de motores de elevadores daquele país, conseguindo permissão da prefeitura do Rio para construção de prédios de quatro andares sem elevador. Entrou em contato com produtores de ferro e aço, como a Belgo-Mineira, e realizou anúncios e entrevistas em jornais como O Globo, obtendo permissão federal para importação dos insumos. Como mecanismo de pressão –comum também no discurso das associações de construção pesada –, o Sinduscon-Rio alarmava com a possibilidade de desemprego e crise social na cidade<sup>524</sup>.

Mesmo com a transferência da capital federal e a relativa estagnação econômica do estado nos anos 1970, o sindicato manteve projeção nacional mais pronunciada que o de

<sup>523</sup> LEAL, Maria da Glória de Faria. *A Construção do Espaço Urbano... op. cit.* p. 40-96.

<sup>524</sup> LEAL, Maria da Glória de Faria. *A Construção do Espaço Urbano... op. cit.* p. 40-96.

outras federações. Assim, João Fortes, próximo do presidente Figueiredo, chefiou o Sinduscon-Rio por quatro anos e, sem seguida, assumiu a Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC). No início do governo Sarney, a cerimônia de comemoração dos 50 anos do sindicato contou com a presença do presidente do Sinicon e do ministro do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, Flávio Peixoto, que, na ocasião, prometeu profunda reformulação no SFH<sup>525</sup>.

Apesar de ter sido a primeira organização dos empresários da construção no país, a AICC/Sinduscon congregou eminentemente construtores ligados ao setor de edificações urbanas, tendo atuação marginal no ramo de obras públicas. A primeira associação de empreiteiros *stricto sensu* foi criada no maior mercado de obras públicas no país, São Paulo.

### **A Associação Paulista dos Empreiteiros de Obras Públicas (Apeop):**

Na sua importante dissertação de mestrado, Regina Camargos afirma que os sindicatos e associações de empreiteiros, como Apeop, Sinicon e outros – com a exceção da ACCE – agremiam e são controlados pelo pequeno capital<sup>526</sup>. Tentaremos mostrar, no que se refere à Apeop e outras instituições do setor, que essa afirmação é verdadeira, mas tem validade histórica limitada, visto que elas *se tornaram* entidades do pequeno capital, em função do próprio desenvolvimento econômico do país, com suas especificidades, e também das disputas políticas ocorridas ao longo dos anos 70 e 80 no interior desses aparelhos privados.

A Apeop tem origem em uma Divisão Técnica no interior do Instituto de Engenharia, criada nos anos 1940 em função da elevação dos trabalhos em obras públicas. Era o tempo das administrações de Adhemar de Barros e Prestes Maia em São Paulo, com suas marcantes intervenções urbanas e investimentos em obras de infra-estrutura. Em 1947, o grupo de engenheiros e empreiteiros envolvidos na referida Divisão Técnica do IE resolveu criar a Associação Profissional dos Contratadores de Obras Públicas de Engenharia do Estado de São Paulo. A entidade teve outros nomes e, em 1967, passou a se chamar apenas Associação Paulista dos Empreiteiros de Obras Públicas (Apeop)<sup>527</sup> e teve como primeiro presidente Francisco Azevedo, engenheiro da Poli, fundador da empreiteira Azevedo & Travassos e oriundo dos altos quadros do IE, instituto do qual já havia sido presidente<sup>528</sup>.

---

<sup>525</sup> Informe Sinicon. Edição de 30 de junho de 1985, nº 7, ano II.

<sup>526</sup> CAMARGOS, Regina Coeli Moreira. *Estado e Empreiteiros no Brasil*. op. cit. p. 159-66.

<sup>527</sup> Depois, a palavra empreiteiro foi substituída por empresários. Ver GUEDES, H. *Histórias...* op. cit. p. 15-26.

<sup>528</sup> INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia no Brasil*. op. cit. p. 88-125.



A Apeop foi a primeira entidade fundada no país a reunir exclusivamente empresários da construção pesada e sua trajetória é marcada pela importância decisiva no setor, malgrado seu alcance regional. Foi referência para associações semelhantes e teve forte combatividade em alguns períodos. Tinha 300 associados em meados dos anos 70<sup>529</sup> e seguindo a tradição do IE, contou com atividades técnicas e acadêmicas, como a organização do mini-curso sobre o método de administração de obras Pert-CPM, lecionado pelo engenheiro Cyro Camargo Penteado, e que depois virou livro, com apoio da Apeop e da revista O Empreiteiro<sup>530</sup>.

A entidade dizia ter um código de atuação. Conforme o presidente Hugo Marques Rosa, em 1980, eram dois seus princípios básicos: “1º) Nunca defender questões que entrem em conflito com os interesses da sociedade e 2º) nunca defender questões que conflitem com os interesses de outros associados.”<sup>531</sup> Esse período, passagens dos anos 70 para os 80, foi de crise na Apeop, com conflitos entre seus membros, e momento no qual a associação se voltou para segmentos mais amplos da população, de modo a obter apoio para suas propostas.

A Apeop tinha parceria com a revista O Empreiteiro, sendo a entidade de empreiteiros mais mencionada e acompanhada pelas reportagens do periódico técnico até 1985. O ápice dessa relação ocorreu em 1980, quando a Apeop e seu presidente foram escolhidos pela revista como ‘homem de construção do ano’<sup>532</sup>. Como formas de publicação, a Apeop tinha um boletim informativo interno e, desde meados dos anos 70, passou a publicar artigos e informes na revista A Construção São Paulo, sendo que os artigos escritos na gestão de Henrique Guedes foram publicados em um livro<sup>533</sup>.

A atuação da entidade incluía a realização e uso da sede como local para eventos de empreiteiros. Assim, a Apeop foi escalada para organizar o II Encontro Nacional da Construção, em 1986, evento promovido pela CBIC. Desde 1985, a Apeop se envolveu na organização dos ‘almoços da construção’, que agregavam outras entidades e representantes do aparelho de Estado. A interlocução e recepção de políticos e administradores públicos em sua sede era freqüente, sendo um exemplo a palestra do ministro dos Transportes, Cloraldino Severo, em 1984, no escritório da Apeop. A relação da associação com o governo estadual no período era estreita e a posse da diretoria 1985-1986 foi realizada no Palácio dos Bandeirantes, com a presença do governador Francisco Montoro<sup>534</sup>.

---

<sup>529</sup> GUEDES, Henrique (APEOP). *A Outra Face do Empreiteiro*. São Paulo: Pini, 1977. p. 151-66.

<sup>530</sup> Revista O Empreiteiro. Edições de fevereiro e junho de 1970, n<sup>os</sup> 25 e 29.

<sup>531</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de novembro de 1980, n<sup>o</sup> 155.

<sup>532</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de novembro de 1980, n<sup>o</sup> 155.

<sup>533</sup> GUEDES, Henrique (APEOP). *A Outra Face do Empreiteiro*. São Paulo: Pini, 1977.

<sup>534</sup> Informe Sinicon. Edição de junho de 1986, n<sup>o</sup> 6, ano III; Revista O Empreiteiro. Edições n<sup>os</sup> 197, 210 e 212.

A entidade realizava homenagens para agentes do aparelho de Estado estimadas pelos empreiteiros. Em 1980, José Lopes de Oliveira, presidente do BNH, foi escolhido pela Apeop como o “administrador do ano” por suas realizações na habitação popular, que demandavam obras de pequenas e médias construtoras, majoritárias na Apeop então. De forma semelhante, com poucos meses no cargo, o ministro do Planejamento João Sayad foi homenageado pela Apeop e outras entidades de empreiteiros, em agosto de 1985, por suas ações e diretrizes de política econômica, enquanto Francisco Dornelles, da Fazenda, era criticado pelas associações de construtoras, dada sua política de austeridade fiscal. Dornelles caiu um mês depois<sup>535</sup>.

Além das homenagens e premiações, a atuação pública da Apeop era marcada pelas críticas, defesa de projetos e reclamações em relação a certos órgãos e políticas. Diante da falência da Metropolitana em fins de 1974, por exemplo, a Apeop aproveitou para criticar a defasagem da tabela oficial de preços usada para pagamentos a empreiteiras. Fez coro com outras entidades atacando os atrasos de pagamentos por órgãos como o DER-SP, em 1976<sup>536</sup>.

Para além das críticas, a atuação junto ao aparelho de Estado se dava também no sentido da ‘colaboração’. Em 1971, a Apeop e o Sinicesp fizeram convênio com o DER-SP para definir as obras rodoviárias prioritárias para o ano de 1972, em grupo de trabalho liderado pela Secretaria estadual de Fazenda. A elaboração de projetos e sugestão de diretrizes políticas era outra marca da atuação da Apeop, havendo caso emblemático em 1972, quando a associação reclamou dos efeitos da centralização de recursos na esfera federal, destacando que a medida havia reduzido as verbas estaduais disponíveis para obras. A Apeop defendeu então a redução dos gastos de custeio pelo governo paulista, de modo a liberar maior contingente financeiro para os investimentos, propondo as seguintes medidas:

“1- Aumento cada vez maior dos investimentos; 2- programação financeira adequada para pagamento das obras contratadas; [...] 4- programação de longo prazo para permitir reequipamento no setor, de tal forma que as alterações de natureza política não venham a provocar interrupções no ritmo das construções”.<sup>537</sup>

As diretorias da Apeop eram eleitas para gestão bienal, sendo permitida a reeleição. A composição das diretorias sofreu alterações ao longo da trajetória da associação, havendo aumento do número de vice-presidências na passagem da década de 1970 para a de 1980.

Como se nota no quadro 2.5, até meados da década de 1970, dirigentes de grandes empresas paulistas de construção (como Azevedo & Travassos, CBPO e Cetenco) presidiram

---

<sup>535</sup> Informe Sinicon. Edição de 15/08/1985, nº 9; Revista O Empreiteiro. Edição de dezembro de 1980, nº 156.

<sup>536</sup> Revista O Empreiteiro. Edições de janeiro de 1975 e março de 1976, nºs 84 e 98.

<sup>537</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de janeiro de 1972, nº 48.

a Apeop, o que teve reversão a partir de então, com predomínio de empresas de menor porte, que passaram a dar o tom da entidade. Com dados sobre as diretorias da entidade na década de 1970, obtidos na revista O Empreiteiro, é possível notar a saída de grandes empresas do seu quadro administrativo, e não só de sua presidência.

Quadro 2.5 – Presidentes da Apeop, desde a fundação ao final da ditadura:

<b>Presidente:</b>	<b>Empresa:</b>	<b>Período da gestão:</b>
Francisco Azevedo	Azevedo & Travassos	1947-1948
João Caetano Álvares Jr.	...	1949-1950
Mário Freire	...	1951-1952
Heitor Pimentel Portugal	...	1953-1954
Oscar Costa	...	1955-1956
Francisco Palma Travassos	Azevedo & Travassos	1957-1958
Tito de Carvalho	...	1959-1960
Eduardo Celestino Rodrigues	Tenco (futura Cetenco)	1961-1962
João Mathias Barker	...	1963-1964
Jorge Beretta	Esse-Esse	1965
Clovis Felipe Olga	CBC	1966
Renato de Albuquerque	Albuquerque & Takaoka	1967-1968
Oswaldo José Stecca	Constecca	1969-1972
Bernardino Pimentel Mendes	Itaporã / A. & Travassos	1973-1974
Henrique Guedes Pereira Leite	H. Guedes	1975-1976
Oswaldo José Stecca	Constecca	1977-1978
José Carlos de Almeida Guedes	Radial	1979-1982
Hugo Marques Rosa	Método	1983-1986

Fonte: Revista O Empreiteiro. Edições nº 155, 159, 184 e 209.

Com a nova conjuntura inaugurada a partir de 1973, surgiu de fato uma cisão entre grandes empreiteiros e os pequenos e médios concorrendo por um volume estável e, depois, decrescente de obras. Essa disputa, no âmbito do mercado, reverberou nas associações de classe, que se polarizaram entre esses dois grupos. A Apeop, em particular, tornou-se associação com preponderância dos pequenos e médios empreiteiros e elegeu as grandes construtoras como adversário principal, como se verifica na atuação pública da entidade.

O marco decisivo para esse conflito em São Paulo se deu em 1976, com a licitação da Via Norte, renomeada depois estrada dos Bandeirantes. O edital exigia um capital social de tal monta para participar da concorrência que só as cinco empreiteiras que construíam Itaipu poderiam participar. Foi amplo o tom de reclamação contra a Dersa, autarquia responsável pelo empreendimento, entre as entidades e empresas de engenharia, sendo que a Apeop teve atitude especialmente agressiva. Henrique Guedes, presidente da associação então, denunciou que o edital era direcionado para os participantes do consórcio responsável por Itaipu e que a Dersa fazia um “processo de livre escolha mascarado de licitação”. Afirmava que pelo menos

mais 15 empresas poderiam construir a via, o que seria mais vantajoso para as contas estaduais e corresponderia também aos “princípios cristãos de uma justa distribuição de trabalho para todos”<sup>538</sup>. A Apeop indicou aos seus associados que entrassem na justiça contra os editais com altas exigências de capital e, já então, Guedes defendia a “moralização dos certames administrativos”, criticando as obras “faraônicas” e a concentração no setor. O presidente da associação relatou que teria recebido proposta de grande contrato para conservação de estradas em troca da interrupção de seus ataques públicos à concorrência. Guedes depois fundou o Clube dos Empreiteiros, em 1987, com vários membros da Apeop<sup>539</sup>.

A denúncia do presidente da Apeop criou problemas para ele, como lembrou depois o então presidente Almeida Guedes:

No princípio da briga [...] contávamos [sic] com o apoio da imprensa, mas, depois, por motivos mal explicados, tanto a imprensa quanto as outras entidades retiraram-se discretamente da questão e a Apeop ficou sozinha. Foram tempos difíceis. Uma corrente de associados da Apeop defendeu uma moderação maior da entidade, enquanto Henrique Guedes preferiu continuar com as denúncias. A situação acabou se acalmando quando surgiram ameaças veladas de prisão contra o então presidente. ‘Minha mulher chegou a fazer até novena’, diz ele. ‘Alguns dizem que esse foi o pior período de conflito entre a Apeop e o Executivo: realmente, o relacionamento da Apeop com o governador não era bom. Mas Paulo Egídio nunca ouviu uma entidade de classe. Por outro lado, nosso relacionamento com o segundo escalão do governo sempre foi muito bom.’<sup>540</sup>

A indicada ameaça de prisão a um dirigente de entidade patronal era algo novo na ditadura e não teve similares desde o golpe, marcando a alta intensidade a que esse conflito – entre grande e pequeno capital por posições no aparelho de Estado – chegou naquela situação.

As duas gestões seguintes na Apeop reforçaram o viés agressivo e em defesa das pequenas e médias empresas, apesar das grandes Cetenco e Mendes Júnior constarem na diretoria da entidade na gestão 1977-1978<sup>541</sup>. José Stecca criticou a ameaça de cortes nas verbas para obras, afirmando que a medida levaria a desemprego, crise social e aumento na criminalidade. Reclamou de outras obras que estariam sendo direcionadas para grandes empreiteiras, tendo como resposta um estudo do governo estadual que afirmava que entre março de 1975 e novembro de 1977, os órgãos estatais haviam firmado 115 contratos com grandes construtoras e 2761 com pequenas e médias. A resposta da Apeop veio logo: “Acontece que as 11 construtoras consideradas ‘grandes’ abocanham 36% da verba total!”. Stecca emendou: “Somos a favor da livre iniciativa e achamos que a concentração de obras

---

<sup>538</sup> GUEDES, Henrique (APEOP). *A Outra Face do Empreiteiro*. *op. cit.* p. 123.

<sup>539</sup> GUEDES, H. *Histórias...* *op. cit.* p. 203-66; Revista O Empreiteiro. Edição de agosto de 1976, nº 103.

<sup>540</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de novembro de 1980, nº 155.

<sup>541</sup> GUEDES, Henrique (APEOP). *A Outra Face do Empreiteiro*. *op. cit.* p. 161-2.

em um pequeno número de firmas prejudica esse regime que defendemos, favorecendo a monopolização do mercado construtor.”. Para ele, a situação havia chegado a tal ponto porque o relacionamento dos pequenos com o governo “não é tão bom quanto o do grande empreiteiro”. Reclamava ainda dos atrasos nos pagamentos, altos juros e baixos lucros<sup>542</sup>.

Almeida Guedes manteve o tom crítico em relação ao que ele chamou de as “5 irmãs”, além de atacar o tom desesperado de algumas empresas nas concorrências, o que levava a um “suicídio empresarial”, dados os baixos valores propostos para realizar as obras. Por isso, a “combativa APEOP” lançou os “Princípios Básicos para Regular as Licitações de Obras Públicas”, defendendo uma média ponderada nas licitações, de modo a não gerar prejuízos para as empresas. Nesse período, o governo federal lançou ampla meta de construção de casas populares e os empreiteiros da Apeop atuaram muito junto ao BNH<sup>543</sup>.

A agressividade da associação foi festejada em 1980, com a premiação de Almeida Guedes como ‘homem de construção do ano’ pela revista O Empreiteiro. O editor do periódico assim escreveu no editorial de título “Uma entidade enfim representativa”:

Algumas grandes empreiteiras certamente vão ter que torcer o nariz quando virem o presidente da Apeop, José Carlos de Almeida Guedes, indicado como ‘O Homem de Construção do Ano’ pela revista O Empreiteiro. É que a sua atuação à frente da Apeop entrou muitas vezes em choque frontal com os interesses das grandes empresas do setor – como em várias licitações públicas recentes, envolvendo obras de grande vulto.<sup>544</sup>

A revista apoiou abertamente a causa da Apeop contra as grandes empresas, elogiando a atuação de seus três últimos presidentes e condenando os editais direcionados, bem como a política das maiores empreiteiras do país.

Na entrevista que consta nessa edição, Almeida Guedes propôs novas obras no país, voltadas para o benefício social, como transporte de massa, habitação popular e saneamento. Essas três áreas – de atuação principal de pequenas e médias empreiteiras – se tornaram a bandeira da Apeop e representavam a adaptação do seu discurso à nova conjuntura política do país. A Apeop lançou o documento “A Resposta da Construção Civil à Crise Econômica”, de 16 páginas, apresentado no V Enco (Encontro Nacional da Construção), no qual defendia a reversão da recessão, o controle da inflação e a exploração de fontes alternativas de energia. Insistia ainda que o setor era o que mais gerava empregos:

---

<sup>542</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de fevereiro de 1978, nº 121.

<sup>543</sup> Revista O Empreiteiro. Edições de março e julho de 1980, nº 146 e 150.

<sup>544</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de novembro de 1980, nº 155.

Cada milhão de cruzeiros gera um número diferente de empregos, conforme o setor em que é investido: 1,2 no químico e petroquímico, 5,9 no automobilístico, 11,2 no de auto-peças, 22,2 no de móveis e artefatos de decoração e 347 na construção. Deve-se notar ainda que a indústria de construção é a porta de entrada de grande parte da mão-de-obra nacional no mercado moderno de trabalho. Os serventes e auxiliares vão-se adaptar à disciplina e às condições de trabalho; com eles se formam os oficiais e mestres de indústria e parte dos operários em outros ramos industriais empregados nos serviços.<sup>545</sup>

O discurso da geração de empregos pelo setor e do perigo do desemprego com a redução dos investimentos em obras públicas era lugar comum nas exposições dos empresários da construção e, em momento de crise econômico-social, era especialmente explorado.

Guedes diferenciou as grandes das empresas de menor porte, mas defendeu sua união:

As portas da Apeop estão abertas às grandes empreiteiras. Não temos nada contra as grandes empresas, que são indispensáveis às obras de alta tecnologia. Mas as médias e pequenas construtoras também tem [sic] o seu lugar no mercado. E acredito que somente trabalhando juntos – grandes, médias e pequenas – é que teremos uma entidade forte para influir nos processos decisórios.<sup>546</sup>

Apesar das palavras aparentemente gentis, a posição dos grandes empresários na associação então era de certo deslocamento e a Apeop era vista por eles como adversária das mesmas.

Os conflitos não se davam apenas no terreno da construção e atingiam todo o empresariado industrial:

A Apeop é uma massa em formação. Temos muitas empresas a associar ainda [...]. Mas as maiores farpas sobram mesmo para a Fiesp. [...]  
[N]este órgão, Almeida Guedes reivindica uma liderança efetiva, que, durante as seguidas gestões de Theobaldo de Nigris foram impossíveis.  
Agora, com Luís Eulálio Bueno Vidigal – que recebeu o apoio incondicional da Apeop desde o lançamento de sua candidatura, Almeida Guedes parte em busca de sua liderança.<sup>547</sup>

Os conflitos na Fiesp correspondiam à disputa entre diferentes frações da burguesia industrial paulista, em momento de quebra do pacto político e cisão no empresariado. No caso, uma das maiores reclamações da Apeop dizia respeito ao uso dos recursos do Sesi e do Senai.

Outro alvo de ataque da gestão Almeida Guedes era um agente dado como inimigo comum dos empresários do setor e do chamado setor produtivo em geral:

As empresas empreiteiras de obras públicas, particularmente as de pequeno e médio porte, não podem resistir às taxas escorchantes de juros que estão sendo obrigadas a

---

<sup>545</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de novembro de 1980, n° 155.

<sup>546</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de novembro de 1980, n° 155.

<sup>547</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de novembro de 1980, n° 155.

pagar. Elas simplesmente vão ter que despedir os empregados e reduzir muito ou até encerrar suas atividades, com sérias repercussões econômicas e sociais, se continuarem condenadas à usura financeira, vigente desde que os juros foram liberados.<sup>548</sup>

Os banqueiros e os juros altos viravam espécie de ‘judas’ do capital industrial no período, sendo duramente criticados em particular pelos empreiteiros. No caso, o ataque se junta à crítica da medida governamental que liberava as taxas de juros praticadas pelos bancos.

As gestões posteriores a Almeida Guedes na Apeop dariam prosseguimento às críticas aos juros, atrasos em pagamentos, exigências dos editais, dentre outros. O tom, no entanto, foi mais moderado do que nas gestões de Henrique Guedes, Stecca e Almeida Guedes. O confronto entre as duas posturas polarizou a Apeop em 1985, quando Hugo Marques Rosa venceu a reeleição contra a chapa liderada por Almeida Guedes por 8 votos (135 a 128)<sup>549</sup>. A postura mais pragmática de Rosa vencia a agressividade de Almeida Guedes, porém a marca de entidade representativa dos interesses do pequeno capital no setor se manteve.

O pioneirismo da formação de um aparelho privado de hegemonia dos empreiteiros em São Paulo é sintoma não só do desenvolvimento mais avançado da construção pesada no estado, e da indústria paulista em geral, mas indicativo também do maior grau de organização da burguesia paulista, e particularmente dos seus empresários da construção. Essa precocidade teve efeitos na correlação de forças no aparelho de Estado e nas políticas públicas, impulsionando o direcionamento de mais recursos para as atividades do setor, inclusive com verbas da União. Já no que diz respeito à trajetória da Apeop na ditadura, pode-se dizer que, de certa forma, ela expressa conflitos e processos subjacentes a o setor de construção pesada como um todo no país. De um momento em que havia contratos para todos passou-se a uma conjuntura em que o bolo teve que ser dividido, não atendendo mais todas empresas do setor. Como o ônus maior ficou para as empresas de menor porte econômico e político, elas se juntaram e tomaram a direção da associação, que antes agremiava construtores de variados portes em um convívio pacífico. A Apeop – que até então era a entidade dos pequenos, médios e grandes empreiteiros – passou a ser dominada pelo pequeno e médio capital do setor construtor. O alvo das críticas e campanhas da associação é emblemático da nova conjuntura política: eram banqueiros e grandes empreiteiros, exatamente os grupos que parecem ter sido reposicionados de outra forma no bloco de poder em passagens dos anos 70 para os 80.

---

<sup>548</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de abril de 1981, nº 160.

<sup>549</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de abril de 1985, nº 209.

### **O Sindicato de Construção Pesada de São Paulo (Sinicesp):**

Do interior da Apeop, originou-se em 1967 outro aparelho da sociedade civil dos empreiteiros paulistas, em paralelo à antiga associação. O Sinicesp partiu de uma cisão no interior da Apeop e teve uma configuração e atuação bem diferenciada em relação à entidade que lhe deu origem, a começar pelo caráter sindical, e não associativo. O Sinicesp – como é comum nos aparelhos do setor – era um organismo voltado fundamentalmente para uma agência estatal, no caso o Departamento de Estradas de Rodagem de São Paulo (DER-SP). O Sinicesp tinha também uma forma de manifestação mais comedida e reservada do que a Apeop e teve um processo de crescimento no período pós-ditadura, ao contrário da associação estadual de empreiteiros, que parece ter experimentado uma decadência após 1985.

No livro de memórias da Sinicesp, não se esconde a ligação da entidade com o departamento estadual de rodovias: “Em meados da década de 60, as empresas que trabalhavam para o DER [SP], na construção de estradas, sentiram a necessidade de um organismo que as representasse perante o governo.” Também não se omitem as desavenças no interior da Apeop, que propiciaram a criação do sindicato, visto que naquela associação “era grande a diversidade de interesses e não apenas no que diz respeito às obras, mas também no tocante ao dissídio.” As primeiras reuniões do grupo de 30 empreiteiros ocorreram nos escritórios da construtora Setal, de Tubal Lopes Galvão, e consta que nem todos eram favoráveis à criação de uma nova entidade: “Houve algumas reações contrárias de integrantes da Apeop e foi preciso vencer algumas resistências antes de pedir à Federação das Indústrias que protocolasse o pedido junto ao Ministério do Trabalho.”<sup>550</sup>

A CLT obrigava que todo sindicato fosse precedido da criação de uma associação e, em 1967, foi formada a Associação Profissional da Indústria da Construção de Estradas, Pontes, Portos, Aeroportos, Barragens e Pavimentação. No ano seguinte, a associação foi transformada em sindicato, sendo criado o Sindicato da Indústria da Construção de Estradas, Pavimentação e Obras de Terraplanagem em Geral do estado de São Paulo, com a sigla inicial Sicepot-SP. Nota-se que o nome da associação inicial e o primeiro nome do sindicato privilegiavam o setor rodoviário e excluía as obras ferroviárias e metroviárias. Logo em seguida, a sigla foi alterada para Sinicesp e, em 1992, a entidade foi renomeada para Sindicato da Indústria da Construção Pesada do estado de São Paulo, ampliando sua área de atuação. No

---

<sup>550</sup> SINICESP [Luiz Roberto de Sousa Queiroz]. *A Saga da Construção Pesada em São Paulo*. op. cit. p. 18-27.



livro de memórias da instituição, é exibido com destaque a assinatura do ministro do Trabalho Jarbas Passarinho homologando a criação da entidade, em 6 de dezembro de 1968.<sup>551</sup>

Da fundação do futuro Sinicesp participaram 38 empresários em 1967, sendo que somente 22 participaram da reunião que definiu pela criação, representando 24 empresas, conforme se percebe no quadro a seguir:

Quadro 2.6 – Fundadores do Sinicesp:

<b>Empreiteiro:</b>	<b>Empresa representada:</b>
Valdo Silveira	Aragon
Adriano Domingues	Adriano Domingues
Jacomo Palmieri	Misorelli-Palmieri
Oswaldo Gianella	Gianella
William Monfrinatti	Cabiúna
Bernardino Pimentel Mendes	Itaporã / Azevedo & Travassos
José Fonseca	Heleno & Fonseca
Newton Cavaleiri	Serveng
Antonio Basile	Gerplan
Moacir Ferreira Dottori	Starpavi
Clovis Valentim	Terpenco
Tubal Lopes Galvão	Setal
Fernando Vaqueiro Ferreira	Equipavi
Abid Tuffi Maluf	Soempa
João Alves Capucho	
Artur Imamura	Mantiqueira
João Eduardo A. da Motta	Construpereira de Souza
Hélcio de Souza Ribeiro	Termaco
Helder Ferreira Dottori	CBR
Olavo Pacheco Silveira	Conter
Aziz Maluf	Cogec
Ubirajara R. Amorim	Construtécnica; Construpauli
Caio Martins	Ituana

Fonte: SINICESP [Luiz Roberto de Sousa Queiroz]. *A Saga da Construção Pesada... op. cit.* p. 28-35.

Além dos 22 empresários, participou da reunião João Alves Capucho, que provavelmente secretariava os trabalhos. São pequenas e médias empreiteiras paulistas, não sendo percebida a participação das grandes do estado, como Camargo Corrêa, CBPO, Cetenco, Servix e Rossi. Nota-se também que alguns empresários presentes participavam dos quadros e da direção da Apeop, antes e após a criação do Sinicesp, denotando que as duas entidades fizeram uma representação paralela dos empreiteiros paulistas.

O fato de ser um sindicato, e não uma associação, conferia ao Sinicesp algumas peculiaridades, como o fato de ter empresas associadas e filiadas. A entidade surgiu com a

<sup>551</sup> SINICESP [Luiz Roberto de Sousa Queiroz]. *A Saga da Construção Pesada em São Paulo. op. cit.* p. 18-27.

qualidade de representar legalmente dos empreiteiros do estado perante o governo, ao contrário da Apeop. Essa marca não exclui o fato de a entidade ter surgido por medida voluntária dos empresários da construção pesada interessados na criação de um aparelho que representasse seus interesses, ante o aparelho de Estado e à sociedade. O fato de uma associação preceder a criação do sindicato reforça o fato de que o Sinicesp deve ser encarado como um aparelho privado de hegemonia.

A ligação com o DER é exaltada no livro de memória da entidade e a própria história do departamento estatal é ali relatada, em tom elogioso. Um capítulo do livro comemorativo dos 40 anos do Sinicesp tem como título: “Nasce o DER/SP, início da era das rodovias”. Da mesma forma, o presidente do aparelho da sociedade civil em 2003 afirmou: “O Sindicato sempre foi muito ligado ao DER.”<sup>552</sup> O fato de um aparelho privado ser criado objetivando a atuação junto a uma agência ou empresa estatal específica não é algo inédito e havia ocorrido em outras situações, sendo um exemplo a Abemi e sua forte ligação com a Petrobrás.

Quadro 2.7 – Diretoria do Sinicesp no período 1969-1972:

<b>Diretor:</b>	<b>Empresa:</b>	<b>Função na diretoria:</b>
Adriano Domingues	Adriano Domingues	Presidente
Newton Cavaleiri	Servienge	Primeiro vice-presidente
Jorge Beretta	Esse-esse	Segundo vice-presidente
Aziz Maluf	Cogec	Primeiro secretário
Renato Albuquerque	Albuquerque & Takaoka	Segundo secretário
Ubirajara Rodolpho Amorim	Construtécnica	Primeiro tesoureiro
Moacyr Ferreira Dottori	Starpavi	Segundo tesoureiro
Egídio Espósito	Termaco	Suplente da diretoria
Milton Meris Jaqueta	Construtécnica	Suplente da diretoria
Sérgio Breves Cristiano Stefni	Esse-esse	Suplente da diretoria
Cláudio Toni	Adriano Domingues	Suplente da diretoria
Roberto Kurzweil	Enterpa	Suplente da diretoria
Jácomo Palmieiri	Missorelli-Palmieiri	Suplente da diretoria
Gastão Roberto Mota	Motasa	Suplente da diretoria
Bernardino Pimentel Mendes	Azevedo & Travassos	Conselho fiscal
William Monfrinatti	Cabiúna	Conselho fiscal
Caio Lanhoso Martins	Itaúna	Conselho fiscal
Roddy Capella Godoy	Conspauli	Suplente do conselho fiscal
José Geraldo Sabóia Campos	Sabóia Campos	Suplente do conselho fiscal
Olavo Amorim Silveira	Conter	Suplente do conselho fiscal

Fonte: Revista O Empreiteiro. Edição de abril de 1969, nº 15.

Uma semelhança com a Apeop é a predominância – ao menos no início do seu funcionamento – de pequenas e médias empresas na sua diretoria e presidência. É o que se vê

<sup>552</sup> SINICESP. *A Saga... op. cit.* p. 54-65; *Revista Infra-Estrutura*: revista oficial do Sinicesp. Ano 3, nº 16, p. 6.

no quadro 2.7, que traz a segunda diretoria do Sinicesp, formada em 1969. Trata-se de um conjunto de empresas medianas e não as maiores construtoras paulistas, que inclusive não tinham o DER como principal demandante de obras. Durante a ditadura, o quadro se manteve semelhante e uma modificação dessa característica ocorreu em período posterior à abertura, com a entrada na diretoria da entidade de grandes empreiteiras paulistas e de outros estados.

O quadro de presidentes do Sinicesp também traz um conjunto de empresários de construtoras médias e pequenas, porém, mais do que isso, com nomes de dirigentes que passaram por diversos aparelhos da sociedade civil em suas trajetórias:

Quadro 2.8 – Presidentes do Sinicesp:

<b>Presidente:</b>	<b>Empresa:</b>	<b>Período da gestão:</b>
Adriano Domingues	Adriano Domingues	10/03/1969-09/03/1972
Newton Cavalieri	Serveng-Civilsan	10/03/1972-09/03/1981
William Monfrinatti	Cabiúna	10/03/1981-09/03/1984
Olavo Amorim da Silveira	Conter	01/11/1983-06/11/1983
Bernardino Pimentel Mendes	Itaporã / Azevedo & Travassos	10/03/1984-09/03/1987
Carlos Alberto M. Lancellotti	Beter	10/03/1987-09/03/1993
Newton Cavalieri	Serveng-Civilsan	10/03/1993-10/03/1999
Aluísio Guimarães Cupertino	Azevedo & Travassos	11/03/1999-10/03/2005
Carlos Pacheco Silveira	Conter	10/03/2005-11/03/2008
Marlus Renato Dall’Stella	S.A. Paulista	2008-2011

Fonte: SINICESP [Luiz Roberto de Sousa Queiroz]. *A Saga da Construção Pesada... op. cit.* p. 36-43.

Vários dos nomes acima listados tiveram longo percurso em postos dirigentes de entidades como Apeop, IE, Fiesp, ADCE e outros aparelhos privados de hegemonia. São os que os próprios empreiteiros chamam de ‘militantes’ da causa da construção pesada, incluindo, por exemplo, Newton Cavalieri, que passou pela diretoria de todas essas entidades e ainda foi assessor do secretário estadual de Transportes de São Paulo quando presidiu o Sinicesp<sup>553</sup>.

Durante a ditadura, houve basicamente quatro presidentes na entidade, dos nove havidos até hoje. Naquele período, todos eram empresários e uma novidade dos presidentes e diretores mais recentes é que alguns são executivos e não os controladores das construtoras, como Aluísio Guimarães Cupertino, primeiro executivo a presidir o Sinicesp, em 1999<sup>554</sup>.

A primeira sede do sindicato funcionou em casa emprestada pelo dirigente Adriano Domingues, que depois assumiu a presidência do órgão. Depois, o Sinicesp contou com diferentes sedes em sua trajetória, sendo uma delas o palácio Mauá, que hospedava também a Fiesp e o Instituto de Engenharia. O Sinicesp atingiu seu auge de empresas agremiadas em

<sup>553</sup> GUEDES, Henrique (APEOP). *A Outra Face do Empreiteiro. op. cit.* p. 113-39.

<sup>554</sup> SINICESP [Luiz Roberto de Sousa Queiroz]. *A Saga da Construção Pesada... op. cit.* p. 36-43.

1986, quando contava com 1500 firmas integrantes, responsáveis por 135 mil empregos em todo o estado. Em 2008, eram 700 empresas e 45 mil empregados nas mesmas<sup>555</sup>.

O sindicato contou na ditadura com uma forte conexão militar, tendo um oficial do Exército trabalhando em seus escritórios. Segundo o ex-presidente Newton Cavaliere, havia um tripé no Sinicesp, composto por Marco Túlio Bottino, Guido Fidelis e o militar Luiz Faro, que fazia o sindicato funcionar. Faro era general de cavalaria e engenheiro, responsável pela área administrativa da instituição, tendo ali atuado por 17 anos. Na reserva desde 1966, o general foi professor da FAAP, USP, Mackensie, FEI, Faculdade Oswaldo Cruz, além de presidente do Nacional Clube, do Círculo Militar e secretário de Defesa Civil do governo municipal Jânio Quadros. A presença do militar nos quadros da instituição parece ter facilitado interlocuções com militares com postos importantes no aparelho estatal até 1985<sup>556</sup>.

Os empresários que prestaram entrevistas para o livro de memória do organismo afirmam que o cerne do Sinicesp era a área jurídica. Segundo eles, várias vitórias foram conseguidas no setor, como a obrigatoriedade de correção monetária sobre o pagamento de serviços e obras. Isso ocorreu em 1982 no estado de São Paulo e correspondia a uma reclamação então comum entre os empreiteiros, que se referiam a atrasos de meses nos pagamentos em um contexto de alta inflação. São mencionados também pareceres obtidos pelo Sinicesp, como o de que o Estado só poderá licitar obra depois de pago as anteriormente contratadas. É mencionada ainda a lei de licitações, de 1993, que prevê a possibilidade de impugnação de uma licitação<sup>557</sup>.

No que se refere à atuação pública do Sinicesp, verifica-se uma exposição mais limitada no final da ditadura, com tom mais comedido do que a Apeop e uma estratégia que utilizava menos os canais da mídia e da imprensa. Para efeito de comparação, a Apeop é mencionada diretamente em matérias da revista *O Empreiteiro* em 47 edições entre 1968 e 1985 (em um universo de 202 edições analisadas), enquanto encontramos a Sinicesp sendo referido em apenas 3, em um levantamento preliminar que realizamos. Em uma dessas edições, o Sinicesp é lembrado por suas reclamações em relação aos atrasos nos pagamentos do DER-SP e, na outra, o presidente Bernardino Pimentel Mendes veio a público defender a exportação de serviços, a substituição de importações e o investimento em tecnologia energética própria<sup>558</sup>. Da mesma forma, nos três anos de circulação do Informe Sinicon, a Apeop foi mencionada em 6 das 64 edições e o Sinicesp, em apenas 2. A reclamação quanto à

---

<sup>555</sup> SINICESP [Luiz Roberto de Sousa Queiroz]. *A Saga da Construção Pesada... op. cit.* p. 18-27.

<sup>556</sup> SINICESP [Luiz Roberto de Sousa Queiroz]. *A Saga da Construção Pesada... op. cit.* p. 18-27.

<sup>557</sup> SINICESP [Luiz Roberto de Sousa Queiroz]. *A Saga da Construção Pesada... op. cit.* p. 44-53.

<sup>558</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edições de abril de 1982 e julho de 1983, n<sup>os</sup> 173 e 188.

concentração no setor, encontrada insistentemente nas falas públicas de dirigentes da Apeop, só foi vista uma vez no Sinicesp, em 1984<sup>559</sup>.

Ao contrário da Apeop, o Sinicesp parece ter mantido relação mais pacífica com a Fiesp, contando com dois delegados na federação. Além de ter convivido com a entidade no mesmo prédio, o tom menos verborrágico que o da Apeop contra o grande capital deve ter ajudado nessa convivência<sup>560</sup>.

Ao contrário da Apeop, que reunia empreiteiros de obras públicas de maneira mais geral, a especialização do Sinicesp no setor construtor de estradas permitia uma atuação mais localizada e defesa de pontos de vista mais específicos. Assim, o Sinicesp desenvolveu forte discurso rodoviarista, defendendo a estrada como fator de desenvolvimento e também as “grandes figuras do rodoviarismo nacional”. Quando criou um prêmio para homenagear figuras vivas importantes do “rodoviarismo”, o Sinicesp deu o nome de Washington Luís à medalha da premiação. Instituído em 1998, esse prêmio foi entregue às seguintes pessoas:

Quadro 2.9 – Pessoas que receberam a ‘Medalha Washington Luís do Mérito Rodoviário’:

<b>Ano:</b>	<b>Agraciado com o prêmio:</b>
1998	Bernardino Pimentel Mendes
1999	Carlos Alberto Magalhães Lancellotti
2000	Eliseu Resende
2001	Fernando Henrique Cardoso
2002	Luís Roberto Andrade Ponte
2003	Marco Túlio Bottino
2004	Newton Cavaleiri
2005	Octávio Camillo Pereira de Almeida
2006	Pelerson Soares Penido

Fonte: SINICESP [Luiz Roberto de Sousa Queiroz]. *A Saga da Construção Pesada...* op. cit. p. 82-93.

Dentre os agraciados com a medalha, constam empresários do setor, em especial os que atuaram em associações empresariais, além de dirigentes do aparelho de Estado.

Além disso, o Sinicesp criou em 2001 uma publicação periódica, a revista *Infra-Estrutura*. Patrocinada pela Caterpillar, o periódico bimestral é voltado para as empresas associadas, havendo ainda jornal bimestral de livre acesso. Por fim, em 2003, o sindicato conseguiu a certificação ISO 9001:2000, garantindo a qualidade das empresas filiadas<sup>561</sup>.

<sup>559</sup> Informe Sinicon. Edição de 4 de junho de 1984, nº 15, ano I.

<sup>560</sup> SINICESP [Luiz Roberto de Sousa Queiroz]. *A Saga da Construção Pesada...* op. cit. p. 6-7.

<sup>561</sup> *Revista Infra-Estrutura*: revista oficial do Sinicesp. Ano 3, nº 16, p. 10-19.

A trajetória do Sinicesp nos elucida uma série de processos históricos mais amplos. Em primeiro lugar, sua formação é emblemática da antes referida ampliação seletiva do Estado, já que se trata de uma entidade patronal fundada durante a ditadura, com registro obtido no Ministério do Trabalho sete dias antes da promulgação do AI-5 e em momento em que as formas organizativas populares estavam retrocedendo forçadamente ou sendo deliberadamente fechadas. Trata-se também de um exemplo de como disputas entre empresários de um setor – no caso, a construção pesada paulista – podem gerar uma dupla representação das mesmas empresas. Assim, conviveram a partir de 1968 a Apeop e o Sinicesp como entidades representativas dos empreiteiros paulistas, porém com estratégias de atuação distintas e alvos diferentes no aparelho de Estado. Enquanto a Apeop era voltada para todos os órgãos contratadores de obras públicas no aparelho estadual paulista e municípios de São Paulo, o Sinicesp tinha como foco o DER-SP. No entanto, o que mais os diferenciava era a estratégia de atuação, visto que as empresas associadas eram as mesmas em muitos casos. As duas instituições disputaram a liderança no setor construtor paulista e, dada a decadência da Apeop após a ditadura, o Sinicesp foi então vitorioso nessa empreitada após 1985.

### **O Sindicato da Construção Pesada do Estado de Minas Gerais (Sicepot-MG):**

O segundo maior mercado de obras públicas do país teve o seu sindicato da construção pesada criado em fins dos anos 60, agremiando as empreiteiras mineiras em torno de certos interesses e pontos de vista comuns, além de servir de canal de atuação junto ao governo estadual e às prefeituras mineiras. O Sicepot-MG guarda semelhanças com o Sinicesp, como o fato de ter sido criado durante a ditadura, sendo característico da ampliação da rede representativa da classe dominante na sociedade civil, em oposição ao que ocorria então com as classes subalternas. Além disso, como no caso do sindicato paulista, trata-se de aparelho privado com foco mais regional, sem pretensões de corte nacional, como em outros casos. Apesar disso, o Sicepot foi um fértil ambiente para a produção de ideologias específicas dos empreiteiros de obras públicas.

A associação profissional de construtores que daria origem ao Sicepot-MG foi fundada em março de 1968 por 55 empreiteiras mineiras. Em poucos meses, a entidade contava com 88 associados e chegou na década de 2000 a mais de 200 empresas no seu quadro social. Cinco anos após sua criação, a associação pediu registro de sindicato ao Ministério do Trabalho, o que foi autorizado pelo ministro Júlio Barata, dando origem ao Sindicato da Construção Pesada do estado de Minas Gerais (Sicepot-MG). A atuação junto ao poder

regional se mostrou prontamente, com a elaboração de planos para agências governamentais voltados para o setor de obras públicas logo após a formação da entidade<sup>562</sup>.

Antes de sua fundação, os empreiteiros de Minas eram representados, até a década de 1950, nas duas principais formas organizativas da burguesia mineira, a Federação das Indústrias de Minas Gerais (Fiemg) e a Associação Comercial de Minas Gerais (ACMG). Em meados dos anos 50, foi formado o Sinduscon-MG, que abrangia construtores voltados para as edificações urbanas, empreiteiros de obras públicas e outros empresários do ramo da engenharia. Em 1959, algumas empresas mineiras participaram da fundação do Sinicon, no Rio. Segundo o relato da memória do Sicepot, a formação de um sindicato nacional não deu conta da demanda dos construtores de Minas Gerais:

Entretanto, divergências quanto à política de defesa do setor colocaram em confronto as grandes corporações e um grupo considerável de pequenas e médias empresas mineiras. Esse grupo é que iria fundar, em 1968, a Associação Profissional da Indústria da Construção de Estradas, Pontes, Portos, Aeroportos, Barragens, Terraplanagem e Pavimentação de Minas Gerais, primeira entidade do setor e que daria origem ao Sicepot-MG.<sup>563</sup>

A contradição de posições e interesses entre grandes empreiteiras e as pequenas e médias é uma questão que percorre o Sicepot desde sua fundação. Segundo o primeiro presidente da entidade, o empreiteiro Herbert Engler, a “razão precípua que inspirava a sua criação era propiciar aos pequenos e médios empresários condições de negociar seus direitos, o que até aquele momento não dispunham.” A importância da questão é tão grande no interior do sindicato que até os dias de hoje as empresas filiadas são classificadas conforme seu tamanho: pequenas, médias, grandes e macro<sup>564</sup>.

O discurso de que a associação serviria para que pequenas e médias empresas – que não dispunham do poder político e da inserção no aparelho de Estado que as grandes mantinham – tivessem maior força junto ao governo é repetido de diversas formas nos pronunciamentos de dirigentes e no livro de memória do Sicepot. Segundo um presidente do aparelho privado: “Nem precisa dizer que, num sistema oligopolizado, os preços seriam muito altos, com prejuízos para o erário público, o mercado estaria destruído e as próprias empresas estariam destruídas.”<sup>565</sup>

---

<sup>562</sup> SICEPOT-MG. *Rumo ao Futuro: a construção pesada e o desenvolvimento de Minas*. *op. cit.* p. 183-201.

<sup>563</sup> SICEPOT-MG. *Rumo ao Futuro: a construção pesada e o desenvolvimento de Minas*. *op. cit.* p. 183.

<sup>564</sup> SICEPOT-MG. *Rumo ao Futuro: a construção pesada e o desenvolvimento de Minas*. *op. cit.* p. 183-201.

<sup>565</sup> SICEPOT-MG. *Rumo ao Futuro: a construção pesada e o desenvolvimento de Minas*. *op. cit.* p. 188.

Apesar do tom, as maiores empreiteiras mineiras nunca foram excluídas do sindicato. Afirma-se no capítulo da memória da entidade intitulado “Somos todos iguais: a luta do Sicepot-MG pela igualdade de direitos e oportunidades” que o sindicato foi fundado por pequenas e médias empresas, mas não é o que se verifica na ata de fundação. Em 1968, José Afonso Monteiro Barbosa Mello, da Barbosa Mello, Alcindo Lima Vieira, da Alcindo Vieira, e José Mendes Júnior, da Mendes Júnior, participaram da reunião de fundação do Sicepot e assinaram sua ata. Em poucos meses, os dois outros grandes empreiteiros mineiros aderiram à nova instituição: Andrade Gutierrez e Rabello. Enfim, as cinco maiores empresas de construção pesada de Minas terminaram o ano de 1968 como associadas da entidade e, além disso, José Mendes Júnior detinha então um cargo na diretoria do Sicepot. Além disso, dos 10 presidentes do sindicato até os dias atuais, três trabalharam na Andrade Gutierrez, a maior construtora de Minas, apesar de os mesmos terem fundado suas próprias empreiteiras<sup>566</sup>.

Parece, portanto, que a idéia de que o Sicepot era um porta-voz das médias e pequenas empresas de construção de Minas Gerais é, se não falsa, verdadeira apenas parcialmente. Isso porque a entidade nunca deixou de fora as grandes empreiteiras, admitindo a participação dessas firmas nos quadros de sua diretoria, diferente do que parece ter feito a Apeop em certo momento. Além disso, no livro de memória da instituição, uma boa parte do relato histórico da construção pesada em Minas Gerais é reservado ao ‘feito’ das grandes empreiteiras mineiras no exterior – Andrade Gutierrez e Mendes Júnior – em tom de exaltação<sup>567</sup>.

Quadro 2.10 – Presidentes do Sicepot-MG:

<b>Presidente:</b>	<b>Empresa:</b>	<b>Período de gestão:</b>
Herbert Engler	Egesa	09/03/1968-16/04/1970
José de Assis Salazar	Tavares Salazar (Aterpa)	17/04/1970-01/05/1976
Marcos Villela de Sant’Anna	Sant’Anna	31/05/1976-30/05/1982
José Guido Figueiredo Neves	Ápia	31/05/1982-30/05/1985
Reynaldo Arthur Ramos Ferreira	Menezes Muniz	1985-1988
Roberto Maluf Teixeira	Cesenge	junho/1988-junho/1991
Jamil Habib Cur	Pavisan	junho/1991-junho/1994
Amir Cadar	Cadar	junho/1994-junho/1999
Paulo Maurity Duarte de Magalhães	Santa Luzia / Independência	junho/1999-junho/2003
Luiz Augusto Barros	Empa	junho/2003-...

Fonte: SICEPOT-MG. *Rumo ao Futuro: a construção pesada e o desenvolvimento de Minas. op. cit.* p. 185-94.

No quadro acima, vê-se que a presidência do sindicato não chegou a ter empresários de grandes firmas mineiras de engenharia. Vários desses empreiteiros tiveram experiência em

<sup>566</sup> SICEPOT-MG. *Rumo ao Futuro: a construção pesada e o desenvolvimento de Minas. op. cit.* p. 183-201.

<sup>567</sup> SICEPOT-MG. *Rumo ao Futuro: a construção pesada e o desenvolvimento de Minas. op. cit.* p. 31-163.



organismos da classe dominante. Assim, Marcos Sant'Anna, além de líder do Sicepot, presidiu a Aneor (Associação Nacional de Empresas de Obras Rodoviárias), a CBIC, foi diretor da Fiemg e da ACMG, além de ter exercido a função de secretário geral da Abes (Associação Brasileira de Engenharia Sanitária e Ambiental). José Guido Figueiredo Neves saiu dos quadros do DER-MG e passou por entidades como Fiemg e CBIC, nas quais foi vice-presidente, além de ter exercido a função de presidente da ADCE (Associação dos Dirigentes Cristãos de Empresas)<sup>568</sup>.

Um momento delicado na trajetória do Sicepot foi a passagem da década de 1970 para a de 80, quando o sindicato participou de tensas negociações salariais com o sindicato dos trabalhadores da construção pesada em Belo Horizonte. Na gestão seguinte, disputas no interior do Sicepot levaram um grupo de empreiteiros da instituição a fundar a Associação Mineira das Empresas de Construção Pesada, a Ameco, repetindo o modelo paulista de dupla representação das empreiteiras do estado<sup>569</sup>. A nova entidade, no entanto, não parece ter ganho muita projeção e aparentemente deixou de existir.

Na atuação do Sicepot, não se vê tantas exposições em periódicos nacionais ou revistas especializadas, como *O Empreiteiro*<sup>570</sup>, o que era mais visível nas associações e sindicatos do Rio e de São Paulo. Há ainda no sindicato mineiro, ao contrário das instituições congêneres, uma preocupação maior com o acervo histórico, sua própria trajetória e das empresas associadas. Assim, a entidade mantém o 'Centro de Memória da Construção Pesada', subordinado ao Sicepot e disponibilizado para pesquisadores, em Belo Horizonte. A entidade, como outras do mesmo setor, mantém também um 'centro de construção e cidadania', responsável por programas de qualificação de mão-de-obra.

Uma forma de atuação do Sicepot ocorreu no processo de abertura, momento no qual o sindicato se engajou, na figura de seu presidente – Reynaldo Arthur Ramos Ferreira –, na União Nacional em Defesa da Democracia (UNDD), entidade de caráter empresarial-militar formada concomitantemente à Constituinte e que era similar ao Movimento Cívico de Recuperação Nacional (MCRN), no qual a Odebrecht se empenhou. Além de Reynaldo, que era também vice da Fiemg naquele momento, a empresa têxtil Hering se envolveu no movimento, que agremiava oficiais militares que atenuavam críticas à ditadura<sup>571</sup>.

O sindicato apoiou as privatizações dos anos 90 e lamenta em suas memórias o caráter incompleto da reforma do Estado. Regulamentações como a Lei de Responsabilidade Fiscal e

---

<sup>568</sup> SICEPOT-MG. *Rumo ao Futuro: a construção pesada e o desenvolvimento de Minas*. *op. cit.* p. 185-94.

<sup>569</sup> SICEPOT-MG. *Rumo ao Futuro: a construção pesada e o desenvolvimento de Minas*. *op. cit.* p. 185-94.

<sup>570</sup> Uma exceção identificada foi na edição de novembro de 1976, nº 106.

<sup>571</sup> Ver mais em DREIFUSS, René Armand. *O Jogo da Direita na Nova República*. *op. cit.* p. 109-80.

a Lei de Licitações merecem os aplausos do Sicepot, cujas empresas filiadas têm concessões públicas dentro e fora de Minas Gerais<sup>572</sup>.

Em 2004, eram 200 empresas filiadas ao Sicepot, responsáveis por 35 mil empregos no estado de Minas e 40 mil postos de trabalho fora deste, o que é um termômetro do poder nacional das empreiteiras mineiras. Verifica-se no quadro social da entidade na atualidade a presença de várias construtoras procedentes de outros estados, inclusive na sua diretoria. Isso porque o Sicepot aceita o registro de empresas que tenham sede em Minas Gerais ou mantenham escritório no estado<sup>573</sup>.

Com a breve abordagem da trajetória do Sicepot-MG, pode-se verificar alguns processos característicos da organização das empreiteiras em aparelhos privados da sociedade civil. Novamente, vê-se um caso de confirmação da tese da ampliação seletiva do Estado, sendo que se pode afirmar que esse processo foi auxiliado pelas próprias políticas estatais. Isso porque no caso do Sinicesp e no do Sicepot-MG, pedidos de registro dos sindicatos foram enviados para Brasília e prontamente aceitos pelo Ministério do Trabalho, o que demonstra uma boa vontade com a formação de entidades empresariais em momento de silêncio imposto a outra parcela da sociedade civil, em uma imposição seletiva. Verifica-se também que no período posterior à ditadura o caráter regional de sindicatos como o Sinicesp e o Sicepot-MG foram, de certa forma, desfeitos. Isso porque, a partir da permissão de filiação de construtoras com escritórios no estado, várias empresas de outras unidades da federação passaram a constar no quadro social da entidade. A tendência é marca do processo consolidado de nacionalização das atividades das empresas de construção, principalmente as maiores. Esse processo permitiu, por exemplo, que a OAS constasse como filiada ao mesmo tempo dos sindicatos da construção pesada paulista, mineiro e fluminense, participando de suas diretorias na década de 2000, apesar de a empreiteira ter escritório-sede em Salvador.

### **A Associação de Empreiteiros do Estado do Rio de Janeiro (AEERJ):**

A AEERJ é exemplo de aparelho privado de hegemonia de corte regional que surgiu tardiamente, mas que em pouco tempo foi guindado para o centro e até liderança das entidades empresariais do estado do Rio, no período pós-ditadura. Também representativo da ampliação seletiva do Estado ao longo do regime, sua criação em 1975 não se deveu ao tímido

---

<sup>572</sup> SICEPOT-MG. *Rumo ao Futuro: a construção pesada e o desenvolvimento de Minas*. op. cit. p. 19-29.

<sup>573</sup> SICEPOT-MG. *Rumo ao Futuro*. op. cit. p. 19-29; 185-94.

processo de abertura política que o país vivia no início do governo Geisel, mas à fusão dos estados da Guanabara e do Rio de Janeiro, que levaram a uma reorganização da classe empresarial carioca e fluminense, no sentido de atuar junto à nova entidade federativa.

Mario Grynspan e Marieta Moraes criticam a leitura de que a criação do novo estado do Rio, na metade da década de 1970, teria sido obra de um Estado forte contra uma sociedade civil passiva e desorganizada. Os dois historiadores provam através de fontes do período que boa parte dos aparelhos empresariais foram a favor da fusão. Apesar de a proposta ter saído do Executivo em 1974, a Federação das Indústrias da Guanabara (Fiega) fazia campanha pela fusão desde o início dos anos 60 e entidades como a OAB-RJ, o Clube de Engenharia, a ACRJ, o Cirj e o Clube de Lojistas da Guanabara apoiaram a fusão, mais bem recebida e apoiada pelos empresários da Guanabara do que os do antigo estado do Rio. Por mais que a medida também tivesse por objetivo o enfraquecimento político e eleitoral do MDB, partido forte na GB, a pressão dos aparelhos privados de hegemonia deve ser levada em conta para entender a concretização da fusão, ratificada em lei de 20 de julho de 1974<sup>574</sup>.

Desde os anos 1960, havia movimentos para reunir os empreiteiros cariocas. A existência do Sinduscon e a sede de entidades nacionais na cidade, como o Sinicon e a CBIC, davam representatividade aos empreiteiros locais, o que ajuda a explicar a criação tardia de uma associação regional de empresários da construção pesada. Depois dessas conversas iniciais, no início da década de 1970, empresários do ramo se reuniram informalmente nos escritórios do empreiteiro Francismar Barbieiri, da Coterpa, para analisar preços e editais no autodenominado Serviço de Acompanhamento de Preços e Obras (Sapo), que contava com engenheiros contratados para analisar orçamentos, conforme narrado no livro de memórias da entidade<sup>575</sup>. A reunião desses empresários para discutir essas questões expõe claramente o motivo dos encontros: combinar lances e resultados de concorrências e acertar preços para as licitações, o que pode ser considerado uma prática cartelista, procedimento bastante usual no setor e que tem as associações como meio de formulação.

O Sapo tinha como principal objeto de trabalho o Serviço de Controle de Preços, organismo do estado da Guanabara que deu origem à Empresa de Obras Públicas do Estado do Rio de Janeiro, a Emop, após a fusão. A Emop continuou a ser um dos principais alvos de atuação da AEERJ após a sua formação. Onze empresários ligados ao Sapo fundaram em 25 de junho de 1975 a Associação de Empreiteiros de Estado do Rio de Janeiro, poucos meses

---

<sup>574</sup> FERREIRA, Marieta de Moraes; GRYNSPAN, Mário. “A volta do filho pródigo ao lar paterno? A fusão do Rio de Janeiro”. In: FERREIRA, Marieta de Moraes (org.). *Rio de Janeiro: uma cidade... op. cit.* p. 117-37.

<sup>575</sup> AEERJ. *AEERJ 30 Anos: 30 anos de obras públicas no Rio de Janeiro (1975-2005). op. cit.* p. 41-76.

após a concretização da fusão dos dois estados<sup>576</sup>. Como se nota no quadro 2.11, as empreiteiras eram todas cariocas e de pequeno porte:

Quadro 2.11 – Empresas fundadoras da AEERJ pela ordem do estatuto social:

01. Empresa Carioca de Engenharia Ltda.
02. CBC Terraplenagem e Engenharia Ltda.
03. Cocico Construções Civas e Comércio Ltda.
04. EBTE Empresa Brasileira de Terraplenagem e Escavações S.A.
05. Esusa Empresa de Serviços Urbanos S.A.
06. Copal Construções e Pavimentações Ltda.
07. Itapema Construções e Saneamento S.A.
08. Engenharia e Representações de Comércio Erco S.A.
09. Companhia Construtora e Técnica Koteca S.A.
10. Construtora União Ltda.
11. J. Madrugua Construções e Pavimentações Ltda.

Fonte: AEERJ. *AEERJ 30 Anos: 30 anos de obras públicas no Rio de Janeiro. op. cit. p. 43.*

O tamanho das empresas era, em geral, tão diminuto que a maioria era de companhias limitadas, com poucos acionistas, sendo só cinco as sociedades anônimas. Apenas a Esusa pode ser considerada uma empreiteira de grande porte<sup>577</sup>. Também se pode notar que são de certa forma poucas fundadoras, bem menos que no caso do Sinicesp (38 empresários) e do Sicepot-MG (55 empresas). Em menos de um ano, no entanto, eram já 44 associadas.

O texto de memória da entidade não esconde a relação entre a criação da AEERJ e a fusão dos dois estados, afirmando que a associação veio “com a missão de lutar, junto às autoridades estaduais e municipais por melhores condições de trabalho e preços justos.” A sua primeira sede foi na avenida Presidente Vargas, em escritório cedido pela empreiteira Erco e as relações com o prefeito do Rio parecem ter sido então positivas para os empreiteiros:

O fato de o prefeito Marcos Tamoio (1975-1979) ser engenheiro civil, explicou Francismar, fazia toda a diferença no trato da AEERJ com o poder público porque o entendimento era muito mais fácil. [...]

Com o fim do governo Tamoio, a AEERJ decidiu homenagear o prefeito com um jantar, realizado no Hotel Intercontinental. Esta superprodução foi a primeira festa promovida pela associação.<sup>578</sup>

Como no caso do Sicepot-MG, a AEERJ parece ter surgido já com poder junto ao aparelho estatal, em boa parte pela ausência de entidades congêneres no novo estado. As relações com o secretariado e as agências do governo estadual Faria Lima eram também intensas.

<sup>576</sup> <http://portal.aeerj.com.br/> acessado em 26 de outubro de 2009.

<sup>577</sup> A Esusa era a 26ª maior empreiteira do país em faturamento em 1975 e chegou à 11ª posição em 1982. Ver Revista O Empreiteiro. Edições 115 e 188.

<sup>578</sup> AEERJ. *AEERJ 30 Anos: 30 anos de obras públicas no Rio de Janeiro (1975-2005). op. cit. p. 42-3.*

Logo, a AEERJ firmou articulação e parceria com outros aparelhos das classes dominantes fluminenses e nacionais e também com organizações setoriais. A entidade tem hoje assento cativo na CBIC, no Fórum de Construção Pesada e no Fórum de Desenvolvimento Estratégico do Estado do Rio de Janeiro Jornalista Roberto Marinho. Em sua trajetória, a AEERJ também teve forte relação com a Firjan, chegando a ter sua sede no prédio da federação. A conexão com o Clube de Engenharia também é intensa, com eventos realizados naquela instituição, parcerias em diferentes tipos de atividade, além de ter, atualmente, sua sede no edifício Edison Passos, na av. Rio Branco, pertencente ao clube<sup>579</sup>.

Os objetivos de atuação junto aos governos estadual e municipal são explicitados nos documentos oficiais de fundação da AEERJ e é possível perceber, em sua trajetória a constante presença e interlocução de seus presidentes e dirigentes com secretários municipais e estaduais, chefes de autarquias e empresas públicas, prefeitos e governadores. Nas posses de novas diretorias da instituição, havia presença invariável desses representantes do poder público e a AEERJ criou na década de 90 ambiente de debate com candidatos a cargos majoritários e proporcionais. Apesar dessa sua projeção regional, havia, mais que o Sicepot-MG e o Sinicesp, uma atuação nacional na AEERJ, muito por conta da sua forte produção de ideologias, defesas de posições e protesto contra políticas federais – em especial de agências sediadas no Rio –, como por sua proximidade com aparelhos nacionais, como o Sinicon.

A relação com o Sindicato Nacional da Construção Pesada foi especialmente forte nos anos 1980, em parte pelo fato de ambos estarem sediados no Rio, mas também porque os dois contavam com o empreiteiro Haroldo Guanabara em sua equipe administrativa. Guanabara era engenheiro civil e rodoviário e dirigiu a Rodotécnica, firma que fechou. Trabalhou na Cetenco e chegou à AEERJ em 1982 como diretor executivo da instituição, cargo que manteve até 2003, quando faleceu. Guanabara também tinha importante função administrativa no Sinicon e era regularmente escalado para ir a Brasília participar de audiências no Ministério dos Transportes e em autarquias, além de conversar com parlamentares e funcionários do governo federal. Além dos dois cargos administrativos e ações junto à sociedade política, Guanabara tinha função de defesa dos interesses dos empreiteiros junto a outros empresários e à sociedade como um todo. Assim, escrevia artigos na revista Construir, órgão de divulgação oficial da AEERJ e também no jornal O Globo, defendendo as posições e anseios dos empreiteiros e clamando pela união das empresas do setor<sup>580</sup>.

---

<sup>579</sup> <http://portal.aeerj.com.br/> acessado em 26 de outubro de 2009.

<sup>580</sup> Informe Sinicon. Edições nº 1 e 26, ano I; AEERJ. *AEERJ 30 Anos. op. cit.* p. 41-76; 121-81.

Nas formas de atuação da instituição, nota-se uma densa agenda de eventos, atividades diversas, premiações, debates, além de forte implicação com a cidade do Rio, tendências que se acentuaram de forma vigorosa após a predominância de Francis Bogossian na entidade, em meados dos anos 90. Além de ter ajudado a montar o seminário da CBIC, em 1985, a AEERJ preparou seu evento próprio em 1984, o seminário ‘Rio – Alternativas para o Desenvolvimento’, organizado por Haroldo Guanabara e que contou com a presença do prefeito Marcelo Alencar, além de outros agentes do poder público, líderes de entidades e empresários. Na área técnica, a AEERJ promoveu debates como o ‘Aço ou concreto?’, sobre métodos de construção e debates sobre geotecnia e questões tributárias. Tem convênio com a Universidade Veiga de Almeida, na qual Francis Bogossian foi professor de Engenharia, além de requisitar recorrentemente estudos para o COPPE-UFRJ. Em 1999, foi criado o Prêmio AEERJ, que escolheu as três melhores dissertações de mestrado e teses de doutorado em engenharia civil defendidas no Rio, sendo a premiação repetida em 2002. Em sua trajetória, a AEERJ organizou debates sobre questões específicas, como os orçamentos, as contas municipais, o programa de despoluição da Baía de Guanabara, o programa favela-bairro, as privatizações e a lei de licitações. Por fim, os associados realizam desde 1978 o torneio Ivan da Costa Pinto de futebol, com churrasco de confraternização no final<sup>581</sup>.

A AEERJ logo criou sua publicação específica, o periódico Construir, datado de 1980. De caráter bimestral, ele traz notícias do setor e artigos de diretores da entidade e articulistas convidados, abordando temas relacionados à conjuntura específica ou questões que envolvem a área de atuação dos empreiteiros. Até 1986, a Construir veio em formato de jornal, sendo sua publicação interrompida então, voltando dois anos depois como uma revista. Desde 1992, circula também o Informe AEERJ, de caráter semanal até 1992 e, depois, mensal<sup>582</sup>.

Como o Sinicesp e o Sicepot-MG, a AEERJ começou como uma associação de pequenas e médias empreiteiras cariocas e tornou-se entidade que agremia também grandes empreiteiras com diferentes origens regionais, que tenham representação no Rio. A virada se deu na gestão 1994-1996, com a chegada à diretoria da organização de empresas como Andrade Gutierrez, Queiroz Galvão e CR Almeida. A diferença entre empresas de variados portes foi institucionalizada nos anos 90, com a hierarquização de 1 a 5 entre as construtoras, variando nesse mesmo índice a contribuição financeira que cada uma deve fazer e a quantidade de votos dominada nas eleições. Apesar de a decisão fortalecer as grandes

---

<sup>581</sup> AEERJ. *AEERJ 30 Anos. op. cit.* p. 77-119; Informe Sinicon. Edições de 01/10/1984 e de 30/07/1985.

<sup>582</sup> AEERJ. *AEERJ 30 Anos: 30 anos de obras públicas no Rio de Janeiro (1975-2005). op. cit.* p. 253-9.

empresas associadas, a maioria dos cargos da diretoria e a presidência da instituição sempre ficaram com pequenas e médias empreiteiras cariocas, conforme se vê no quadro a seguir:

Quadro 2.12 – Presidentes da AEERJ:

<b>Presidente:</b>	<b>Empresa:</b>	<b>Período da gestão:</b>
Ivan da Costa Pinto	Erco	1975-1977
Francismar Barbieri	Cotepa	1977-1980
Ricardo Pernambuco Backheuser	Carioca	1980-1983
Edmar Prado Lopes	União	1983-1985
Ivan da Costa Pinto	Erco	1985-1992
Roberto Coimbra	Koteca-CBC	1992-1994
Francismar Barbieri	Barcelos	1994-1996
Francis Bogossian	Geomecânica	1996-2013

Fonte: <http://portal.aeerj.com.br/> acessado em 26 de outubro de 2009.

As eleições para a AEERJ nem sempre foram pacíficas e com chapas únicas, como é comum nas entidades de empreiteiros na maior parte das conjunturas. No pleito de 1989, que reconduziram Ivan da Costa Pinto para mais um mandato, a chapa perdedora não aceitou o resultado e recorreu à justiça para cancelar a votação, não obtendo sucesso. Em 1994, Barbieri, tentando voltar ao cargo de presidente da instituição, teve uma difícil disputa com o empreiteiro Ricardo Araújo Farah. Essas contendas pela direção da AEERJ parecem apontar a importância que o aparelho privado guarda no xadrez da sociedade civil no estado do Rio e também dentre as entidades representativas de empreiteiros no país.

Na trajetória da entidade em seus mais de 30 anos, vê-se um crescimento paulatino do poder, que, se já era forte na decadência da ditadura, foi reforçado nos anos 90 e atingiu o seu zênite na década de 2000. O contexto dos quinze primeiros anos da associação, no entanto, foram marcados pela crise que acometeu o setor de construção pesada<sup>583</sup>. Em 1989, o presidente da instituição escreveu sobre esse momento em artigo na revista Construir:

Sou empreiteiro há 35 anos e nunca vi época tão difícil como essa. O crescimento da AEERJ é um sintoma da crise. Se não houvesse crise, não tinha porque virmos aqui, nos reunirmos, telefonarmos, nos encontrarmos para discutir problemas. Aqui não, [sic] é um local de trabalho, [é] um local de desespero.<sup>584</sup>

Nesse trecho, Ivan da Costa Pinto se refere àquele ano, mas também a toda década, descendente para o setor da construção civil. Entende ele que a aproximação e organização dos empresários do setor se deve em parte à baixa das encomendas por obras.

<sup>583</sup> A AEERJ demonstrou essa preocupação na Revista O Empreiteiro. Edição de setembro de 1978, nº 128.

<sup>584</sup> Revista Construir. Edição de outubro de 1989, nº 5 *apud* AEERJ. *AEERJ 30 Anos. op. cit.* p. 154.

No início dos anos 80, já eram mais de 100 as construtoras associadas ao órgão e passaram a ocorrer as cerimônias de posse das novas diretorias, com todo o aparato formal que as caracterizava. Eram feitos discursos, depois publicados na revista Construir, e havia uma significativa presença de agentes do poder público, como prefeitos, governadores, secretários, chefes da Emop e do DER-RJ, deputados estaduais e federais, vereadores e ministros ligados ao Rio de Janeiro, como foi o caso de Francisco Dornelles em 1996<sup>585</sup>.

Apesar do contexto adverso da construção no país e no estado, os governos de Leonel Brizola foram festejados pelos empreiteiros fluminenses, por terem movimentado o setor com suas obras de cunho social, em especial as intervenções nas áreas de saneamento, os Ciep's, a biblioteca pública estadual, Uenf e o Sambódromo. Mesmo com todas essas encomendas, houve momentos e situações de confronto e outros de aproximação e acordo.

Uma ocasião de desentendimento se deu com obra da Cedae na Baixada Fluminense. Os empreiteiros da AEERJ afirmaram ter descoberto que as obras de saneamento em Vilar dos Teles estavam sendo feitas por uma empresa de fora do Rio sem licitação, o que era proibido. Atuando junto ao secretário de Obras, Luís Alfredo Salomão –próximo dos empreiteiros cariocas –, a AEERJ conseguiu a suspensão dos trabalhos. Dizendo querer marcar posição, a associação formou um consórcio de 19 empresas que resolveu fazer a obra “sem nada cobrar”. Como esse tipo de ação era proibido pela lei de licitações em vigor, foi cobrada a taxa de 1 centavo por 6 km de ruas urbanizadas. Segundo relato da AEERJ, as obras geraram prejuízo ainda maior para as empresas, já que a legislação permitia aditivo de 25% nas obras, o que foi cobrado pela Cedae em serviços extras. Finalizada a obra, os empreiteiros fluminenses publicaram anúncio n’O Globo e no Jornal do Brasil com o título “Empreiteiros do Rio: unidos!”, seguido pelo texto:

A União de 19 firmas empreiteiras de nosso Estado resultou num fato inédito nos anais das obras públicas: uma obra doada.

As empresas doaram à Secretaria de Obras e Meio Ambiente e à CEDAE a execução do plano-piloto da rede de esgotos de Vilar dos Teles, perfazendo 13 km de extensão, bem como 6 km de ruas urbanizadas, que, agora, estão livres de águas poluídas, que, antes, corriam a céu aberto. Os serviços beneficiam diretamente 5 mil famílias.

As obras inauguradas custaram às empresas 1,5 bilhões de cruzeiros.

E o Estado não precisou gastar 1 só centavo.

O saneamento básico da Baixada Fluminense, melhoramento ansiosamente esperado pela população daquela região tão carente, já começou. Mas ainda há muito o que fazer.

O pessoal de lá sabe o quanto foi importante a união das empreiteiras para favorecer uma área tão necessitada.

Por isso, Vilar dos Teles está em festa.

---

<sup>585</sup> AEERJ. *AEERJ 30 Anos: 30 anos de obras públicas no Rio de Janeiro (1975-2005)*. *op. cit.* p. 41-76.



E nem precisa agradecer.<sup>586</sup>

O anúncio contava com o nome das 19 empreiteiras fluminenses que realizaram o serviço – todas de pequeno e médio porte –, além da sigla da AEERJ. O episódio é representativo do caráter original e perspicaz da associação em suas ações, principalmente quando se comparam com as de entidades congêneres, mais tradicionais e um tanto previsíveis. Além de tentar vencer a resistência de figuras do aparelho de Estado em relação aos empreiteiros, a ação da AEERJ teve sentido claro quando publicou nota nos jornais de maior circulação dentre os estratos sociais mais privilegiados: atuar junto à sociedade, em especial aos grupos médios e dominantes, pressionando a sociedade política. Como veremos, a ação trouxe resultados.

Após o evento, empreiteiras cariocas tiveram muitos serviços nas obras dos 506 Ciep's construídos no estado e ainda conseguiram parcela das obras do novo local de desfile das escolas de samba. Com a intenção do governo Brizola de realizar o projeto do Sambódromo, os empreiteiros da AEERJ se organizaram e, junto com o Sinduscon-RJ, requereram que parcela da obra fosse reservada para empresas do Rio. Atendendo ao pedido dos empresários, o governador ordenou que constasse no edital uma norma estipulando que ao menos 30% da obra fosse realizada por construtoras sediadas no estado. Assim, na obra realizada pela CBPO e Mendes Júnior, seis empreiteiras fluminenses construíram duas arquibancadas da praça da Apoteose, correspondendo a 30% do empreendimento. A União Fluminense de Construtores – que contava com as empresas Presidente, Cotepa, Carioca, Erco, Erevan e Esusa – ficou no imaginário da AEERJ como exemplo de forma de proteção benigna, ou “sadio bairrismo”, nas palavras de Haroldo Guanabara, em elogio à decisão do governo Brizola<sup>587</sup>.

Nas décadas posteriores, a AEERJ cresceu de tamanho, poder e formas de atuação. O início dos anos 90 foi marcado pela continuidade da crise no setor. Houve reclamações sobre a exclusão das empreiteiras cariocas do programa de despoluição da Baía de Guanabara e protestos contra a lei de licitações e perdas dos fundos federais voltados para obras. Com a mácula sobre o termo ‘empreiteiro’ vivido no país no período, após as CPIs e “escândalos” na mídia, a AEERJ resolveu modificar a sua razão social, mudando o nome de ‘Associação dos Empreiteiros do Estado do Rio de Janeiro’ para ‘Associação das Empresas de Engenharia do Rio de Janeiro’, mantendo a mesma sigla. Segundo Francis Bogossian: “AEERJ estava ameaçada pela palavra ‘empreiteiro’, estigmatizada pela opinião pública, que não via com bons olhos qualquer pleito ou informação que partisse desse setor.” Nessa mesma época, foi

---

<sup>586</sup> Reproduzido em AEERJ. *AEERJ 30 Anos: 30 anos de obras públicas no Rio de Janeiro. op. cit.* p. 53-4.

<sup>587</sup> AEERJ. *AEERJ 30 Anos: 30 anos de obras públicas no Rio de Janeiro (1975-2005). op. cit.* p. 41-76; 121-81.

inaugurada na sede da entidade a sala João Carlos Restier Backheuser, em homenagem ao fundador da Carioca Engenharia<sup>588</sup>.

A entidade teve mudanças com a ascensão de Francis Bogossian à presidência. Bogossian é da firma Geomecânica, além de professor universitário. Casado com a colunista de jornal Hildegard Angel, filha de Zuleika (Zuzu) Angel Jones<sup>589</sup>, Bogossian construiu um conjunto de relações extremamente poderoso no empresariado fluminense. Ligado por laços pessoais à família de Roberto Marinho<sup>590</sup>, Bogossian mantém contato com a Firjan e chegou à presidência do Clube de Engenharia no final da década de 2000. Com a liderança nas duas entidades (AEERJ e CE), foi escolhido presidente da Frente Pró-Rio, órgão que reúne 40 organizações – como Firjan, Fecomércio e OAB-RJ – que, dentre outras atividades, coordena junto com o governo estadual a realização de grandes projetos para o estado do Rio nas décadas de 2000 e 2010, como o trem-bala Rio-São Paulo, a revitalização da zona portuária e a preservação dos recursos dos *royalties*<sup>591</sup>. Bogossian tem ainda forte atividade pública, escrevendo periodicamente nos jornais Gazeta Mercantil, Jornal do Brasil e O Globo.

Sua gestão foi marcada pela diversificação e refinamento das atividades da AEERJ, que passou a ter intensa atividade cultural. Em 1999, foi estabelecido convênio com o Museu Nacional de Belas Artes e foi doada uma escultura à instituição. Além disso, Bogossian introduziu as premiações acadêmicas, realizou exposições, promoveu eventos e seminários e fortaleceu o caráter político da AEERJ, que passou a receber candidatos a cargos públicos, além de dirigentes de organismos como o BNDES, DER-RJ etc<sup>592</sup>.

O percurso da AEERJ traz certas particularidades que lhe são inerentes e também características que a aproximam dos outros aparelhos privados regionais abordados. Trata-se de associação criada no meio da ditadura e com uma relevante atuação junto aos novos governos do estado e municípios do Rio, em uma marca que, para além da representação de classe, guarda forte caráter instrumental, de atuação junto a uma esfera de poder específico. Assim como outras associações, a AEERJ também tem um objetivo econômico direto, de local para combinação de resultados de concorrências, determinação de preços e divisão das obras entre as empresas associadas, em uma característica cartelista que não a difere de outras entidades semelhantes. Como outras entidades regionais, a AEERJ paulatinamente se

---

<sup>588</sup> AEERJ. *AEERJ 30 Anos: 30 anos de obras públicas no Rio de Janeiro (1975-2005)*. *op. cit.* p. 41-76.

<sup>589</sup> Jornal O Globo. Obituário 'Zuzu Angel: 35 anos da morte'. Edição de 14 de abril de 2011, p. 21.

<sup>590</sup> Jornal O Globo. Obituário 'Sra. Lily Marinho'. Edição de 11 de janeiro de 2011, p. 17.

<sup>591</sup> Jornal O Globo. 'Compromisso'. Coluna Negócios & cia. Edição de 24 de junho de 2010, p. 30.

<sup>592</sup> AEERJ. *AEERJ 30 Anos: 30 anos de obras públicas no Rio de Janeiro (1975-2005)*. *op. cit.* p. 77-119.

transformou, com o processo de abertura política e centralização de capitais, de uma agremiação de pequenas empresas locais para uma entidade que congrega também grandes empreiteiras nacionais, sem ter mais uma marca local e regional tão acentuada. Para além dessas marcas que a aproximam de outros aparelhos privados de hegemonia de empreiteiras, a AEERJ conseguiu sair de uma posição nascente e subalterna no espectro das entidades da sociedade civil no período final da ditadura, para uma posição de liderança das entidades empresariais fluminenses na década de 2000. Essa mudança pode ser explicada não só pela modificação no contexto econômico e político, mas na eficiência da estratégia de articulação política pela AEERJ e pela figura de seu presidente, Francis Bogossian.

### **2.3 – As associações nacionais da indústria da construção e construção pesada:**

As formas organizativas regionais de empresários da construção pesada precedem historicamente a formação dos aparelhos privados nacionais. Isso se deve ao caráter local e regional das empreiteiras em seu nascimento e primeiros momentos de atuação, ligadas a órgãos e governos municipais ou estaduais. O desenvolvimento de um mercado nacional de obras públicas abriu possibilidades de encontros entre empresários de diferentes estados. Nesse sentido, a gestão Kubitschek tem uma importância central para criar as condições para a organização das entidades nacionais dos construtores, visto que suas obras rodoviárias e da nova capital federal puseram lado a lado nos canteiros empreiteiros de diferentes regiões, algo inédito na história do setor no país, ao menos na escala atingida naquele momento.

Os empreendimentos do Plano de Metas possibilitaram a aproximação de construtoras de diferentes regiões do país, mas priorizaram as mais poderosas econômica e politicamente, além das presentes nas gestões locais de JK. Assim, as associações e entidades patronais formadas na época de JK reuniam principalmente firmas do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo e, em menor escala, do Rio Grande do Sul e de estados nordestinos. Esse foi o momento que a ocidentalização ficou mais nítida e foi mais veloz no tocante ao setor da indústria da construção. Isso porque nos cinco anos da gestão JK, foram criadas a Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC, de 1957), o Sindicato Nacional da Construção Pesada (o Sinicon, de 1959) e a Associação Brasileira de Pavimentação (a ABPV, de 1959)<sup>593</sup>.

---

<sup>593</sup> Há referências anteriores a formas organizativas de empresas de construção pesada, porém as mesmas são escassas e descontínuas. Um exemplo é o Congresso dos Empreiteiros de 1923, quando se reuniram os maiores empresários do setor de então, como Dahane & Conceição, Cápua & Cápua, Leão Ribeiro, Companhia

Além desses exemplos de entidades patronais criadas no período JK e condicionadas pelas obras públicas demandadas pela União entre 1956 e 1961, outro caso emblemático de aparelho privado da sociedade civil criado no período, diretamente relacionado às obras da administração Kubitschek foi o da Associação dos Construtores e Empreiteiros de Brasília, a Aceb (também conhecida como Acebra). Trata-se de iniciativa dos empresários envolvidos nas obras públicas da construção da nova capital federal, sendo pioneira na superação da antiga clivagem regional e estadual das associações de empreiteiros. Agremiando 48 companhias, sobretudo cariocas, paulistas e mineiras, a Aceb se organizou na segunda metade da década de 1950 – sendo fundada formalmente em 1960 – e era uma espécie de reação à organização e mobilização dos trabalhadores que construía Brasília, os candangos. A Aceb lutava contra o aumento do salário mínimo dos operários e chegou a se unir à Federação das Indústrias do Estado de Goiás e do Distrito Federal para atuar junto ao Ministério do Trabalho com o objetivo de tornar ilegais as greves dos trabalhadores da construção locais. Em 1964, a associação mudou seu caráter institucional, tornando-se o sindicato patronal da indústria da construção civil de Brasília, o Sinduscon-DF<sup>594</sup>.

Analisaremos nos próximos itens as principais formas organizativas dos empreiteiros no país, os aparelhos privados da sociedade civil de porte nacional. Merecerão nossa atenção a CBIC, a Abeop, o Sinicon e a Abemi.

### **A Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC):**

O primeiro e mais sólido aparelho privado de hegemonia de caráter nacional no ramo da indústria de construção é a CBIC, Câmara Brasileira da Indústria da Construção Civil, surgida em 20 de janeiro de 1957 no Rio de Janeiro<sup>595</sup>. Apesar de ser uma entidade voltada para o setor da construção como um todo, incluindo o ramo imobiliário, veremos que as empresas de construção pesada detiveram um poder acentuado na instituição.

Apesar de seu pioneirismo, a CBIC tem um caráter distinto de entidades vindas posteriormente, como o Sinicon e a Abemi, já que não se trata de associação ou sindicato de empresas, mas uma congregação – uma câmara – de entidades patronais diversas da indústria de construção e do mercado de imóveis. Os sócios da CBIC são sindicatos como os

---

Construtora Nacional e Azevedo & Travassos. A principal reclamação dos construtores então era em relação a reajustes de preços nas obras de empreitada. Ver GUEDES, Henrique. *Histórias... op. cit.* p. 203-66.

<sup>594</sup> SOUSA, Nair Heloísa Bicalho de. *Operários... op. cit.* p. 17-64; CAMPOS, P. “A construção da hegemonia e a hegemonia da construção: o grupo da indústria da construção pesada e o Estado brasileiro, 1956-1984 – notas de pesquisa”. In: *Anais do XIV Encontro Regional da Anpuh-Rio*. Rio de Janeiro: Anpuh-Rio, 2010. p. 1-20.

<sup>595</sup> <http://www.cbic.org.br/> acessado dia 26 de julho de 2007.

Sinduscon's regionais, as associações e sindicatos de empreiteiros (como a Apeop, o Sicepot-MG, o Sinicesp e a Associação Nacional de Empresas de Obras Rodoviárias, a Aneor, datada de 1988) e entidades do ramo de imóveis, como as Ademi's (Associação de Dirigentes do Mercado Imobiliário, presente em quase todos os estados do país) e a Abempi (Associação Brasileira de Empresas de Engenharia de Manutenção Predial e Indústria). Há também algumas empresas associadas, podendo elas hoje ser sócias colaboradoras, beneméritas ou honorárias. Apesar de sua presença no grupo de associadas à câmara, as empresas são apenas 13 – dentre as quais as mais significativas são Andrade Gutierrez, Camargo Corrêa e Hosken – e sua inclusão dentre os associados é uma exceção à lista de sócios, constituída sobretudo de entidades patronais regionais e locais do setor construtor. Assim, a CBIC tem uma estrutura próxima das confederações empresariais nacionais, como CNI, CNC e CNA, atuando como grande representação econômica e política dos interesses do setor construtor, o que implica em uma heterogeneidade de visões, objetivos e anseios em seu interior<sup>596</sup>.

Mesmo com a grandiosidade e relevância da câmara, não encontramos um livro de memórias ou uma fonte de informações sobre a sua criação. A iniciativa para fundação da CBIC parece ter saído dos empresários da construção civil e do mercado imobiliário do Rio, visto que a sua sede ficava no próprio prédio do Sindicato da Indústria da Construção Civil da cidade, o Sinduscon-RJ, e o seu primeiro presidente foi Haroldo da Graça Couto, também presidente então do Sinduscon-Rio. Graça Couto era empresário voltado para a construção de edifícios na então capital federal e se manteve à frente da CBIC por mais de 18 anos<sup>597</sup>.

Além de não possuir um livro de memórias ou texto que relate a sua história, a CBIC não teve durante quase 30 anos qualquer publicação própria, lançando apenas em 1996 a Revista da CBIC<sup>598</sup>. Em contraposição, uma das atividades mais comuns da Câmara era a organização e a promoção de eventos.

O mais tradicional e contínuo dos eventos da indústria de construção no país é organizado pela CBIC, com presença dos dirigentes das principais entidades associadas à câmara. O Encontro Nacional da Indústria da Construção (Enic), ou Encontro CBIC parece ter se iniciado em 1964 e era bianual, chegando ao final da ditadura com o 42º Enic no final de 1984, sendo que, depois, passou a ser anual. Para demarcar um novo momento da instituição quando o país se democratizava, em 1985, a CBIC passou a organizar, paralelo aos Enic's, o Congresso Brasileiro da Indústria da Construção. Nos eventos organizados pela CBIC, era

---

<sup>596</sup> <http://www.cbic.org.br/>; CAMPOS, P. H. P. “A construção da hegemonia...”. *op. cit.* p. 1-21.

<sup>597</sup> <http://www.cbic.org.br/> acessado dia 26 de julho de 2007.

<sup>598</sup> Revista da CBIC. Ano I, nº 1. Brasília: CBIC, 1996.

comum a presença de ministros de Estado e outros agentes da sociedade política, como o ministro Mário Andreazza, que ficou na posição de presidente do XXXIV Enic, em 1979, na época chamado também de Encontro Nacional dos Dirigentes de Sindicatos e Associações da Indústria da Construção. Outra presença comum era a do ministro dos Transportes, como foi o caso de Affonso Camargo, que participou da abertura do I Congresso Brasileiro da Indústria da Construção, no Rio, em 85. Além de seus próprios eventos, a CBIC participava da organização de outros, como o ‘Almoço da Construção’, realizado desde 1985 por iniciativa da Apeop, e os Encontros Nacionais da Construção, os Enco’s, iniciados na década de 70<sup>599</sup>.

A relação da direção da CBIC com as entidades patronais nem sempre foi amistosa e por vezes levou a desligamento de sindicatos e associações dos quadros da entidade. Um problema central na correlação de forças no interior da instituição parece ter sido a disputa entre empresários da construção pesada e os da construção leve. Os conflitos e a competição entre os dois grupos, e frações dos mesmos, parecem ter aflorado nas disputas eleitorais da Câmara e diretorias encabeçadas por empreiteiros eram intercaladas por chapas lideradas por donos de firmas do mercado imobiliário. Assim, temos a notícia de que em fevereiro de 1984, representantes do Sinicon se encontraram com a direção da CBIC com vistas à reintegração do sindicato àquela entidade. Naquele momento, iniciava-se a gestão do empreiteiro Oswaldo José Stecca na CBIC, em substituição a João Machado Fortes, empresário da construção imobiliária, e também uma nova administração no Sinicon. Não temos a informação sobre o momento do desligamento do Sinicon dos quadros da CBIC, mas parece que a direção da entidade por um empresário da construção leve, com suas demandas e visões próprias, pode ter levado a esse movimento. Após a reintegração, os dois organismos passaram a atuar juntos em vários projetos e chegaram a cogitar uma fusão entre si. A sede do Sinicon em Brasília, onde o sindicato atuava junto com o Sinduscon-DF, ficou então à disposição da câmara<sup>600</sup>.

A CBIC, por ser a mais representativa entidade nacional do setor, tinha interlocução maior com entidades internacionais da construção. Exemplo disso é a participação da entidade no Congresso da Federação Interamericana de Indústria de Construção, no início de 1979, em Salvador, sendo que a CBIC tinha tradicionalmente uma vice-presidência na instituição. Nesse mesmo ano, a câmara participou, junto com o BNH e a Abecip, do *VII Congreso de la Vivienda*, realizado também pela Federação Interamericana da Indústria de Construção. Dois

---

<sup>599</sup> O Empreiteiro. Edições nº 143, 146, 161, 175, 197, 205, 210 e 212; Informe Sinicon, I-5/6, II-8/10/15 e III-6.

<sup>600</sup> Informe Sinicon. Edições nº 4, 23 e 34, ano I;

anos depois, a CBIC esteve na Exposição Latino-Americana da Construção 81, realizada no Panamá, evento com apoio da Federação Internacional da Indústria de Construção (FIIC)<sup>601</sup>.

A estrutura interna da CBIC contava com várias comissões, voltadas para os principais problemas e ramos da indústria de construção. De interesse direto dos empreiteiros, havia a Comissão de Obras Públicas (Cop-CBIC) e a Subcomissão de Licitação e Contratação de Obras Públicas (Sulecop-CBIC). As atividades dessas duas divisões, em especial da primeira, eram intensas e de interesse de entidades que congregavam empreiteiros. Desde 1984, o Sinicon passou a monitorar e participar direta e decisivamente dos trabalhos cotidianos da Cop-CBIC e reuniões da Sulecop-CBIC ocorriam na sede do sindicato. Em setembro de 1984, o diretor do Sinicon, Hermano Cezar Jordão Freire, da empreiteira carioca Esusa, virou o presidente da Cop-CBIC e as reuniões da comissão passaram a ser realizadas no Sinicon<sup>602</sup>.

Outra característica da CBIC é sua intensa atividade junto ao BNH após a criação dessa autarquia. Mais que qualquer outra agência governamental, foi o banco público o principal alvo das ações e objeto de interesse da entidade na ditadura. A centralidade do BNH nas ações da CBIC se deve em parte ao fato de o banco atuar na interseção das atividades de empreiteiros de obras públicas e empresários do setor imobiliário urbano, sendo ele contratador dos serviços dos dois ramos da indústria representados na CBIC. Era comum perceber a presença constante de representantes do BNH nos eventos organizados pela CBIC e de diretores da Câmara em congressos promovidos pelo banco. Assim, em fevereiro de 1978, a CBIC preparou trabalho sobre os aspectos legislativos da construção popular, voltado para simpósio preparado pelo BNH sobre habitação popular<sup>603</sup>.

Em sua trajetória, a CBIC teve poucos presidentes, o que se explica em parte pela longa gestão de Graça Couto à frente da instituição. Não conseguimos ter acesso às diretorias da Câmara, mas apenas a uma lista dos seus presidentes (quadro 2.13). Ignorando o período posterior à ditadura, podemos verificar que dos 6 presidentes da entidade entre 1957 e 1985, 4 eram empreiteiros e dois (Graça Couto e Fortes) eram empresários do setor imobiliário, ambos do Rio de Janeiro. Apesar da predominância numérica, ao longo dos 21 anos de ditadura civil-militar no país, os empresários da construção leve estiveram na presidência da instituição durante 14 anos, contra 7 dos empreiteiros.

O engenheiro Haroldo Lisboa da Graça Couto era pernambucano e empresário no Rio, dono de construtora voltada para o setor de edificações urbanas que levava seus sobrenomes.

---

<sup>601</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 133, 141 e 157.

<sup>602</sup> Revista O Empreiteiro. Edição nº 165; Informe Sinicon, edições I-3, I-7, I-24, II-4, II-11.

<sup>603</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de fevereiro de 1978, nº 121.

Fundador da CBIC, Couto foi também presidente do Sinduscon-Rio em período similar a sua presidência da Câmara, de 1956 a 1958 e de 1968 a 1977. Em janeiro de 1975, ele abriu os trabalhos do II Enco, organizado pelo Clube de Engenharia e pela CBIC. Realizado no Hotel Nacional com a presença de 500 congressistas, incluindo autoridades, o evento ocorreu pouco depois da divulgação da falência da Companhia Metropolitana de Construções. Couto usou esse mote para sua fala, ao pedir orçamentos mais objetivos e conforme as características do setor, reclamando também da alta inflação. Em abril do mesmo ano, Couto, representando a CBIC e junto com os Sinduscon's de Minas (na figura de Maurício Roscoe), São Paulo (com Mario Dorsa), Rio Grande do Sul (com Paulo César Leite) e Brasília (com Sérgio Naya), fez um memorial atacando o Sindicato Nacional da Indústria do Cimento (SNIC) afirmando que o mesmo apresentava números falsos de produção, inferiores aos reais. Quando deu lugar a Roscoe na presidência da CBIC, Couto foi para a presidência vitalícia do Conselho Consultivo da instituição. Na ocasião da homenagem, elogiou a medida governamental que ampliava o limite de endividamento do BNH<sup>604</sup>.

Quadro 2.13 – Presidentes da CBIC:

<b>Presidente (estado de origem):</b>	<b>Empresa:</b>	<b>Período:</b>
Haroldo da Graça Couto (RJ)	Graça Couto (CI)*	20/01/1957-27/07/1975
Maurício Roscoe (MG)	M. Roscoe (EOP)	28/07/1975-03/08/1977
Manoel Augusto Leone (BA)	Soares Leone (EOP)	04/08/1977-13/08/1980
João Machado Fortes (RJ)	João Fortes (CI)	14/08/1980-23/08/1983
Oswaldo José Stecca (SP)	Constecca (EOP)	24/08/1983-19/07/1984
Luís Roberto Andrade Ponte (RS)	Construtora Pelotense (EOP)	20/07/1984-28/01/1987
Aníbal Carlos de Freitas (PE)	Geoteste (EOP)	29/01/1987-18/08/1992
Marcos Villela Sant'Anna (MG)	Sant'Anna (EOP)	19/08/1995-22/07/1996
José Luiz Schuchovski Paraná	...	23/07/1996-23/06/1997
Luís Roberto Andrade Ponte (RS)	Construtora Pelotense (EOP)	24/06/1997-2003
Paulo Safady Simão	Wady Simão	2003-2011

Fonte: [www.cbic.org.br/institucional/ex-presidentes/pagina/galeria-dos-ex-presidentes](http://www.cbic.org.br/institucional/ex-presidentes/pagina/galeria-dos-ex-presidentes) acessado em 10/05/2011.

\* CI – Construtora Imobiliária; EOP – Empreiteira de obras públicas.

O empreiteiro mineiro Maurício Roscoe assumiu a presidência do Conselho Diretor da CBIC em julho de 1975 e desde a cerimônia de posse, impôs a marca da construção pesada na gestão. Em sua fala, atacou a concorrência predatória no setor, referindo-se basicamente ao ramo de obras públicas. Em suas exposições públicas, Roscoe trazia os interesses, visões e problemas das pequenas e médias empresas, como era o caso da sua. Analisando a conjuntura de 1979, por exemplo – na condição de vice e não de presidente da CBIC –, Roscoe

<sup>604</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 84, 87 e 91, de janeiro, abril e agosto de 1975.



acreditava que aquele ano seria tão difícil para a construção como o de 1978, quando três características haviam se mostrado no setor, segundo sua leitura: estreitamento do mercado, alta das despesas financeiras e empresas com dificuldades, especialmente as pequenas<sup>605</sup>.

O empreiteiro mineiro deu lugar ao empreiteiro baiano Manoel Augusto Leone, da empresa mediana Soares, Leone. Sua marca à frente da entidade também foi a defesa dos interesses das pequenas e médias construtoras, contra o predomínio das grandes. Assim, no início de 1979 a CBIC apresentou trabalho defendendo a ordenação do processo de licitações de obras públicas, demanda típica das menores empresas ante as seguidas vitórias das maiores nas concorrências. Além disso, no encontro da entidade nesse mesmo ano, o documento final do evento defendeu as seguintes posições: a transparência, a igualdade de condições, critérios objetivos de análise, exigências de capital proporcional ao serviço exigido, critérios técnicos, escolha dos preços mais baixos nas licitações, objetividade, disposições legais de licitações uniformes e validade para todas as concorrências. Trata-se de germe da mobilização em defesa da “moralização das licitações públicas”, defendida em gestões posteriores, e que redundaria na Lei de Licitações, processo de interesse do pequeno capital da construção pesada, contra os editais direcionados para as empresas maiores. Foi um momento em que a CBIC estava muito unida à Apeop na defesa das empreiteiras de menor porte<sup>606</sup>.

Apesar da forte exposição pública do período e da atenção recebida pela gestão Roscoe, o período mais ativo e polêmico da trajetória da CBIC até o fim da ditadura foi o da presidência de João Machado Fortes. O empresário carioca da construtora de mesmo nome tem gestão considerada na CBIC como momento de “harmonização das relações da CBIC com o governo”<sup>607</sup>, em função talvez da sua referida amizade com o presidente Figueiredo.

Desde a posse, ocorrida no Rio em agosto de 1980, com a presença do presidente da República, Fortes tentou imprimir nova feição à entidade, clamando ênfase à questão social, com citações a Isaac Newton e João Paulo II em seu discurso. Na cerimônia, que teve presença do governador e do prefeito do Rio, Figueiredo mencionou os altos índices de acidentes de trabalho no setor. Além do canal direto com o presidente, o novo líder da CBIC trouxe certa mensagem otimista e, no encontro da entidade, o “amigo particular do presidente Figueiredo, João Fortes” afirmou que as perspectivas para 1981 eram melhores que 1980<sup>608</sup>.

A relação com o presidente chamou a atenção das revistas especializadas e da imprensa e uma nova forma de ação foi adotada. Fortes criou o costume de enviar cartas a

---

<sup>605</sup> Revista O Empreiteiro. Edições de agosto de 1975, nº 91, e de março de 1979, nº 134.

<sup>606</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 133, 146 e 151.

<sup>607</sup> [www.cbic.org.br/institucional/ex-presidentes/pagina/galeria-dos-ex-presidentes](http://www.cbic.org.br/institucional/ex-presidentes/pagina/galeria-dos-ex-presidentes) acessado em 10/05/2011.

<sup>608</sup> Revista O Empreiteiro. Edições de setembro de 1980 e de maio de 1981, nºs 152 e 161.

Figueiredo com as queixas e demandas da indústria da construção. Em 1982, momento adverso para as empresas de construção, Fortes enviou carta ao presidente manifestando-se contra políticas do governo e afirmando ser injusta a medida que aumentava a contribuição das empresas à previdência social de 8 para 10%. Alegava que a decisão era mais dura para empresas e setores da economia que empregavam mais pessoal, como a construção civil. Na carta, Fortes propunha outras medidas para elevar a arrecadação estatal, como a taxaço de supérfluos, o que seria melhor “para minorar as dificuldades das classes necessitadas”. Em outra carta enviada a Figueiredo nesse mesmo ano, o presidente da CBIC trazia um amplo projeto para a saída da crise econômica através da retomada do setor da construção, com ênfase na construção habitacional<sup>609</sup>.

A gestão Fortes foi também momento de acirramento do conflito entre as diferentes frações do capital no país, o que atravessou a CBIC. Em 1983, João Fortes veio a público fazer duras críticas ao mercado financeiro, além de defender regulamentações para baixar o *spread* bancário e as taxas do *open market*. No mesmo ano, Fortes enviou ao Conselho Monetário Nacional telex com um projeto intitulado: “Construção pode ser a solução”, com várias propostas de medidas e sugestões de diretrizes políticas<sup>610</sup>.

Além da interlocução com quadros estatais e presença nas agências do aparelho de Estado, o período Fortes foi marcado pelo acirramento dos conflitos entre os empresários da construção pesada e da construção imobiliária, e entre frações, no interior da CBIC. Junto com ele, veio uma diretoria com forte presença de empresários da construção leve, como o vice-presidente da instituição, José Conde Caldas, construtor no Rio, dono da Concal. A matéria da revista *O Empreiteiro* intitulada “Atendendo a pedidos...” relata que o presidente da CBIC pediu licença por motivos de saúde no final de 1981, fazendo o empreiteiro Oswaldo Stecca, primeiro vice-presidente, assumir a chefia da instituição. A chegada de Stecca à presidência desencadeou uma reunião emergencial dos vice-presidentes da CBIC, que, liderados por Henrique la Rocque, pediram a volta imediata de João Fortes à presidência. Fortes aceitou o pedido, amenizando os ânimos na CBIC<sup>611</sup>.

Apesar da atitude de Fortes em 1982, os associados contrários não conseguiram evitar a chegada de Oswaldo José Stecca à presidência da CBIC, ocorrida no ano seguinte. Stecca fora presidente da Apeop em duas ocasiões, tendo gestões marcadas pela combatividade na defesa da causa das empreiteiras, sobretudo das pequenas. Em sua curta presidência na CBIC,

---

<sup>609</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edições de fevereiro e de novembro de 1982, n<sup>os</sup> 171 e 180.

<sup>610</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edições de maio e julho de 1983, n<sup>os</sup> 186 e 188.

<sup>611</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edições de junho e novembro de 1982, n<sup>os</sup> 175 e 180.

Stecca tentou, em linhas gerais, transferir da sociedade política para a sociedade como um todo o foco de atuação da entidade. Se Fortes tinha interlocução privilegiada com o presidente da República, usada constantemente para pleitear seus interesses, Stecca lançou pouco depois de sua posse o pequeno documento “Aos brasileiros”. Neste, a CBIC afirmava que o setor de construção civil teve tombo de 19% em 1983 e que havia a expectativa de que os investimentos em obras públicas fossem paralisados em 1984, em virtude da política recessiva do governo. Percebe-se, portanto, que o foco da entidade foi desviado do setor habitacional para o de obras públicas e da posição de cooperação para a de crítica do governo federal<sup>612</sup>.

O novo tom de alarde era impresso ao documento lançado na 40ª reunião do Conselho da CBIC, em 1984, em Brasília. Neste, alertava-se para uma possível desagregação da economia do setor, falta de planejamento e os riscos sociais provocados pela desativação da construção civil. O documento pedia uma “solução de compromisso” na política e fazia dura crítica à subordinação da política econômica aos ditames do FMI. O texto foi encaminhado ao deputado federal Paulo Lustosa, do PDS do Ceará, que o apresentou no Congresso Nacional, o que indicativo da crescente atuação parlamentar da entidade nessa gestão<sup>613</sup>.

Na gestão Stecca, a Comissão de Obras Públicas (Cop-CBIC) foi intensamente ativada e guindada a uma posição central no funcionamento da Câmara. Desde a gestão anterior, a Cop-CBIC já tinha uma posição distinta da presidência da entidade, ao discutir criticamente a crise no setor e fazer duras ressalvas à política governamental, atacando os cortes nos orçamentos das estatais e o fato de a Seplan privilegiar o setor rural e exportador. Se naquele período, o tom da Cop-CBIC diferia dos pronunciamentos do presidente João Fortes, no período Stecca, a Cop-CBIC e a presidência da instituição entraram em harmonia entre si e com outras entidades, como a Apeop e o Sinicon. A comissão teve forte atividade a partir de então, preparando em fevereiro de 1984 os ‘Princípios Básicos para Regular a Licitação de Obras Públicas’, a partir de trabalho aprovado no 34º Enic, de novembro de 1979<sup>614</sup>, e que seria a base da proposta da Lei de Licitações, aprovada em 1993 pelo Congresso Nacional.

A impactante gestão de Oswaldo Stecca teve vida curta e logo assumiu seu vice, o empreiteiro gaúcho Luís Roberto Andrade Ponte, dono da pequena Pelotense, especializada em rodovias e saneamento. Ponte fez uma próspera carreira política, pautada na sua gestão à frente da CBIC. Em 1987, afastou-se da presidência da entidade para concorrer pelo PMDB ao cargo de deputado federal, sendo eleito e participando da elaboração da Constituição de

---

<sup>612</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de janeiro de 1984, nº 194.

<sup>613</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de abril de 1984, nº 197; Informe Sinicon. Edição de 23/04/1984, nº 9, ano I.

<sup>614</sup> Revista O Empreiteiro. Edições de abril de 1982, nº 173; Informe Sinicon. Edição de 20/02/1984, nº 3, ano I.

1988. Assumiu cargos no governo Sarney e reelegeu-se deputado federal, elaborando a Lei de Licitações, aprovada no Congresso. Depois disso, Ponte voltou à CBIC e chegou a atuar em governos estaduais, escrever livros e ser premiados por associações de empreiteiros<sup>615</sup>.

Sua presidência na CBIC, de 1984 a 1987, foi marcada pela defesa das pequenas construtoras. É possível perceber isso em documento enviado ao candidato Tancredo Neves, do final de 1984. Na ‘Carta Nacional de Reivindicações’, Ponte critica a “superada” política de concentração de investimentos públicos em grandes obras, analisando os efeitos maléficos causados. Defendeu a valorização do mercado interno, apontando caminhos para reaquecer o setor e manifestando-se a favor da reativação de programas de saneamento básico, habitação, pavimentação, abertura de estradas e serviços essenciais de infra-estrutura<sup>616</sup>.

Também durante a presidência de Ponte, foi possível perceber conflitos entre os empresários da construção leve e pesada em questões envolvendo a CBIC. Dessa vez, o conflito não se reteve apenas nos quadros da diretoria da câmara, mas atingiu e envolveu outras instituições. O presidente da associação de crédito imobiliário (Abecip), Mario Gordilho, fez crítica pública a Ponte por esse ter denunciado que o BNH desviava recursos da caderneta de poupança. Gordilho afirmou em entrevista à Gazeta Mercantil que o presidente da CBIC “não passa de um construtor de estradas, que nada conhece do mercado imobiliário”. A declaração fez o Sinicon sair em defesa de Ponte, enviando-lhe telegrama manifestando solidariedade e criticando Gordilho por ter atingido “de forma imprópria e inconveniente o presidente da CBIC.”<sup>617</sup> Novamente, a contradição de interesses, posições e visões dos diferentes empresários da indústria de construção vinham à tona. Como Sinicon e a Abecip eram entidades associadas à CBIC, podemos entender esse conflito como uma medição de forças entre frações do empresariado da construção em luta pela entidade máxima do setor.

Com o predomínio dos empreiteiros na CBIC no período Andrade Ponte, a Cop-CBIC manteve intensas atividades. Em consonância com o Sinicon e outras entidades da construção pesada, a comissão fez documento em agosto de 1984 criticando o “dirigismo” nas contratações, a exclusão de pequenas e médias empresas nos editais, a cartelização entre fornecedores, a falta de correção monetária para os pagamentos não-efetuados imediatamente após entrega da obra e defendeu limites ao protecionismo regional, além de descentralização

---

<sup>615</sup> SINICESP [Luiz Roberto de Sousa Queiroz]. *A Saga da Construção Pesada em São Paulo*. op. cit. p. 82-93.

<sup>616</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de dezembro de 1984, nº 205.

<sup>617</sup> Informe Sinicon. Edição de 26 de novembro de 1984, nº 31, ano I.

econômica, acompanhada de reforma tributária. A comissão resolveu em reunião atuar em três frentes para alcançar seus objetivos, junto ao Executivo, Legislativo e imprensa<sup>618</sup>.

Apesar das atividades da Cop-CBIC e dos conflitos internos, a maior marca da gestão Andrade Ponte, e a mais polêmica nos círculos internos do empresariado da construção pesada, foi a campanha em defesa da “moralização das concorrências públicas”. Ponte foi a público diversas vezes acusar os parâmetros subjetivos nos julgamentos, arrolados por ele em forma de lista no encontro da CBIC de março de 1985, momento no qual era feita a passagem do poder dos presidentes militares para os civis. Sua defesa da moralização das licitações foi a grande bandeira da CBIC nesse período e trouxe popularidade ao presidente da entidade, impulsionando sua carreira política e parlamentar<sup>619</sup>. Era também uma forma de manifestação típica de pequenos e médios empresários, aliados do mercado de obras públicas através de mecanismos vigentes nas entrelinhas dos editais ou então nas decisões sobre as concorrências. Enfim, o alvo de sua campanha era não só os servidores “corruptos”, membros do aparelho de Estado que elaboravam diretamente os editais e tomavam a decisão final nas licitações, mas também os corruptores, ou melhor, os grandes empreiteiros, que estavam por trás das excêntricas demandas previstas nos editais e pelos resultados das concorrências.

Andrade Ponte cedeu a presidência da CBIC ao empreiteiro pernambucano Aníbal de Freitas, que transferiu a sede da entidade do Rio para Brasília, o que foi concretizado em 1992. Outros empreiteiros sucederam Freitas e a CBIC continua até hoje a se envolver em projetos governamentais de habitação popular<sup>620</sup> e de investimentos em obras públicas<sup>621</sup>.

A CBIC parece ser exemplo bastante interessante de como um aparelho privado de hegemonia pode abrigar diferentes frações de um determinado setor econômico e como isso pode dar ensejo a conflitos e disputas. A medição de forças entre empresários do setor imobiliário e da construção pesada parece ter pautado a dinâmica das eleições e da política interna da CBIC, porém um motivo parece explicar a permanência da entidade sem maiores rupturas ou rachas ao longo da ditadura. Por contar com uma maioria de pequenos e médios empreiteiros e empresários da construção leve em suas diretorias e também com associações

---

<sup>618</sup> Informe Sinicon. Edição de 20 de agosto de 1984, nº 24, ano I; Edição de 31 de maio de 1985, nº 5, ano II.

<sup>619</sup> Revista O Empreiteiro. Edições fevereiro e março de 1985, nºs 207 e 208.

<sup>620</sup> Exemplo pode ser verificado na notícia d'O Globo de 26 de março de 2009, p. 21-2. '34 bi sem hora para acabar: Pacote habitacional corresponde a 19,4% dos gastos com reajuste de servidor. Governo abre mão de prazo', na qual o presidente da CBIC, Paulo Safady Simão afirma que a iniciativa governamental, que redundaria no projeto 'Minha Casa, Minha Vida', "traduz muito do que o setor vinha defendendo".

<sup>621</sup> O GLOBO. Edição de 21/10/2009, p. 2. 'Investimento estrangeiro'. Nessa nota, é informado que o presidente da CBIC, Paulo Safady Simão, foi a Londres apresentar possibilidades de investimentos nos setores imobiliário e turístico a empresários estrangeiros, usando para tal a embaixada brasileira na capital inglesa.

que os representavam nos quadros sociais da entidade, havia uma certa convergência nos objetivos desses dois grupos. Ambos tinham interesses na carteira de investimentos e crédito imobiliário do BNH, o que parece ter sido o motivo para a manutenção da unidade da CBIC, a despeito das disputas por sua liderança.

### **A Associação Brasileira dos Empreiteiros de Obras Públicas (Abeop):**

Antes de tratar do Sinicon, o mais importante aparelho privado de hegemonia dos empreiteiros no Brasil, temos que abordar brevemente a associação que lhe foi precursora, a Abeop. Antes mesmo do advento da CBIC, foi fundada no início dos anos 50 a primeira forma associativa de empresas de construção pesada do país, saída do interior do Clube de Engenharia. Apesar de se afirmar nacional, a entidade comportou basicamente empreiteiros cariocas e não teve adesão de muitas construtoras de outros estados, como foi o caso do Sinicon. Além disso, a instituição não logrou êxito na tentativa de reunir as empresas do setor em uma organização contínua, sólida, unida e representativa, entrando em decadência com menos de uma década de vida e desaparecendo antes de completar 25 anos de existência.

A Associação Brasileira dos Empreiteiros de Obras Públicas (Abeop) foi fundada em 17 de novembro de 1953, no 2º andar do prédio do Clube de Engenharia, em iniciativa do proprietário da empresa Sociedade Brasileira de Urbanização S.A. (SBU), Antonio Manoel de Siqueira Cavalcanti. Na reunião que votou seus estatutos, em 5 de agosto de 1954, estavam presentes 72 empresários do setor, mais do que o aparente número de fundadores do Sinicon, que aparece como uma dissidência da Abeop. Para elaboração do texto estatutário, os presentes se basearam na organização da norte-americana ‘The Associated General Contractors of America’, referida como a maior associação de empreiteiros do mundo. A definição da entidade iria inspirar o Sinicon, como se vê nos principais objetivos da Abeop:

- a) defender os legítimos interesses da classe e dos associados perante os poderes constituídos; b) colaborar com o Estado como órgão técnico e consultivo, no estudo e solução dos problemas que se relacionem com a construção de obras públicas; c) propugnar para harmonizar os interesses das Administrações Contratantes com os interesses dos empreiteiros de obras públicas;<sup>622</sup>

A atuação junto ao aparelho de Estado emerge como uma das mais eminentes funções da nascente entidade. Nos itens seguintes, são referidos também os objetivos de elaborar

---

<sup>622</sup> Diário Oficial da União. Edição de 27 de maio de 1958, p. 77-9.

soluções técnicas, fazer estudos de engenharia e auxiliar os associados nessas questões, além de zelar pela ética profissional e divulgar informações do interesse da classe.

Ficava definido no estatuto que a contribuição das empresas variava conforme seu capital e que sua sede seria no Rio de Janeiro, mais especificamente no edifício do Clube de Engenharia, na avenida Rio Branco. Definia também que a “Associação Brasileira dos Empreiteiros de Obras Públicas abstém-se da discussão e propaganda de ideologias sectária de natureza alheia aos seus objetivos”<sup>623</sup>. Já na fundação do Sinicon, seriam proibidos integrantes que partilhassem de idéias socialistas.

A ata da reunião de 1958, que reviu a estrutura dos estatutos, parece ter tido longas e tumultuadas discussões, conforme indica a ata, na qual consta que “[n]o decorrer dos debates, aliás prolongados [...]”. Em questão nesta reunião estava a definição do tempo de mandato da diretoria e possibilidade de reeleição única ou indefinida do presidente da entidade. No estatuto original, fora estabelecida a possibilidade de apenas uma reeleição. Porém, na reforma dos estatutos, em maio de 1958, o então presidente reeleito, Antonio Manoel Siqueira Cavalcanti, defendeu a possibilidade de reeleições indeterminadas para o cargo, justificando a norma pela necessidade de continuidade administrativa, dado o caráter ainda recente da organização<sup>624</sup>. A sua proposição foi aprovada, mas no ano seguinte, no mês de março, um grupo de empreiteiros descontentes fundou a Associação Profissional dos Empreiteiros, que deu origem ao Sinicon e Cavalcanti não constava como um dos seus fundadores.

A primeira diretoria eleita na Abeop, em 1954, após período de vigência da diretoria provisória, é emblemática do caráter da entidade, conforme se vê no quadro 2.14. Percebe-se na lista de empresas a predominância absoluta de empresas do Rio, várias das quais faliram nos anos 60, em função das políticas de Carlos Lacerda e da ditadura contra as firmas com ligação com o varguismo. Além disso, vários membros do Clube de Engenharia sobressaíam, como o futuro presidente da entidade, Octavio Catanhede. Outra peculiaridade é a presença de empresas estrangeiras, o que não ocorria no Sinicon, como a dinamarquesa Christiani-Nielsen e a alemã Companhia Construtora Nacional (CCN). Alguns desses empresários nacionais participaram depois de uma espécie de retirada da Abeop e fundaram o Sinicon.

Os empresários organizados na Abeop tinham forte atuação junto aos órgãos federais e, principalmente, em relação à prefeitura do Distrito Federal. Além disso, eram empreiteiros ligados aos políticos do PTB e PSD, seja da capital, como no estado do Rio. É possível verificar na segunda metade dos anos 50, em diversas ocasiões, o prefeito do Distrito Federal

---

<sup>623</sup> Diário Oficial da União. Edição de 27 de maio de 1958, p. 77-9.

<sup>624</sup> Diário Oficial da União. Edição de 27 de maio de 1958, p. 77-9.

despachando formalmente com a Abeop, sobretudo os alcaides Francisco de Sá Lessa (provável parente do empreiteiro Jacyntho de Sá Lessa, da Rodoférrea), Francisco Negrão de Lima e Joaquim José de Sá Freire Alvim (provável parente de Romeu Sá Freire, da Cobrasil), em um período farto de obras na cidade<sup>625</sup>. Um exemplo disso é o presidente da Abeop, o dono da SBU, empresa fundada por Paulo de Frontin e que participava intensamente da ponte Clube de Engenharia-Prefeitura do DF. Esse caráter mais voltado para a Secretaria de Obras do município do Rio dá também o caráter limitado e localizado, e não nacional, da Abeop.

Quadro 2.14 – Primeira diretoria da Abeop (1954-1956):

<b>Diretor:</b>	<b>Empresa:</b>	<b>Função:</b>
Antonio Manoel Siqueira de Cavalcanti	SBU	Presidente
Djalma Murta	Brasil Ltda.	1º vice-presidente
Edgar Prado Lopes	Eng <sup>a</sup> Indústria Prado Lopes	2º vice-presidente
Flávio Monteiro Amaral	Christiani-Nielsen	1º secretário
Francisco Moreira da Fonseca	CAVO	2º secretário
Manoel Vivaqua	Koteca	Tesoureiro
Alberto Cavalcanti	Cavalcanti Junqueira	Conselho consultivo
F. V. de Miranda Carvalho	Empresa Brasileira de Águas	Conselho consultivo
João Alfredo Castilho	Sotege	Conselho consultivo
João Carlos Backheuser	Carioca	Conselho consultivo
Jorge Werneck	Construtora Mantiqueira	Conselho consultivo
Laerte Rangel Brigido	Cia. Construtora Nacional (CCN)	Conselho consultivo
Luiz Garcia de Souza	Civilhidro	Conselho consultivo
Luiz Santos Reis	Portuária (PECP)	Conselho consultivo
Sergio de Seixas Corrêa	Cia. Construtora Pederneiras	Conselho consultivo
Wilson Nóbrega	Nóbrega & Machado Ltda	Conselho consultivo
Eduardo Borgeth	Servix Engenharia Ltda.	Conselho fiscal
Mario Tamborindeguy	Citor	Conselho fiscal
Octavio Catanhede	ETUC*	Conselho fiscal
Gilberto Novais Morelli	CFG**	Suplente
José Leite Guimarães	Construtora Genésio Gouveia	Suplente
Romeu Sá Freire	Cobrasil	Suplente

Fonte: Diário Oficial da União. Edição de 5 de agosto de 1954, p. 66-8.

\* Empresa de Topografia Urbanismo e Construções Ltda

\*\* Construções e Fornecimentos Gerais Ltda.

A Abeop e seus empresários pareciam ser ligados fortemente ao grupo pessedista e petebista que dominou a política nacional e a administração da cidade do Rio nos anos 50. Com a criação do estado da Guanabara e a emergência de Lacerda ao governo da nova federação, uma retaliação parece ter sido empreendida contra esse grupo, com a abertura do mercado de obras da cidade para outras empresas, sobretudo de outros estados, além da

<sup>625</sup> DOU. Edições de 09/10/1954, 29/04/1955, 19/01/1956 e 19/09/1957; [http://www.rio.rj.gov.br/rio\\_memorial/](http://www.rio.rj.gov.br/rio_memorial/)



rescisão de contratos assinados com construtoras da Abeop. Empresas como a SBU foram à falência e não temos notícias de atividades da Abeop ao longo dos anos 60, o que é facilitado pelo fato de a associação não ter qualquer publicação e não existir mais nos dias atuais. Não temos notícia se a organização deixou de existir ou simplesmente diminuiu suas atividades, porém em 1970, novamente notamos indícios de que a entidade continuava atuando.

Em julho de 1970, o presidente da Associação Brasileira dos Empreiteiros de Obras Públicas, Fernando Petrucci Conceição, enviou carta à revista O Empreiteiro e nas edições seguintes, novamente Petrucci reapareceu representando a entidade<sup>626</sup>. Não conseguimos descobrir as vinculações empresariais do novo presidente da Abeop, mas sabemos que ele residia no Rio de Janeiro, onde também funcionava a associação, ainda vinculada à cidade<sup>627</sup>.

Em 1972, Petrucci acusou o governo da Guanabara de ser responsável por “crise” da construção pesada no estado, atacando o governo Chagas Freitas e elogiando o anterior, Negrão de Lima. Disse ele que de quatro anos até então, 70 empresas teriam desaparecido no estado, além de 100 de fornecimento de material, sendo que a culpa seria do Executivo, por investir Cr\$ 600 milhões, quando deveria gastar Cr\$ 2,4 bi, perfazendo apenas 15 a 18% do orçamento estadual, contra os 30% vigentes em 1968<sup>628</sup>.

Nos anos seguintes, Petrucci se apresentou de maneira esparsa na revista O Empreiteiro, sendo sempre crítico ao governo, aos atrasos no pagamento, falta de cimento e com foco no mercado de obras do Rio de Janeiro<sup>629</sup>. Reclamou da forma como foi feita a fusão, que transferiu a dívida do estado da Guanabara para o estado do Rio e não para a prefeitura da cidade, o que dificultava o pagamento das empresas que prestavam serviço ao governo. Segundo ele, o não-pagamento das empreiteiras as levaria a não pagarem o 13º salário dos trabalhadores. O tom de ameaça também aparece quando ele se refere à crise no setor em 1977, que afetaria mais as pequenas e médias empresas, que

certamente não conseguirão suportar o peso de mais um ano de desaceleração, sem poder manter a totalidade de seus empregados. O pior é que esse quadro será o mesmo em todo país, já que os cortes nos investimentos públicos começaram no âmbito federal, estendendo-se aos Estados e Municípios. Isto poderá ser fatal para essas empresas, que precisam de um fluxo constante de obras para manter um nível mínimo de operações.<sup>630</sup>

---

<sup>626</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de julho de 1970, nº 30.

<sup>627</sup> Diário Oficial da União. Edição de 19 de setembro de 1957.

<sup>628</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de setembro de 1972, nº 56.

<sup>629</sup> Revista O Empreiteiro. Edições de janeiro e março de 1975, nºs 84 e 86.

<sup>630</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de janeiro de 1977, nº 108.

O tom das críticas do presidente da Abeop é então mais ácido que o do Sinicon e outras entidades, marca das associações de pequenas firmas e pouco trânsito no aparelho de Estado.

Em dezembro de 1974, quando foi criada a Comissão Nacional da Indústria da Construção Civil, todas entidades do setor estiveram presentes, inclusive a Abeop, representada por seu presidente, Fernando Petrucci Conceição e por Kerris Ramon<sup>631</sup>. Em 1976, Petrucci enviou carta à Apeop<sup>632</sup> e, em 1977, teve audiência com o governador de São Paulo, Paulo Egydio Martins<sup>633</sup>. Não temos mais qualquer informação de atividades da Abeop depois de então e tudo indica que a entidade deixou de existir.

O caso da Abeop parece ser o de uma associação de empreiteiros que acabou não vingando em seus objetivos iniciais e projetos existentes dentre seus fundadores. Sua criação parece ter sido resposta e também imitação da criação da Apeop, que, surgida em 1947 (seis anos antes da Abeop), emergiu de dentro do Instituto de Engenharia, assim como a Abeop seria criada no interior do Clube de Engenharia. Criada por um grupo de empreiteiros ligados ao chamado trabalhismo carioca e fluminense, a associação não chegou a ter alcance nacional, sendo dominada por empreiteiros do Rio de Janeiro e com serviços voltados para órgãos contratantes federais existentes na cidade, além da prefeitura do Distrito Federal, com a qual parece ter realizado forte aproximação no governo JK. Ligada também aos empresários do Clube de Engenharia, a Abeop parece ter sido esmagada pela política lacerdistista de ataque às empresas com relação com o varguismo. Assim, a associação submergiu nos anos 60, sendo amplamente superada pelo Sinicon como entidade representativa e dos interesses dos empreiteiros, e reapareceu como entidade sem expressão e com corte local nos anos 70. Assim, a importância histórica da Abeop, no tocante à essa tese, é a preparação do terreno e impulso por vias negativas, dados os conflitos em seu interior, para a formação do Sinicon.

### **O Sindicato Nacional da Construção Pesada (Sinicon):**

O Sinicon constitui o mais importante dos aparelhos privados de hegemonia controlado pelos empresários brasileiros da construção pesada ao longo da ditadura civil-militar. Ao contrário da CBIC, que se propunha a ser uma ampla câmara que reunia interesses de todos os ramos da construção civil, o Sinicon já nasceu como uma associação específica

---

<sup>631</sup> Revista do Clube de Engenharia. Edição de janeiro e fevereiro de 1975, nº 398.

<sup>632</sup> GUEDES, Henrique. *A Outra Face do Empreiteiro*. op. cit. p. 164-5.

<sup>633</sup> <http://www.pauloegydio.com.br/> acessado em 14 de fevereiro de 2009.

dos empreiteiros de obras públicas, atuando em defesa e benefício dessa fração particular do empresariado da engenharia. Dando aparência de um sindicato inativo e silencioso, o Sinicon dispunha de forte atuação e poder junto ao aparelho de Estado, além de canais próprios de comunicação e difusão de seus interesses e idéias específicas para a sociedade. Mesmo com a diversidade de empresários em seu interior, o sindicato apresentou uma marcante capacidade de adaptação a diferentes contextos, ligando-se ao Ipes-Ibad no período 61-64, ao mesmo tempo em que seus filiados obtinham obras e financiavam o governo Goulart; aproximou-se ostensivamente da figura de Mário Andreazza durante o “milagre”; e, na época da abertura, mudou parte do seu foco, detendo-se nos contatos com o Legislativo, em especial no momento da Constituinte. Essa capacidade de adaptação ficou evidente nas mudanças nas diretorias e presidências no sindicato, as quais, não raro, coincidiam com as mudanças de governo e de ministros dos Transportes.

O contexto da fundação do Sinicon é o das obras do Plano de Metas do período Kubitschek, sendo que o advento do sindicato é consequência direta das políticas de investimentos em obras públicas a partir de 1956. Apesar da aproximação entre empreiteiros de diferentes regiões do país proporcionadas pelas obras da nova capital federal, o que unia os empresários do Sinicon não era a construção de Brasília, mas o fato de todos eles serem construtores rodoviários que trabalhavam para o DNER.

A reunião formal para criação do Sinicon ocorreu no dia 10 de março de 1959, nos escritórios da construtora Sotege, pertencente a João Alfredo de Castilho, na rua Debret, no Rio, onde até os dias atuais se encontra a sede do sindicato. Às 18 horas daquele dia, estavam reunidos no referido escritório diretores de 41 empresas, sendo eles “[...] os sócios e representantes das firmas abaixo assinadas e que tem como objetivo comercial e industrial a Empreitada de estradas, pontes, portos, aeroportos, barragens e pavimentação, com a finalidade exclusiva de criar uma Associação.” Castilho, que seria o primeiro presidente da entidade, foi escolhido para presidir os trabalhos e, segundo consta em ata, já existia um esboço do estatuto da sociedade, que foi apresentado por um dos membros presentes. Assim como ocorreu com o Sinicesp posteriormente – deliberadamente repetido a partir do exemplo do Sinicon –, a formação do sindicato foi precedida da criação de uma associação, no caso a Associação Profissional dos Empreiteiros de Estradas, Pontes, Portos, Aeroportos, Barragens e Pavimentação<sup>634</sup>. Como se pode ler no título da entidade, as rodovias mantinham nela uma

---

<sup>634</sup> SINICON. *Ata da Reunião de Fundação do Sinicon*. 10 de março de 1959. p. 1.

condição primordial, não havendo referência às obras ferroviárias ou metroviárias, essas últimas ainda inexistentes do Brasil daquele momento.

Os primeiros artigos do estatuto se referiam às funções da associação que estava sendo criada e seus objetivos, sendo que ela

[...] é constituída para fins de estudo, coordenação, proteção e representação legal de seus associados na base territorial nacional e com o intuito de colaboração com os poderes públicos e demais associações profissionais no sentido de solidariedade das classes e da sua subordinação aos interesses nacionais [...]

Artigo 2º - São prerrogativas da Associação: a) representar perante as autoridades administrativas e judiciárias, os interesses dos associados, relativamente à atividade profissional. b) Colaborar com o Estado, como órgão técnico consultivo, no estudo e solução dos problemas que se relacionem com a profissão.

Artigo 3º - São deveres da Associação: a) colaborar com os poderes públicos, e com as organizações sindicais no desenvolvimento da solidariedade das profissões.<sup>635</sup>

Como se pode verificar, desde sua formação e na primeira ordem da prioridade da nova instituição estava a função de atuar junto ao aparelho de Estado. Outros deveres da associação seriam manter serviços de assistência para as firmas e buscar a conciliação de dissídios entre associados. O novo órgão dizia almejar também objetivos mais amplos, afirmando visar a “consolidação e expansão da infra-estrutura do País.”<sup>636</sup>

Como explicado anteriormente, a legislação trabalhista naquele momento obrigava que a criação de um sindicato fosse precedida da formação de uma associação profissional. O Sindicato Nacional da Indústria da Construção de Estradas, Pontes, Portos, Aeroportos, Barragens e Pavimentação foi reconhecido em 15 de setembro de 1960, um ano e meio após a fundação da associação, ainda no governo JK. Porém, desde a reunião inicial, já se previa a transformação da sociedade em uma entidade sindical, conforme se verifica no seu sexto artigo: “Na sede da Associação encontrar-se-a, segundo o modelo aprovado pelo Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, um livro de registro de associados, e do qual deverão constar as especificações exigidas no artigo anterior”<sup>637</sup>. Assim, desde o princípio, os empreiteiros associados pretendiam seguir as normas do Ministério do Trabalho, com o objetivo de dotar a nova entidade de representante legal e trabalhista das empresas nela envolvidas. O nome da instituição foi mantido de 1960 a 1998, quando foi modificado para Sindicato Nacional da Construção Pesada, mantendo a sigla existente desde 1960, Sinicon<sup>638</sup>.

De acordo ainda com a ata de fundação, ficou decidido naquele momento que os mandatos das diretorias e conselhos fiscais seriam de dois anos, devendo ser preenchidos por

---

<sup>635</sup> SINICON. *Ata da Reunião de Fundação do Sinicon*. 10 de março de 1959. p. 1.

<sup>636</sup> SINICON. *Ata da Reunião de Fundação do Sinicon*. 10 de março de 1959. p. 1-14.

<sup>637</sup> SINICON. *Ata da Reunião de Fundação do Sinicon*. 10 de março de 1959. p. 2.

<sup>638</sup> SINICON. *Estatuto Social e Regulamento Eleitoral*. Rio de Janeiro: Sinicon, 2004. p. 5.

brasileiros e o presidente da instituição deveria ser um brasileiro nato. Ao contrário da Abeop, o Sinicon não tinha empresas estrangeiras na reunião de fundação e não parece ter tido depois. Havia restrições também que não eram de cunho nacional: “Não se podem candidatar aos cargos administrativos ou de representação profissional: a) os que professarem ideologias incompatíveis com as instituições e os interesses da Nação”<sup>639</sup>. A polarização política vivida naquele momento no Brasil e no mundo atravessava a nova instituição e o caráter abertamente direitista e anti-comunista de alguns de seus fundadores ficava expressa no texto inaugural da entidade o que parece ter sido uma tentativa de se diferenciar da Abeop.

Ao presidente competia “representar a Associação, perante a Administração Pública”. No final da reunião que criou a entidade foi eleita em chapa única a primeira diretoria da associação profissional, que duraria apenas um ano e seria presidida por João Alfredo Castilho. Assim como nessa primeira diretoria, é possível perceber um claro corte regional dentre os fundadores da entidade, como se vê no quadro 2.15. O quadro foi feito com a ata manuscrita de fundação do Sinicon e o auxílio de Diários Oficiais da União e dos estados. Alguns nomes de empresas e assinaturas de empreiteiros presentes na reunião estão ilegíveis e algumas das firmas fundadoras não foram numeradas. Mesmo assim, foram identificados ao menos representantes de 41 construtoras presentes na reunião de fundação da entidade e algumas notas podem ser realizadas a partir dessas informações.

Dentre as 40 empresas identificadas, há presença majoritária de empreiteiras rodoviárias e das maiores construtoras do país de então, como a Rabello, Camargo Corrêa, Metropolitana, Andrade Gutierrez, CBPO e Sotege. Vê-se a figuração majoritária de empresas cariocas ou do estado do Rio, contando 27 em 40, sendo o Sinicon eminentemente carioca, ao menos em seus primeiros anos de existência. Isso se deve aparentemente ao fato de a sede da entidade ser na cidade e à forte ligação das empreiteiras cariocas com o DNER, em especial no governo JK, quando o MVOP e a autarquia foram controlados pelo PSD fluminense. É possível notar forte relação entre as construtoras do Rio, com controle cruzado entre seus controladores, já que muitos possuíam ações de outras companhias<sup>640</sup>. Muitas dessas empresas foram à falência e deram lugar para empreiteiras paulistas, mineiras e nordestinas no mercado nacional de obras públicas nos anos 60 e 70. Essa relação do Sinicon com o Rio e suas empresas diminuiu posteriormente, mas foi forte mesmo após a transferência da capital, já que o DNER e outras instituições estatais se mantiveram na cidade.

---

<sup>639</sup> SINICON. *Ata da Reunião de Fundação do Sinicon*. 10 de março de 1959. p. 3.

<sup>640</sup> Diário Oficial da União, diversas edições.

Quadro 2.15 – Fundadores em 1959 da associação que daria origem ao Sinicon:

	<b>Empresário ou executivo presente:</b>	<b>Empresa:</b>	<b>Estado:</b>
1	João Alfredo Castilho	Sotege	RJ (DF)
2	Cícero Viana Cruz	CVC	RJ
3	Haroldo Cecil Poland / Carlos do Rego Raposo / Alberto Carvalho Silva Filho	Metropolitana (CMC)	RJ
4	Hélio Furtado Gaudereto	Iporanga	MG
5	Roberto de Andrade	Andrade Gutierrez	MG
6	Marco Paulo Rabello	Rabello	MG
7	José Colagrossi Filho	CAVO (CC)	RJ (SP)
8	Galba de Boscoli / Álvaro Brandão Cavalcanti	Portuária (PECP)*	RJ
9	José d'Almeida Vieira	Koteca	RJ
10	Colonna Cavalcanti	Cavalcanti Junqueira	RJ
11	José Amarante de Oliveira	EMEC	RJ
12	Sylvio Carneiro de Rezende	Beta	RJ
13	...	...	...
14	João Calmon du Pin e Almeida / Jorge Luiz de la Rocque	Genésio Gouveia	RJ
15	Japyr do Amaral Assumpção	Assumpção	RJ
16	...	STOP	RJ
17	Raoul Michel de Thuin	Goitacá	RJ
18	Lindolfo Martins Ferreira	Gurgel Dantas S.A.	RJ
19	Sergio Marques de Souza	Sermarso	RJ
20	Múcio Andrade Gontijo	Andrade Gontijo	RJ
	Sergio Octavio Lins	Gaúcha	RS
21	Alberto Woods Soares	Servienge	RJ
22	Luigi Quattroni	Quattroni	RJ
23	Jacyntho de Sá Lessa	Rodoférrea	RJ
24	Omar O'Grady	Omar O'Grady (Comasa)	CE
25	Alfredo Soares	Citor	RJ
26	Chafik Elias Saade	Contek	ES
27	Moacyr Barbosa Soares	CNEA**	RJ
28	Luiz Lima da Veiga	Timbre***	RJ
	José Lucio Rezende	Brasil (ECBSA)	MG
29	Antonio de Carvalho Lage Filho	Coenge	RJ
30	Djalma Murta	Brasil (BCSA)	RJ
31	Luiz Ferraz	Ferraz Cavalcanti	RJ
32	Levinio da Cunha Castilho	Pioneira	MG
33	Gentil Waldemar Guimarães Norberto	Braenco****	RJ
34	Mario Paranhos	Ster	RJ
35	Oscar Americano de Caldas Filho	CBPO	SP
36	Antonio Lico	Viatécnica	SP
37	Sebastião Ferraz Camargo Penteado / Wilson Quintella	Camargo Corrêa	SP
38	Alberto Linhares	Noroeste	SP
39	Plínio Botelho do Amaral	PBA & Cia. Ltda.	SP

Fonte: SINICON. *Ata da Reunião de Fundação... op. cit.* p. 10-14; Diário Oficial, diversas edições.

\* Pela Engenharia Civil e Portuária S.A.

\*\* Companhia Nacional de Engenharia e Arquitetura.

\*\*\* Antiga Construtora Irmãos Breves Limitada.

\*\*\*\* Custódio Braga Engenharia e Construções Hidráulicas S.A.

Apenas uma nordestina parece ter participado da reunião de fundação da associação da construção pesada (Comasa), porém, já em 1961, Odebrecht e Queiroz Galvão se filiaram ao sindicato. Apesar da presença considerável de firmas mineiras e paulistas, cinco em cada caso, uma construtora do porte da Mendes Júnior só se filiou ao Sinicon em agosto de 1964<sup>641</sup>. Fora essa ausência, todos os grandes empresários da construção pesada no país naquele momento estavam presentes na fundação da entidade. O número de firmas filiadas, que começou com aproximadamente 40, era de 185 em 1984, e nos dias atuais chega a 450, apesar de serem apenas 104 associadas mantenedoras<sup>642</sup>.

Uma das marcas de origem que teve continuidade na trajetória do Sinicon foi a hiper-representação das empresas do Sudeste. Se na reunião de fundação da entidade, apenas 2 das 40 empreiteiras identificadas não eram da região, a crítica por esse desequilíbrio ocorreu tempos depois. Fernando O’Grady, da cearense e fundadora do Sinicon, a Omar O’Grady, reclamou em 1979 que “nosso órgão de classe não é atuante” e que o “Sinicon está longe de nós. Embora seja atuante no Sul do país, não poderia resolver nossos problemas regionais.”<sup>643</sup> Daí que várias empresas locais brasileiras, que não trabalhavam com órgãos contratantes como o DNER e não tinham atuação nacional, não se filiaram ao Sinicon.

O Sinicon agremiou empresas que trabalhavam em especial junto com as agências do aparelho de Estado nacional que demandam obras públicas, como o DNER, o DNOS, o BNH (entre 1964 e 1986), a Eletrobrás etc. O foco principal, no entanto, sempre foi a área de transportes e o Ministério de Viação e Obras Públicas – posteriormente, Ministério dos Transportes – era o principal alvo das atuações e movimentos do sindicato. Era comum que o Sinicon acompanhasse o orçamento dessa pasta e de suas autarquias, repassando essas informações para seus associados. Da mesma forma, a entidade elaborava projetos para a área de transportes, como se pode ver no título do editorial do Informe Sinicon de junho de 1984: “Sinicon enviou ao Ministério dos Transportes proposta de obras”. Eram comuns as reuniões com os ministros e funcionários desse ministério, havendo fóruns conjuntos e encontros do Sinicon com os membros daquela pasta governamental, como se vê no exemplo adiante:

Encontra-se em pleno desdobramento o trabalho desenvolvido pelo Ministério dos Transportes e Sinicon no sentido de criar-se um instrumento normativo para regular a contratação de obras naquela pasta. Colocada em prática a partir do mês de março, a iniciativa gerou uma saudável e produtiva troca de informações. Por um lado, deu início a um processo que beneficiará todas as partes envolvidas na execução de obras públicas. Por outro, projeta o exemplar modelo de como a administração

---

<sup>641</sup> Dados obtidos através da visita ao Sinicon, realizada em 14 de maio de 2010.

<sup>642</sup> Informe Sinicon, nº 1, ano I; <http://www.sinicon.org.br/> acessado dia 20 de agosto de 2007.

<sup>643</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de fevereiro de 1979, nº 133.

pública e os segmentos produtivos devem proceder quando visam o bom funcionamento da sociedade.<sup>644</sup>

O documento demonstra como o sindicato teve sucesso em sua proposição de cooperar com as autoridades públicas, conforme se lê nas suas orientações gerais, firmada no documento de fundação. O sindicato conseguia atuar em estreita colaboração com as agências visadas, estando presente no dia-a-dia de órgãos estatais, pautando as políticas públicas.

No entanto, essa atuação junto aos órgãos da sociedade política ia contra os princípios da concorrência e imparcialidade, supostamente praticados nas licitações. Assim, uma das funções do sindicato era receber editais dos órgãos contratantes do governo e realizar, dentro do Sinicon, a divisão da obra entre os seus integrantes, acertando lances e preços nas licitações. Enfim, como em outros ramos da economia, o Sinicon era o ambiente de implementação de práticas cartelistas<sup>645</sup>.

Além da função associativa e de meio para aproximação dos empresários da construção pesada, o Sinicon era legalmente um sindicato, sendo representante formal das empresas junto ao Ministério do Trabalho e nos dissídios coletivos com os sindicatos de trabalhadores. Nos anos 80, por exemplo, o Sinicon se reuniu com lideranças dos operários da construção de modo a pôr fim a greves e acertar acordos, atuando em apoio e benefício das construtoras. Com a redemocratização e as discussões acerca dos direitos trabalhistas que deveriam constar na nova Constituição, o Sinicon fez intensa campanha contra a obtenção de mais direitos pelos trabalhadores, como o da estabilidade no emprego. Os diretores do sindicato, nesse momento, reuniram-se com parlamentares para, ao seu modo, pressionar para que não fossem aprovados novos benefícios trabalhistas, além dos previstos então na CLT<sup>646</sup>.

O Sinicon dispunha de maior ou menor aproximação com outras organizações patronais do setor, conforme a configuração das diretorias das entidades e suas estratégias de ação. Assim, o sindicato chegou a romper com a CBIC no tempo em que essa entidade era liderada por João Machado Fortes, mas em meados da década de 80, o Sinicon estabeleceu fortes contatos com a Abemi e o Sinduscon-DF, além das instâncias da CBIC, CNI, ACRJ e Firjan, nas quais o Sinicon gozou de representação nesse momento. A instituição dispunha ainda de contatos com organizações internacionais, em especial com a *International Road*

---

<sup>644</sup> Informe Sinicon. Edição de 23 de abril de 1984, nº 9, ano I.

<sup>645</sup> Informe Sinicon. Edição de 6 de fevereiro de 1984, nº 1, ano I.

<sup>646</sup> Informe Sinicon. Edições nº 9, ano I e 13, 14, 16 e 17, ano II.



*Federation* (IRF). O Sinicon era um dos organizadores oficiais dos eventos da IRF no Brasil, como o ocorrido em 1984 no Hotel Nacional<sup>647</sup>.

Na linha da IRF e contando com sua parceria, o Sinicon realizava regularmente o evento ‘A Rodovia como Fator de Desenvolvimento’, sendo o primeiro realizado no Rio em 1968. O encontro dava a linha “rodoviarista” do sindicato, defensor aberto da opção das estradas de rodagem para o sistema de transporte e logística do país, em detrimento das ferrovias. Daí nasceu também a forte interação do Sinicon com a Associação Rodoviária Brasileira (ARB), havendo diversos agentes em comum nas diretorias das duas entidades simultaneamente. Além de organizar o seu próprio evento, o Sinicon participava com outras instituições da promoção de encontros e congressos, como o I Diálogo da Construção, realizado em 1979 em parceria com o Clube de Engenharia, a CBIC, o Sinicesp e outros<sup>648</sup>.

Um fator menos ativo nas funções do Sinicon era sua orientação para estudos técnicos e pesquisas. Ao contrário de outras entidades, o sindicato da construção pesada pouca atenção parecia dar a essas atividades, em contraste, com a AEERJ e o do IE-SP, que realizavam concursos de monografias e divulgavam trabalhos de pesquisas. O Sinicon chegou a se juntar à Abemi e à CNICC para apoiar a realização do Diagnóstico Nacional da Indústria da Construção, o DNIC, por pesquisadores associados à Fundação João Pinheiro, mas acabou se afastando de sua organização, alegando problemas financeiros. Alguns seminários e cursos de viés técnico foram realizados no sindicato, mas esses eram esporádicos, ocasionais e não pareciam caracterizar as principais atividades do Sinicon. O que era mais comum era a entidade compilar dados oriundos de instituições de pesquisa, como a FGV e o próprio DNIC, de modo a difundir a “importância do setor na geração de empregos”, acessando para tal jornais e periódicos de grande circulação<sup>649</sup>. Assim, mais do que elaborar conhecimento, o Sinicon os instrumentalizava de acordo com as suas estratégias de atuação política junto ao aparelho de Estado e à sociedade.

Ao longo da ditadura, o Sinicon se envolveu ou tomou a iniciativa de participar de algumas mobilizações e campanhas, geralmente em parceria com outros órgãos de classe. O tom mais ‘barulhento’ do sindicato foi percebido especialmente na metade final da ditadura, quando outros aparelhos congêneres também vieram a público expressar suas idéias e expor seus interesses. O Sinicon defendeu abertamente, por exemplo, o fim da Ecex, autarquia criada para construir a ponte Rio-Niterói e que foi mantida pelo governo ditatorial, atuando no

---

<sup>647</sup> Informe Sinicon. Edições nº 10, 30 e 32, ano I.

<sup>648</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de julho de 1968, nº 6 e de março de 1979, nº 134.

<sup>649</sup> Informe Sinicon. Edições nº 4 e 34, ano I.

setor de obras públicas, em concorrência com as empreiteiras privadas<sup>650</sup>. O sindicato da construção pesada travou também duros combates com as cimenteiras e seu sindicato, o SNIC, acusado pelo Sinicon de práticas cartelistas. O presidente do órgão das produtoras de cimento, Antônio Ermírio de Moraes, foi especialmente atacado pelos empreiteiros em meados da década de 1980, quando as empresas do setor obtiveram o direito de importar o produto<sup>651</sup>. Na segunda metade dos anos 70 e primeira dos anos 80, o Sinicon estabeleceu intensa campanha em defesa do pagamento das dívidas por parte dos órgãos estatais contratantes de obras públicas, reclamando dos atrasos e exigindo pagamento de correção monetária sobre o mesmo, sob a alegação da vigência então de alta inflação. O sindicato vinha a público constantemente se queixar da redução dos recursos voltados para investimentos e criticar o fim dos fundos setoriais para realização de obras de infra-estrutura, como o Fundo Rodoviário Nacional. É interessante notar também os engajamentos do setor nos quais o Sinicon não se envolveu, como a campanha do Clube de Engenharia “em defesa da engenharia nacional” e também a iniciativa da CBIC de ‘moralizar’ as licitações públicas. A primeira era mais um projeto de firmas de projetos de engenharia e a segunda campanha ia contra os interesses das grandes construtoras.

Essas campanhas e mobilizações por parte do sindicato necessitavam canais específicos para divulgação. O Sinicon não dispôs de publicações ou periódicos e apenas em 1984 foi lançado um boletim para circulação interna, iniciativa que só vigorou por três anos. Esse caráter aparentemente silencioso da entidade é desmentido por sua intensa atuação junto à imprensa. Além de notas em jornais, artigos escritos por seu presidente no O Globo e em outros hebdomadários, o Sinicon parece ter sido *locus* de organização da incursão dos construtores na imprensa nos anos 60 e 70. Apoiando as forças de repressão e censura da ditadura e em franca parceria com o ministro Mário Andreazza, os empresários da construção organizados no Sinicon e liderados por Maurício Nunes Alencar e Frederico Gomes da Silva, da empreiteira Metropolitana, adquiriram o Correio da Manhã e o Última Hora. Os dois periódicos, que tinham antes viés independente e crítico em relação à ditadura receberam propostas destes empresários. Após tais operações, ambos se tornaram porta-vozes dos interesses dos empresários da construção pesada organizados no Sinicon, difundindo idéias e projetos do sindicato.

Além de um canal específico com a sociedade e o governo através da imprensa, o Sinicon tinha formas próprias de ação junto ao Legislativo. Principalmente no período da

---

<sup>650</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de abril de 1976, nº 99.

<sup>651</sup> Informe Sinicon. Edições nº 11, 13 e 16, ano I.

abertura política e durante a Constituinte, o sindicato teve intensa atividade parlamentar, organizando reuniões com deputados e senadores e envolvendo-se também com o financiamento de campanhas eleitorais. Uma representação foi criada em Brasília a partir de meados da década de 1980, junto com o Sinduscon-DF, para tratar de temas que se referiam às autarquias existentes na capital federal e para atender aos trabalhos legislativos da entidade. O Sinicon acompanhava trabalhos de comissões legislativas sobre temas caros à instituição, como a de Transportes, e atuava junto a deputados e senadores pressionando pela aplicação de certos recursos ou a inclusão de certos projetos no orçamento público. Com isso, o Sinicon conseguiu criar um círculo de parlamentares que representavam a entidade em Brasília e que votavam muitas vezes conforme os interesses dos construtores, além de encaminhar propostas, projetos, emendas ao orçamento etc.

Uma questão que vinha à tona no sindicato e que era exposta através dos pronunciamentos de seus presidentes e líderes em periódicos era o suposto conflito entre grandes empresas contra as pequenas e médias no interior da entidade. O presidente do sindicato em 1979 afirmou que o órgão era porta-voz das pequenas e médias, já que “[a]s grandes empresas normalmente não sofrem conseqüências mais drásticas, pois têm a seu favor maior força política de negociação.”<sup>652</sup> Apesar de o conflito entre diferentes portes de capital ser latente então, havia no Sinicon um predomínio de grandes e médias empreiteiras, já que havia forte seletividade no sindicato, que agremiava basicamente construtoras que lidavam com autarquias federais. Assim, o tal conflito – apesar de existente – parece mais corresponder a uma certa estratégia de ação e a um certo discurso, no caso, a defesa do pequeno capital contra a grandiosidade e o poder do governo. Nas diretorias do Sinicon, as empresas de grande porte invariavelmente dispuseram de representatividade razoável<sup>653</sup>.

Após essas considerações mais gerais acerca de aspectos do sindicato, podemos verificar como isso se deu ao longo da sua trajetória e nas diferentes gestões e diretorias específicas. Durante a ditadura, o sindicato teve um total de cinco presidentes, contando também com dois presidentes antes de sua fundação e dois após 1985. Como se vê no quadro 2.16, a predominância de empresas oriundas no Rio se expressa também na alternância do cargo máximo da entidade, já que apenas dois foram os presidentes do Sinicon que não eram de firmas cariocas: Marco Paulo Rabello era mineiro e sua empresa teve sede depois transferida para o Rio e Tibério César Gadelha é da EIT, empresa do Rio Grande do Norte.

---

<sup>652</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de julho de 1979, nº 138.

<sup>653</sup> SINICON. *Estatuto Social e Regulamento Eleitoral*. Rio de Janeiro: Sinicon, 2004.

Quadro 2.16 – Presidentes do Sinicon:

<b>Presidente:</b>	<b>Empresa:</b>	<b>Período da presidência:</b>
João Alfredo Castilho	Sotege	Março/1959 a Novembro/1960
Haroldo Cecil Poland	Metropolitana (CMC)	Novembro/1960 a Dezembro/1962
Marco Paulo Rabello	Rabello	Dezembro/1962 a Dezembro/1964
Djalma Murta	Brasil	Dezembro/1964 a Junho/1974
Jorge Luiz de la Rocque	Genésio Gouveia	Junho/1974 a Janeiro/1980
Sylvio Carneiro Resende	Beta	Janeiro/1980 a Dezembro/1983
João Lagoeiro Barbará	Concórdia	Dezembro/1983 a Dezembro/1986
Tibério César Gadelha	EIT	Dezembro/1986 a Dezembro/1995
Luiz Fernando Santos Reis	Carioca	Dezembro/1995 até Dezembro/2013

Fonte: SINICON (SINDICATO Nacional da Construção Pesada). *Estatuto Social... op. cit.* p. 40-78.

Mais do que essa marca regional, o que se percebe com o quadro dos presidentes da entidade é a coincidência entre a mudança da gestão nesse aparelho privado e os diferentes governos no país. Essas modificações foram intencionais: Rabello era um empreiteiro mineiro muito ligado ao DNER e a JK e, apesar de ter financiado as atividades do Ipes, não era bem visto pelos militares que tomaram o poder em 1964 e, por isso, não foi reeleito para a presidência da entidade, entrando em seu lugar um empresário mais afinado com civis e militares que ocupavam o governo instituído em abril daquele ano. E se em 1974 e em 1980, as mudanças na liderança do sindicato ocorrem próximas à transição do governo federal, em 1986, essa coincidência condiz com a alteração no Ministério dos Transportes, sobre a qual o órgão é explícito. Em sua posse na presidência do Sinicon, Tibério César Gadelha diz que seu nome é adequado para o cargo, já que ele é próximo do novo ministro José Reinaldo Carneiro Tavares (que assumiu o cargo após renúncia de Affonso Camargo Neto, em 14 de fevereiro de 1986), sendo lembrado que os dois são do Nordeste<sup>654</sup>.

É possível afirmar, portanto, que a figura do presidente da entidade, sendo ele o seu representante frente à administração pública (conforme expresso na ata de fundação do Sinicon), é escolhida com o objetivo de assegurar consonância com o governo instituído e, principalmente, com os órgãos principais com os quais o sindicato atua. Já nas diretorias da instituição<sup>655</sup>, há uma diversidade maior, sendo perceptível, por exemplo, a presença de empresários não necessariamente afinados com a gestão federal. Assim, após sair da presidência do Sinicon, Marco Paulo Rabello assumiu diversas funções menores na diretoria do sindicato, exercendo cargo em cinco gestões seguidas no Conselho Fiscal, posto geralmente ocupado por ex-presidentes do sindicato<sup>656</sup>.

<sup>654</sup> Informe Sinicon. Edição nº 12, de dezembro de 1986, ano III.

<sup>655</sup> SINICON. *Estatuto Social e Regulamento Eleitoral*. Rio de Janeiro: Sinicon, 2004.

<sup>656</sup> SINICON. *Estatuto Social... op. cit.* p. 40-78.

A primeira diretoria do Sinicon, ainda sob a condição de associação, foi exercida por um empresário fortemente ligado ao governo Kubitschek. Castilho deu de presente uma casa no Paraguai a JK, após ter realizado diversas obras para órgãos demandantes federais no seu governo. Haroldo Poland, próximo de Lacerda e da UDN, foi escolhido presidente do Sinicon no período Jânio Quadros e Marco Paulo Rabello, ligado a JK e ao PSD e PTB, liderou a entidade no governo Goulart. Sob o governo João Goulart, o Sinicon teve dois presidentes que apoiaram e financiaram diretamente o Ipes e sua estratégia de desestabilização e conspiração contra o governo instituído, sendo que o sindicato se integrou à estrutura da sociedade civil anti-Jango, liderada pelo complexo Ipes-Ibad. Apesar disso, os empreiteiros tiveram muitas obras no período, com o DNER e as autarquias federais.

O golpe de 1964 gerou turbulências no Sinicon, já que o presidente da instituição era publicamente muito atrelado a JK, logo convertido em inimigo do novo regime. Para justificar a cassação dos direitos políticos do ex-presidente, foram indicadas diretamente as relações supostamente ilegais que esse mantinha com Marco Paulo Rabello. Essa situação constrangedora para o Sinicon atingiu outros órgãos públicos ligados ao sindicato. Em 31 de março de 1964, a sede do DNER, na avenida Presidente Vargas, foi invadida por oficiais militares, sendo seu diretor geral e vários funcionários exonerados imediatamente. Um deles, Igesipo Miranda, encaminhou-se ao Sinicon, onde foi abrigado, obtendo ali um emprego. Além disso, o diretor geral do DNER, Roberto Lassance, foi para uma empresa filiada ao sindicato, a CR Almeida, onde ele trabalhava em 1981<sup>657</sup>. Essas considerações dão o tom da íntima relação mantida entre Sinicon e DNER.

A “Revolução”<sup>658</sup> levou à substituição do presidente da empresa Rabello da direção da entidade, entrando em seu lugar o empreiteiro Djalma Murta, ex-acionista da Mantiqueira e diretor da Brasil Construtora SA, empresa carioca de médio porte. Murta foi o mais longo presidente do Sinicon até a gestão de Santos Reis e sua presidência corresponde à primeira parte do regime instituído em 1964. Deixou o cargo quando já estava em curso o processo de abertura política. Em sua gestão, o Sinicon pouco se expôs publicamente de maneira direta e aberta, mas manteve forte atividade junto ao governo, estabelecendo – após 1967 – uma próspera parceria com o ministro Mário Andreazza. O conjunto de empreiteiros, organizada no Sinicon, aglomerou-se em torno do primeiro ministro dos Transportes, e o sindicato funcionou nesse momento como um autêntico partido, com seus próprios meios de

---

<sup>657</sup> Entrevista informal realizada com o engenheiro Darcylo de Carvalho Laborne e Valle, em 14 de maio de 2010, na visita realizada ao Sinicon; FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização...* op. cit. p. 146.

<sup>658</sup> Termo usado pelo diretor do Sinicon, Darcylo de Carvalho Laborne e Valle, em 14 de maio de 2010.

comunicação e difusão de seus ideais para toda a sociedade, no caso, os jornais anteriormente controlados por Niomar Bittencourt e Samuel Wainer. Murta ficou na liderança do Sinicon durante quatro diretorias, apresentando-se sempre como chefe de uma chapa única (o que é de praxe nas eleições da entidade), sendo que as duas últimas foram de 3 anos – como viria a ser a partir de então – e não mais 2 como anteriormente. Essas diretorias se diferenciaram pouco, com os mesmos nomes assumindo diferentes cargos<sup>659</sup>.

Corroborando sua interface com o novo ministério e a bandeira do rodoviarismo, o Sinicon organizou em setembro de 1968 o I Seminário ‘A Rodovia como Fator do Desenvolvimento’, no Rio, visando

estabelecer um diálogo entre a iniciativa privada e o governo, a fim de definir os problemas e as perspectivas da construção rodoviária no País, a curto, médio e longo prazo. Autoridades federais e estaduais participarão dos debates [...] Com a colaboração do ministro Mario Andreazza, os construtores passarão, agora, a dar colaboração de seus conhecimentos técnicos a um grupo interministerial, ainda a ser formado, e que deverá funcionar permanentemente para a planificação da política de investimentos em rodovias.<sup>660</sup>

O seminário contava com a presença de Andreazza, de Eliseu Resende (diretor-geral do DNER), Hélio Beltrão (ministro do Planejamento), além de diretores dos DER's regionais. Os temas nele discutidos foram divididos em: a) verbas orçamentárias voltadas à construção de estradas, b) a aplicação do Fundo Rodoviário, c) a estrada como fator de desenvolvimento, d) mão-de-obra empregada na construção de estradas, e) inversões em equipamentos rodoviários, f) a indústria de fabricação de máquinas rodoviárias<sup>661</sup>.

Um dos objetivos do seminário era nítido, obter ainda mais recursos para a construção de estradas. No momento em que diversas rodovias estavam sendo construídas no Sudeste e projetos estavam sendo feitos para a Amazônia, foi encomendado um artigo ao economista José Almeida, que defendeu redução das verbas alocadas em gastos de custeio e elevação dos investimentos, além de mais recursos para o Fundo Rodoviário Nacional. Disse ele:

Se o custo do capital básico do sistema rodoviário deve ser financiado pelos usuários, e se os usuários, em última instância, são os consumidores e produtores, nada mais justo do que destinar uma parcela do IPI e sobre a circulação de mercadorias, o ICM, para o reforço do FRN.<sup>662</sup>

---

<sup>659</sup> SINICON. *Estatuto Social... op. cit.* p. 40-78.

<sup>660</sup> Revista O Empreiteiro. Edições de julho e outubro de 1968, n<sup>os</sup> 6 e 9.

<sup>661</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de julho de 1968, n<sup>o</sup> 6.

<sup>662</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de outubro de 1968, n<sup>o</sup> 9.

Nos anos seguintes, o FRN recebeu recursos de empréstimos do BID e do BIRD e foram implementados grandes projetos em escala federal, como a Transamazônica e a Rio-Santos. No seminário, o ministro Beltrão defendeu o modelo rodoviário brasileiro e apresentou as cifras do Plano Estratégico de Desenvolvimento.

O período Murta-Andreazza aparece como uma fase de forte confluência entre o Sinicon e o Ministério dos Transportes, além de poder ser caracterizado como período de grande força dos empreiteiros, que estavam em posição central dentro do bloco de poder. Com a chegada de Geisel à presidência e a revisão sofrida na política de transportes, o que incluiu o abandono da política de privilegiamento do transporte rodoviário e o retorno dos investimentos em ferrovias, houve uma modificação na relação do Sinicon com os órgãos governamentais. A relação deixou de ser aparentemente de parceria para assumir tons mais distantes. O novo presidente do sindicato, Jorge Luiz de la Rocque, fazia constantes críticas e cobranças ao governo, o que não foi visto nos dez anos do período Murta. Para reforçar esse quadro, a Metropolitana foi à falência em passagens de 1974 a 1975, marcando o fim da forte relação de algumas empreiteiras cariocas do Sinicon com a ditadura. Houve ainda revisão da política rodoviarista do período Andreazza e Eliseu Resende, ex-diretor-geral do DNER, foi investigado pelo TCU e, acusado de irregularidade, obrigado a pagar pequena reparação.

Esse rearranjo de forças não corresponde a um afastamento das empreiteiras como um todo do regime, mas sim uma substituição de quadros, com o recuo imposto às empreiteiras que gravitavam em torno de Andreazza, e a ascensão de empresas como a baiana Odebrecht e a mineira Andrade Gutierrez, distantes de qualquer função na diretoria do Sinicon. Pode-se dizer que o ostracismo relegado a Andreazza e seu grupo pela nova administração levou o Sinicon à uma posição de certo afastamento do regime.

Essa nova situação do Sinicon ficou expressa nas posições públicas assumidas pelo novo homem forte do sindicato. Jorge Luiz de la Rocque foi presidente da entidade duas vezes seguidas e permaneceu com funções centrais até seu afastamento em setembro de 1984. O sindicato, no entanto, mantinha poder, sendo expressão disso o fato de deter uma cadeira cativa dentre os dois representantes de entidades empresariais na comissão nacional da construção civil do MIC, a CNICC, criada em 1975<sup>663</sup>. Já em abril de 1976, o Sinicon afirmou em matéria à revista *O Empreiteiro* que “o fim da Ecex seria econômico” e que a empresa fazia “concorrência desleal” com as empresas privadas<sup>664</sup>. Era o Sinicon engrossando o coro

---

<sup>663</sup> GUEDES, Henrique (APEOP). *A Outra Face do Empreiteiro*. op. cit. p. 29-49.

<sup>664</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de abril de 1976, nº 99.

do empresariado, que reclamava das incursões das autarquias estatais em nichos dominados por firmas particulares.

O sindicato, que pouco aparecia até então na revista, passou a constar praticamente em todas as edições a partir de 1977 com declarações de Rocque como as que seguem: “Apertem os cintos. No final deste ano e mais tardar início de 78, haverá decréscimo maior ainda no volume de obras.”; “78 será um ano de falências e desempregos”; “Este ano já foi muito difícil para as empresas e houve realmente uma queda no ritmo de obras públicas. Podemos concluir que 1978 as dificuldades serão maiores ainda.”<sup>665</sup>. O tom de alarmismo vinha também combinado com notas críticas, como a tecida no início de 1978 pelo vice do Sinicon, Sylvio Carneiro Resende:

Desaquecimento da demanda é uma política compreensível no combate a pressões inflacionárias ocasionais e transitórias. Porém, tem que tomar cuidado para que a redução dos gastos públicos não destrua as possibilidades de sobrevivência de um setor que certamente desempenha um papel estratégico na economia brasileira e de cuja atuação certamente dependerá a colheita dos frutos que nesta época de sacrifícios estamos semeando. [...]

Estou me referindo ao quadro dramático porque [sic] atravessa o setor de transportes no Brasil, cujo atendimento em termos de dotações orçamentárias adequadas tem comprometido seu desenvolvimento, além de prejudicar um grande número de empresas privadas, talvez de forma irreversível.<sup>666</sup>

Uma aparente posição de distanciamento crítico em relação ao governo marcou a gestão de Jorge de la Rocque à frente do Sinicon, o que se acentuou mais a partir de 1979 e das novas políticas públicas postas em prática.

Em dezembro de 1978, a revista *O Empreiteiro* noticiou o “pacotão econômico” do governo, que estabelecia cortes no orçamento e nos investimentos públicos antes previstos, deixando os empreiteiros “prostrados a nocaute”. Uma das reações foi: “Sinicon esperneia nos jornais”<sup>667</sup>. La Rocque argumentava em nota encaminhada à imprensa e divulgada nos principais periódicos do país que seus filiados não recebiam há 90 dias. A campanha pelo pagamento dos atrasados e pela implementação de uma correção monetária nos mesmos passou a dar o caráter monotônico das intervenções públicas do sindicato. Em diversas edições da revista, vemos os dirigentes da entidade reclamarem pelo mesmo motivo. A crítica se estenderia à unificação dos recursos estatais em um fundo único, instrumento forjado para pagar a dívida pública, por exigência das agências internacionais e que seria alvo de ataque dos empreiteiros.

---

<sup>665</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edições nº 111, 118 e 120.

<sup>666</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de janeiro de 1978, nº 120.

<sup>667</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de dezembro de 1978, nº 131.



O afastamento do Sinicon do grupo dirigente nesse período pode ser exemplificado pela dupla ausência dos ministros do Planejamento e dos Transportes em um ciclo de conferências organizado pelo Sinicon em 1977, no qual os dois foram convidados. Diante da conjuntura negativa, o sindicato passou a fazer novas recomendações a seus filiados, incentivando a exportação de serviços de engenharia e diversificação das atividades. Defendeu também a mudança do foco do DNER, da construção de rodovias para a manutenção das estradas: “Sabendo-se que 1 km recuperado custa em torno de Cr\$ 1 mi, é fácil concluir que a manutenção não deixa de ser uma boa opção para os empreiteiros.” De la Rocque indicava às empresas, porém, que o setor de transportes era o mais afetado pelos cortes governamentais e o melhor era atuar em energia e saneamento<sup>668</sup>.

A gestão de Carneiro Rezende trouxe poucas mudanças à entidade em referência ao período Rocque, que aliás continuou exercendo as atividades centrais do Sinicon, inclusive como representante formal do sindicato em instâncias governamentais e em outros aparelhos privados da sociedade civil. O corte na administração da instituição ocorreu com a chegada de Lagoeiro Barbará à presidência. Além de trazer novidades na atuação e encaminhamento do sindicato, dispomos de um volume de informações maior de sua gestão em virtude de uma de suas novidades, o lançamento do Informe Sinicon. O boletim do sindicato justificava sua circulação na primeira edição por conta do referido contexto negativo então vivido:

Por isso este Sindicato, enquanto órgão representativo de um setor produtivo, percebe a necessidade de divulgar periodicamente as atividades desenvolvidas pela entidade, suas reivindicações, dificuldades e principais assuntos que interessam ao setor.

[...] o Boletim Informativo levará mensalmente ao público interno e externo da entidade o posicionamento de um segmento econômico que, certamente, contribuirá de forma decisiva para a recuperação econômica do país.

Hoje, mais do que nunca, o problema enfrentado pela empresa associada deve ser levado ao conhecimento da entidade sindical para transformar-se em pleito imediatamente sustentado por toda categoria.<sup>669</sup>

O boletim alertava que era o contexto que havia levado a sua criação e também que havia um anseio de difundir os interesses e concepções de mundo dos empresários associados ao Sinicon a segmentos mais amplos da sociedade.

O informe veiculava temas tratados nas reuniões de diretoria, os almoços realizados com ministros, com os assuntos abordados, editais e o orçamento de órgãos contratadores como o DNER. O boletim trazia ainda uma sinopse com as principais notícias saídas na

---

<sup>668</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de abril de 1977, nº 111.

<sup>669</sup> Informe Sinicon. Edição de 6 de fevereiro de 1984, nº 1, ano I.

grande imprensa que interessavam ao setor. Fazia a defesa das bandeiras do sindicato, como a implementação de correção monetária e pagamento dos atrasados, além de campanha para filiação de mais empresas. O informe acabava evidenciando certas práticas próprias dos empresários do setor, como na matéria intitulada “O Sinicon quer dividir obras rodoviárias”<sup>670</sup>, o que inclusive parecia desagradar certos membros do sindicato, favoráveis à uma estratégia mais silenciosa ante o grande público. O informe trazia ainda concorrências ocorridas no Brasil e no exterior, além de fazer o acompanhamento do Orçamento.

O boletim servia ainda para externar certas posições do sindicato, como a de que a derrota da emenda Dante de Oliveira não seria negativa, apesar de elogiar a mobilização popular<sup>671</sup>. Na preparação para as eleições indiretas de 1985, o informe publicava notícias das pré-candidaturas de Mário Andreazza e de Aureliano Chaves e não de Tancredo Neves e Paulo Maluf, fazendo-o apenas após as prévias no PDS e MDB. Os diferentes encontros com os chefes e funcionários de autarquias estatais eram reportados no informe e as figuras preferidas dessas entidades eram apontadas, como o vice-diretor do DER-RJ, Luiz Paulo Corrêa da Rocha. O alarmismo em torno da situação das empresas também era ali exposto, com dados e cifras sobre a ociosidade no setor, falências etc. Novidades do contexto político eram noticiadas, como a discussão dos *royalties*, com grande entusiasmo em torno desse tópico e defesa de que seus recursos fossem usados em investimentos em obras públicas. Ciclos de palestras no Sinicon eram noticiados, como os que tiveram os economistas Carlos Lessa (UFRJ), Dionísio Dias Carneiro (PUC-Rio) e Paulo Rabello de Castro (Conjuntura Econômica) falando sobre o contexto e as perspectivas para o setor<sup>672</sup>.

Barbará, que era também vice-presidente da Associação Rodoviária Brasileira (ARB)<sup>673</sup>, teve gestão que aparentemente tentou retomar uma maior cooperação com o governo federal, expondo-se menos nos jornais ou então de forma mais comedida nas críticas às políticas da União. Uma novidade da gestão, que se relaciona à transição política ocorrida então, foi a intensa atuação legislativa promovida pela diretoria do Sinicon.

De modo a pleitear projeto de lei que corrigisse as perdas provocadas pela inflação nos pagamentos das autarquias federais às empresas de construção, o Sinicon estabeleceu comunicação com um parlamentar:

---

<sup>670</sup> Informe Sinicon. Edição de 6 de fevereiro de 1984, nº 1, ano I.

<sup>671</sup> Informe Sinicon. Edição de 2 de maio de 1984, nº 10, ano I.

<sup>672</sup> Informe Sinicon. Edição de 15 de outubro de 1984, nº 28, ano I.

<sup>673</sup> Informe Sinicon. Edição de 15 de agosto de 1985, nº 9, ano II.

O representante do Sindicato está estreitando contatos com o senador José Lins (PDS do Ceará), autor do projeto já aprovado pela Câmara dos Deputados que introduz a correção monetária para os débitos do Governo Federal junto às empreiteiras.<sup>674</sup>

Depois da informação, várias notícias sobre a atuação do aparelho junto ao Legislativo vieram à tona no boletim, mostrando que o Sinicon se adaptava ao rearranjo político vivido do país, com a retomada dos poderes legislativos do Congresso Nacional, parcialmente perdidos ao longo dos tempos mais duros da ditadura.

A partir de então, a entidade passou a fazer reuniões com parlamentares, pressionando a Câmara e o Senado para aprovação de medidas favoráveis às empreiteiras. Em julho de 1985, construtores e membros do Sinicon se reuniram com os seguintes parlamentares: Bocaiúva Cunha (PDT-RJ), Alair Ferreira (PDS-RJ), João Agripino (PMDB-PB), Carlos Eloy (PFL-MS), Paulino Cícero (PFL-MS), José Jorge (PFL-PE) e Francisco Rollemberg (PDS-SE). O Sinicon conseguiu manter reuniões com parlamentares que garantiam os interesses do sindicato no Congresso Nacional, alçando legisladores principalmente dos partidos mais conservadores e de suas alas mais direitistas. Outros parlamentares que participaram de encontros com o Sinicon foram Adail Vettorezzo (PDT-SP), Cevisar Arneira (PMDB-RJ), Horácio Ortiz (PMDB-SP), Israel Pinheiro Filho (PDS-MG), Léo Simões (PDS-RJ), Márcio Braga (PMDB-RJ) e Raul Bernardo (PDS-MG). Além disso, o deputado federal Raul Bernardo, do PDS de Minas, encaminhou projeto que restabelecia a vinculação de recursos de impostos para fundos específicos de obras<sup>675</sup>.

Dos nomes elencados, alguns merecem breve comentário. Horácio Ortiz era tradicional empreiteiro paulista, dono da Conspao e envolvido com a revista O Empreiteiro, tendo se lançado na carreira política depois de ter atuado em na Apeop e outras entidades de classe. Israel Pinheiro Filho é descendente direto do antigo dono da Novacap e ex-governador de Minas, Israel Pinheiro, ligado a JK e a empreiteiras de Minas e do Rio. Márcio Braga é outro que manteve relação com Juscelino, de cunho familiar, casado com uma sobrinha sua, além de ter sido presidente do Clube de Regatas Flamengo. Enfim, vários desses parlamentares guardam relações diretas ou indiretas com empresas de engenharia<sup>676</sup>.

O trabalho legislativo do Sinicon obteve sucesso. Após diversos almoços com deputados e senadores e pressão a favor de lei que re-vinculava recursos, o projeto foi aprovado no Congresso Nacional e sancionado pelo presidente Sarney. A lei recriava o fundo

---

<sup>674</sup> Informe Sinicon. Edição de 9 de abril de 1984, nº 8, ano I.

<sup>675</sup> Informe Sinicon. Edições nº 8, 10 e 12, ano II.

<sup>676</sup> <http://www2.camara.gov.br/> acessado no dia 17 de junho de 2011.

de obras rodoviárias, constituído pelos impostos sobre combustíveis, que não poderiam ser revertidos para pagamento de dívida ou outras atribuições. A assinatura da lei que devolvia as arrecadações do IULCLG (ou IUSCL) ao DNER foi comemorada intensamente pelo Sinicon, com direito a um almoço para 150 pessoas e representantes de 80 empresas no Jockey Clube do Rio, no qual o DNER foi homenageado, em especial a figura de seu então diretor-geral, João Martins, que atuou em apoio à causa dos empreiteiros na votação da lei<sup>677</sup>. Inclusive, a “coincidência” de visões entre Sinicon e DNER sobre temas como esse era muito comum desde o surgimento do sindicato, o que demonstra seu poder inserção naquele órgão estatal.

O trabalho legislativo do Sinicon demonstra a emergência de uma nova forma de *modus operandi* das empreiteiras e seus órgãos de classe. Se na ditadura, os esforços dessas entidades se concentravam nos organismos do Executivo, dada a concentração de poderes nessa instância, com a transição política, as associações de construtoras passaram a atuar junto ao poder Legislativo, de modo a pressionar pela aprovação de projetos, inclusão de emendas parlamentares de obras no orçamento, criação de normas gerais, dotação de recursos públicos para determinados projetos etc. As atividades das empresas e associações não se resumiam ao dia-a-dia do congresso, mas eram importantes nos momentos das eleições, quando essas firmas – muitas vezes com a intermediação dos sindicatos e associações – colaboravam com as campanhas eleitorais de deputados e senadores que defendiam seus projetos ou lhe conseguiram determinadas obras. No caso da vinculação de recursos, os empreiteiros venceram a batalha do início do governo Sarney, mas perderam outras posteriormente, na Constituinte e nos anos 90, quando foram aprovadas medidas que, em nome da responsabilidade fiscal e prioridade dada ao pagamento dos ‘compromissos assumidos’, unificavam recursos tomados pelo aparelho de Estado, resguardando um lugar secundário aos investimentos e projetos de obras públicas.

Se o início do governo Sarney trouxe vitórias para os empreiteiros, como leis favoráveis e projetos de interesse do setor – como a ferrovia Norte-Sul –, os últimos momentos da gestão Figueiredo foram tensos no Sinicon. No último dia do mês de agosto de 1984, o secretário-geral e homem forte do sindicato, Jorge Luiz de la Rocque, abandonou a função, demitindo-se “em caráter irreversível”, após 22 anos presente em cargos na entidade. Em seu lugar foi posto o engenheiro da AEERJ, Haroldo Guanabara, e em homenagem a la Rocque foi oferecido um almoço no hotel Glória. A homenagem ao ex-secretário geral do Sinicon teve a presença do ministro dos Transportes, Cloraldino Severo, do diretor geral do

---

<sup>677</sup> Informe Sinicon. Edição de janeiro de 1986, nº 1, ano III.

DNER, João Cataldo Pinto, do presidente da Portobrás, Arno Oscar Markus, além do secretário executivo da CNICC, Almir Fernandes. Barbará afirmou na solenidade que a trajetória do empreiteiro “contribuiu definitivamente para transformar o nome de Jorge Luiz de la Rocque em símbolo do Sinicon”. La Rocque afirmou em seu discurso de despedida: “Assim, as autoridades aqui presentes serão tratadas como amigos, independentemente dos altos cargos que ocupam.”<sup>678</sup> A afirmação demonstra como as relações entre o sindicato e as autarquias demandantes de obras públicas dos empreiteiros eram profundas e iam além das supostas relações impessoais de trabalho e do contrato.

Os últimos dias do governo Figueiredo foram atribulados nos canteiros de obras. Após ter ido à inauguração de Itaipu, no final de 1984, e ter enviado propostas para os dois presidenciáveis, e, depois de 15 de janeiro, a Tancredo por telex, o Sinicon recebeu contínuas reclamações de seus filiados sobre a interrupção geral dos pagamentos pelo governo. Nos primeiros meses de 1985, sindicatos e associações de empreiteiros se reuniram para tomar decisões comuns. Barbará comparou a falta de pagamento a uma “moratória interna” e as empresas de construção pesada ameaçaram o governo com uma ‘greve geral’ em função dos atrasos: “representantes de 700 empreiteiras de todo o país decidiram ainda que, em último caso, o setor paralisaria as atividades unilateralmente, arcando com as conseqüências previstas em contrato.” A medida foi tomada conjuntamente com a ABCE, Abemi, Abdib e Sinicesp, liderados pelo Sinicon, tendo apoio do Sicepot-MG, AEERJ, CBIC e sindicatos e associações similares de ES, RS, SC, PR e PE. A união de entidades de empreiteiros do país formou uma comissão liderada por Barbará, recebida em Brasília pelo ministro-chefe da Casa Civil, que prometeu pagamento nos 15 primeiros dias de março. O temor do Sinicon era que a descontinuidade administrativa prorrogasse a suspensão dos pagamentos até maio ou junho e, por isso, o sindicato passou a estabelecer reuniões com os ministros já indicados por Tancredo, como Dornelles e Sayad, da Fazenda e do Planejamento<sup>679</sup>.

Esse ‘choro final’ dos empreiteiros nos últimos dias da ditadura é emblemático do fim da facilidade que algumas empresas teriam a partir de então. Na segunda metade da década de 1980, diversos empresários do setor fizeram considerações positivas acerca dos governos ditatoriais pós-1964. Apesar disso, não se pode dizer que a adaptação às novas circunstâncias políticas falhou, ao menos em alguns casos.

Para atender à nova dinâmica das instituições políticas do país, o Sinicon, após ter saudado a “Nova República” em seu boletim, realizou eleições internas no final de 1986,

---

<sup>678</sup> Informe Sinicon. Edições de 3 e 17 de setembro de 1984, n<sup>os</sup> 25 e 26, ano I.

<sup>679</sup> Informe Sinicon. Edição de 31 de janeiro de 1985, n<sup>o</sup> 34, ano I.

implementando uma ampla renovação nos quadros de sua diretoria. Com a apresentação de chapa única capitaneada pelo empreiteiro do Rio Grande do Norte, Tibério César Gadelha, os quadros da diretoria do órgão foram profundamente modificados. A chapa apresentava como seus objetivos o aumento do número de empresas filiadas, uma assistência mais eficiente aos associados, a ampliação do mercado externo para as construtoras e uma atuação forte junto ao governo. 83% das empresas filiadas votaram na única chapa apresentada e em dezembro de 1986, Gadelha tomou posse na entidade. Era o primeiro presidente nordestino do Sinicon e o primeiro que não era engenheiro, sendo apenas indicado como ‘empreiteiro’. A posse ocorreu no Jockey Club-Rio com 250 pessoas e, apesar da promessa, o ministro dos Transportes, “amigo” do novo presidente, não pôde ir em virtude da eclosão de uma greve geral que seria deflagrada no dia seguinte. Estavam presentes representantes do DNER, Sinduscon-RJ (Luiz Chor), AEERJ, Sinduscon-CE, Sinduscon-PE e também o presidente do Sindicato dos Trabalhadores da Indústria da Construção Civil do Rio de Janeiro. Além disso, o novo presidente recebeu mensagens de felicitações dos ministros da Casa Civil, Desenvolvimento Urbano, Interior, Comunicações, Minas e Energia, Previdência, Marinha, Relações Exteriores e de autarquias como a CEF, o IBGE, Petrobrás, Eletrobrás, Geipot, Portobrás, Açominas, DNOCS, Furnas e outras, além de governadores, prefeitos, ex-ministros e da imprensa<sup>680</sup>.

A posse de Gadelha no Sinicon e as modificações ocorridas na diretoria demonstram a tentativa de adaptação ao novo quadro institucional que se abria então no país. Uma de suas primeiras medidas foi a interrupção imediata da edição do boletim interno. O Sinicon mudava para continuar poderoso e influente no aparelho de Estado e a prova disso é a nomeação de um dos diretores da entidade para a presidência da Açominas pelo governo Sarney<sup>681</sup>.

A trajetória do Sinicon nos traz vários traços emblemáticos da forma de organização das empresas de obras públicas e também indicações sobre a forma de atuação de um aparelho privado de hegemonia desses empresários. Por ser o órgão por excelência que representa os empreiteiros no país, o Sinicon não pode ser analisado como uma instituição de engenheiros, embora dominado por empresários da engenharia, como no Clube de Engenharia e do Instituto de Engenharia; também não deve ser visto da mesma forma que aparelhos regionais, que tinham uma ação mais localizada junto ao aparelho local e com um corte regional do empresariado nacional, sem ter na maioria dos casos e momentos um real projeto nacional; também não pode ser tomado como a Câmara Brasileira da Indústria da Construção, que

---

<sup>680</sup> Informe Sinicon. Edições de setembro a dezembro de 1986, n<sup>os</sup> 9 a 12, ano III.

<sup>681</sup> Informe Sinicon. Edição de 15 de maio de 1985, n<sup>o</sup> 4, ano I.

agremiava também construtores do setor leve e que era um espaço permanente de conflitos e disputas entre empreiteiros, construtores imobiliários e suas frações específicas. O Sinicon, por ser a entidade nacional que congrega os empresários da construção pesada brasileira e que, desde seu nascedouro, teve uma atuação voltada para o aparelho de Estado nacional e à sociedade brasileira como um todo, pode ser considerado o partido dos empreiteiros, agremiando interesses dessa fração de classe e canalizando junto à sociedade política e a outros segmentos da sociedade civil, tentando ganhar adeptos e apoio para implementação de seus projetos. A atuação do sindicato junto aos órgãos contratadores e ministérios, ao Legislativo e à imprensa mostram que ele agia como autêntico partido dos empreiteiros, ali organizados coletivamente para gerar projetos, políticas e também dividir obras entre si. O que se viu em sua história foi que essa entidade teve, em geral, êxito em seus intentos, tendo um grande poder no auge da ditadura, quando, com as obras rodoviárias de então e através da liderança de Djalma Murta, o Sinicon elegeu o seu representante específico. Mário Andreazza era o centro gravitacional que unia diversas empresas de engenharia organizadas no sindicato da construção pesada, e que o seguiram através de sua trajetória como ministro dos Transportes, do Interior (no governo Figueiredo) e, em particular, na sua tentativa de chegar à presidência da República nas prévias do PDS em 1984.

#### **A Associação Brasileira de Engenharia Industrial (Abemi):**

O último dos aparelhos privados nacionais da sociedade civil que abordamos foge aos limites estritos da construção pesada e abarca o ramo vizinho das montagens industriais. Apesar de não ser entidade de empreiteiras por excelência, preferimos analisá-la dentre as associações nacionais do setor pela forte presença de construtoras e firmas que prestam serviços ao aparelho de Estado e às suas empresas públicas, em particular a Petrobrás. Apesar de as empresas do setor – como Tenenge, Sade, Promon, Montreal, EBE e Ultratec – terem contratos de obras e serviços para usinas hidrelétricas, termoelétricas e termonucleares, fábricas privadas e outras plantas industriais, o seu principal cliente histórico foi a estatal nacional de petróleo, sendo a fundação da Abemi sintoma do mercado de obras propiciado pelos dez primeiros anos de atividades da Petrobrás. Assim como o Sinicon era uma congregação de empresas de construção pesada que atuava junto a vários contratantes de obras, mas sobretudo ao DNER, a Abemi tem relação profunda e histórica com a estatal, sendo aparelho privado que reúne empresas que prestam serviços para a mesma.

Referendando essa assertiva, podemos citar uma nota publicada pela Abemi na imprensa em 2006 em função de denúncias feitas acerca das relações Abemi-BR:

Desde a sua fundação, a ABEMI mantém estreita relação com a Petrobras, tendo seus associados participado dos esforços de desenvolvimento dos empreendimentos da Petrobras nos últimos 42 anos, projetando e construindo refinarias, plataformas off shore, terminais, dutos, etc.<sup>682</sup>

No caso, parlamentares da oposição denunciavam que empresas associadas à Abemi fizeram doações eleitorais aos candidatos dos partidos da situação para manter contratos com a estatal. No centro dos ataques, estava o programa Prominp, parceria das duas instituições feita sem licitação, na qual a associação formava quadros técnicos para trabalhar na Petrobrás<sup>683</sup>.

A Associação Brasileira de Engenharia e Montagens Industriais (Abemi) foi fundada por 12 empresas em São Paulo, em 23 de maio de 1964<sup>684</sup>. Posteriormente, a entidade modificou seu nome para Associação Brasileira de Engenharia Industrial, mantendo a mesma sigla. A associação tem sede na avenida Paulista e reúne empresas que fornecem serviços de montagem de instalações industriais, como refinarias, dutos diversos, pólos petroquímicos, plataformas de petróleo, usinas de energia e fábricas. O setor tem suas próprias empresas, definindo um mercado específico do setor da engenharia, porém com o adensamento das obras da Petrobrás desde a segunda metade dos anos 1970, grandes empreiteiras como Mendes Júnior, Andrade Gutierrez, Queiroz Galvão e Odebrecht passaram a atuar no ramo, especialmente na construção e montagem de plataformas de petróleo, em concorrência com as empresas já estabelecidas nessa área<sup>685</sup>.

No seu estatuto social, constam 11 objetivos, dos quais dois podem ser destacados:

- a) Contribuir para o desenvolvimento sócio-econômico do País, atuando proativamente nos processos decisórios governamentais e fomentando investimentos públicos e privados nos setores de infra-estrutura e empreendimentos industriais, visando a proteção da ordem econômica e da livre concorrência; [...]
- c) Agir junto à administração pública (executivo, legislativo e judiciário), investidores e fontes de financiamento nacionais e estrangeiros, visando a criação de oportunidades de negócios para suas associadas.<sup>686</sup>

---

<sup>682</sup> O Globo. Nota de esclarecimento, 22 de novembro de 2006. p. 3

<sup>683</sup> O Globo. Nota de esclarecimento, 22 de novembro de 2006. p. 3; O Globo, 20 de novembro de 2006. p. 3

<sup>684</sup> Matéria 'Uma história de 25 anos'. Revista O Empreiteiro. Edição de novembro de 2009, nº 481. O presidente da Abemi, Paula Barros, ressalta que, das 12 empresas fundadoras, só existem hoje 2, sendo que a maioria das outras 10 foi à falência nos anos 90, quando só 3 plataformas da Petrobrás foram feitas no país.

<sup>685</sup> <http://www.abemi.org.br/> acessada em 5 de abril de 2007.

<sup>686</sup> <http://www.abemi.org.br/> acessada em 5 de abril de 2007.



Assim como as outras formas associativas da engenharia, a Abemi também tem como uma de suas funções o trabalho junto à sociedade política, preparando projetos de políticas públicas e influenciando em decisões tomadas pelas autoridades do aparelho estatal.

Como se trata de um setor mais intensivo em tecnologia, com o controle de processos técnicos e tecnológicos paulatinamente absorvidos pelos institutos científicos brasileiros nos anos 60 e 70, boa parte das empresas do setor são estrangeiras, ou com participação de acionistas e funcionários de fora do país. Ilustrando essa situação, podemos apresentar a constituição de duas diretorias da Abemi:

Quadro 2.17 – Diretoria da Abemi para os anos 1969 e 1970:

<b>Diretor:</b>	<b>Empresa:</b>	<b>Função na diretoria:</b>
engenheiro Aylton Antoniazzi	Tenenge	Presidente
almirante Fernando Carlos de Mattos	Setal	Vice-presidente
engenheiro Oldano Santos Borges da Fonseca	Montreal*	2º vice-presidente
Moacyr Cels Delgado	Imeel	Secretário
Frederic Paul Grover	Technomont*	2º secretário
Cyro Peixoto Santos	Christiani-Nielsen*	Tesoureiro
economista Antonio Lineu de Toledo Marques	Themag	2º tesoureiro
Alfredo Pacheco	Servix	Conselho consultivo
Carlos Hermann	Chicago Bridge*	Conselho consultivo
Giorgio Grás	Techint*	Conselho consultivo
José Luiz do Lago	Sertep	Conselho consultivo
Socrate Mattoli	Sade*	Conselho consultivo

Fonte: Revista O Empreiteiro. Edição de setembro de 1969, nº 20.

\* Empresas controladas por acionistas estrangeiros.

Quadro 2.18 – Diretoria da Abemi para os anos de 1982 a 1984:

<b>Diretor:</b>	<b>Empresa:</b>	<b>Função na diretoria:</b>
engenheiro José Luís do Lago	Sertep	Presidente
Fuhab Ayub Issa	Tecnomont	Vice-presidente
Socrate Mattoli	Sade*	Vice-presidente
João Yshioka	A. Araújo	Vice-presidente
Coenraad Yves Scholte	Christiani-Nielsen*	Vice-presidente
Cristino Kok	Engevix	Vice-presidente
Roberto Ribeiro de Mendonça	Pem	Vice-presidente

Fonte: Revista O Empreiteiro. Edição de abril de 1983, nº 185.

\* Empresas controladas por acionistas estrangeiros.

Como se vê, há vários técnicos estrangeiros que trabalhavam nessas empresas, que, em parte eram representações de firmas de fora, ou companhias sob o controle de capitais estrangeiros, como a dinamarquesa Christiani-Nielsen, a francesa Techint, a norte-americana Chicago Bridge e a italiana Sade. Vê-se também que a estrutura da diretoria se modificou ao longo da

história da Abemi, o que foi comum em outras associações, com criação de uma vice-presidência para cada ramo específico de obra.

Ao contrário do Sinicon, a Abemi não tinha restrições a não-brasileiros em sua diretoria ou em sua presidência. É o que se vê no quadro de presidentes da entidade:

Quadro 2.19 – Presidentes da Abemi:

<b>Presidente:</b>	<b>Empresa:</b>	<b>Período de gestão:</b>
Manuel Antonio Lopes	Bracisa / Ultratec*	1964
João B. de Campos Maia	Sade	1964-1966
Ayton Antoniazzi	Tenenge	1966-1972
Thomaz Pompeu Borges Magalhães	Montreal / Promon	1972-1974
Socrate Mattoli	Sade	1974-1976
Derek Herbert Lovell-Parker	Montreal	1976-1980
Thomaz Pompeu Borges Magalhães	Montreal / Promon	1980-1982
José Luís do Lago	Sertep	1982-1984
Fernando Couto Marques Lisboa	Tenenge	1984-1988
David Fischel	EBE	1988-1996
Roberto Ribeiro de Mendonça	Pem	1996-2000
Cristiano Kok	Engevix	2000-2004
Ricardo Ribeiro Pessôa	UTC	2004-2008
Carlos Maurício Lima de Paula Barros	EBE	2008-2012

Fonte: <http://abemi.org.br/abemiOrg/index.asp?open=estaticas/diretoriaConselho.html> acessado em 20/05/2011.

\* Lopes era acionista da Brasileira Componentes Industriais S.A. (Bracisa) e, depois, presidiu a Ultratec.

Para montagem dessa tabela, usamos os dados da Abemi, cruzando com os das firmas, de modo a descobrir a origem empresarial de cada presidente. Vê-se no cargo máximo da entidade o revezamento de algumas poucas empresas. Nos 48 anos da entidade, Tenenge, Montreal e EBE ocuparam a presidência em 30 anos e, ao longo da ditadura, Tenenge e Montreal lideraram a instituição durante pelo menos 15 dos 21 anos do regime. Os ex-presidentes da Abemi passam automaticamente ao seu conselho vitalício.

Apesar da presença de técnicos e empresários estrangeiros na Abemi, isso não impediu que a associação se engajasse cedo na campanha do Clube de Engenharia “em defesa da engenharia nacional”<sup>687</sup>. A participação da Abemi na mobilização se deve aos sinais do governo Castello de que a Petrobrás poderia sofrer alguma reformulação, abertura de capital ou nacionalidade de empresas que lhe prestavam serviços. Aos associados da Abemi preocupava a frase do presidente da República, que afirmou que “a Petrobrás não é intocável”, no momento em que se preparava a privatização da FNM e da Loyd Brasil.

<sup>687</sup> CHAVES, Marilena. *A Indústria... op. cit.* p. 78-137.

A Abemi tem formas de publicação interna e não dispõe de periódico de ampla divulgação, contando apenas informes, livros e ensaios sobre assuntos técnicos ou segurança no trabalho. Na revista O Empreiteiro, sua presença era menor, dado que suas associadas não eram empreiteiras estritamente. Apenas na gestão de Thomaz Magalhães, a Abemi foi mais noticiada em suas ações e declarações, críticas contra o governo. Magalhães se afastou da presidência da Abemi para assumir a secretaria estadual de Transportes de São Paulo, no governo Paulo Egydio Martins<sup>688</sup>, sendo que as raízes paulistas são uma marca da instituição.

A partir de 1977, os diretores da Abemi vieram a público reclamar pagamento de atrasados e exigir correção monetária, juntando-se a associações da construção pesada. Segundo a revista O Empreiteiro de agosto de 1981, Thomaz Magalhães foi escolhido pelas empreiteiras para falar em público, já que ele, ao contrário dos empreiteiros, parecia não ter receio de aparecer na imprensa e reclamar atrasos. A Abemi passou a fazer pesquisas contabilizando o quanto era devido pelas estatais às empresas de montagem industrial, em iniciativa original e pioneira no setor, assinalando que apenas a Petrobrás e a Vale do Rio Doce não atrasavam pagamentos. Magalhães lamentava no período a “deterioração das relações” entre empresas e governo e dizia que a saída era a “natureza criativa”<sup>689</sup>.

A Abemi tinha farta atividade de pesquisa, característica invejada e que o Sinicon tentou copiar. Além de apoiar e financiar o Diagnóstico Nacional da Indústria da Construção, a associação fazia sondagens junto às associadas e levantava estatísticas sobre o setor<sup>690</sup>.

De porte desses números e do movimento vigoroso das empresas de montagem industrial, a Abemi foi a primeira e mais importante entidade do setor a defender a exportação de serviços pelas empresas de engenharia brasileiras. Afirmando que essa era a saída para a redução do mercado doméstico, a Abemi levantou números a respeito e criou agenda de trabalho junto a Fundação Dom Cabral (FDC), a Fundação João Pinheiro (FJP), o Conselho de Exportação de Serviços de Engenharia (Conese) e a Associação de Exportadores do Brasil (AEB). Era presença garantida em eventos sobre o movimento, participando, por exemplo, do I Seminário de Exportação de Serviços e Cooperação Internacional, realizado no Itamarati, além dos Encontros Nacionais de Exportadores (Enaex), promovidos pela AEB. Magalhães era um dos grandes defensores do movimento, destacando em entrevista que a assinatura de contrato no exterior por uma empreiteira abria espaço para exportação de outros produtos nacionais e que a exportação de serviços era uma saída para o ambiente adverso em função do

---

<sup>688</sup> <http://www.jusbrasil.com.br/legislacao/211325/decreto-10510-77-sao-paulo-sp> acessado em 20/05/2011.

<sup>689</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 112, 163, 164, 167, 176, 178, 180, 187 e 188.

<sup>690</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de agosto de 1984, nº 201; Informe Sinicon. Edição de 17/09/84, nº 26, ano I.

acordo com o FMI. A defesa desse processo não se resumiu à gestão de Magalhães, sendo defendida também pelo presidente José Luís do Lago<sup>691</sup>.

No final de 1984, a Abemi teve vitória na defesa do regressivo mercado nacional de obras de fornecimento de materiais para as indústrias. Atuando em parceria com a Associação Brasileira dos Consultores de Engenharia (ABCE) junto a Furnas, em conversa mediada pelo INPI, a Abemi obteve uma norma que inibia a importação de produtos similares aos produzidos no país para montagem industrial. Era um êxito em momento que a força da instituição junto ao governo parecia não ser das maiores. Por isso, o presidente seguinte, Fernando Couto Marques Lisboa, ao assumir o cargo, desejou um “relacionamento mais estreito com o governo, tanto com a área executiva, quanto com a Câmara e o Senado”, em momento em que a associação participava dos ‘almoços da construção’, reunindo empresários e dirigentes de associações com secretários governamentais e chefes de empresas estatais<sup>692</sup>.

Os presidentes seguintes a Marques Lisboa lidaram com a leva de empresas de construção pesada que entraram na entidade e que passaram a constar nas suas diretorias. Um marco desse processo foi a aquisição da Tenenge pela Odebrecht, em 1986, quando um representante da Tenenge era o presidente da Abemi. A correlação de forças no interior da Abemi se modificou a partir de então e o poder na associação por um seletivo grupo de empresas com sede em São Paulo foi contrabalançado por novas forças que ali emergiam. Sintomático disso foi a chegada ao poder da diretoria encabeçada pelo engenheiro carioca David Fischel, representando a empresa de projetos EBE e, depois presidente do Fluminense Football Club. O que se manteve foi a forte relação da entidade com a Petrobrás e, secundariamente, com outras estatais, sendo essa proximidade ainda mais explícita com a criação do Prominp, em 2003, e com a visita da ministra de Minas e Energia, Dilma Rousseff, à festa de comemoração dos 40 anos da entidade, em 2004<sup>693</sup>.

Apesar de não ser uma associação de empresas de construção pesada *stricto sensu*, a Abemi guarda importância fundamental no setor de obras públicas por sua atuação junto à Petrobrás e outras estatais. A importância dessa relação é tal que as grandes construtoras, que passaram a prestar serviços à Petrobrás desde meados da década de 1970, decidiram entrar nos quadros da entidade, de modo a partilhar essa estreita imbricação entre a entidade privada e a empresa estatal. Apesar da elevação da demanda de obras da Petrobrás na segunda metade

---

<sup>691</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 169, 175, 181 e 193

<sup>692</sup> Revista O Empreiteiro. Edições de janeiro de 1985, nº 206 e de abril de 1985, nº 209.

<sup>693</sup> <http://abemi.org.br/abemiOrg/index.asp?open=estaticas/diretoriaConselho.html> acessado em 20/05/2011.

da ditadura e do crescimento do mercado de serviços de montagem industrial no período, houve aumento da competição no setor, em função da chegada de grandes empreiteiras como MJ, AG, QG e NO. Esse e outros motivos levaram essas empresas a buscar o mercado externo, fazendo da Abemi a principal associação de engenharia que estuda, apóia e impulsiona o movimento de internacionalização do capital brasileiro no ramo da engenharia. A Abemi passou a integrar um grupo de entidades privadas que agem combinadamente junto ao aparelho estatal, de modo a obter medidas de incentivo e financiamento para a exportação de serviços. Esse movimento unia Sinicon, Sicepot-MG, Apeop e CBIC e desembocou na formação do Conese, que atuava em parceria com a Associação de Exportadores do Brasil (AEB) pressionando por subsídios estatais para políticas de exportação.

### **Eventos, encontros e seminários promovidos pelos empreiteiros:**

Além das organizações permanentes das empreiteiras no âmbito da sociedade civil, outro mecanismo de aproximação e definição de estratégias/objetivos comuns das construtoras se deu nos eventos do setor. Se esses congressos, seminários, encontros e simpósios ajudavam a reunir empresários do ramo em torno de certas questões, serviam também para o fortalecimento de seu contato com órgãos estatais contratantes, ministros, secretários, dentre outros representantes e agências da sociedade política. A presença de figuras do alto escalão do aparelho de Estado era comum nesses eventos, que, devido ao seu caráter numeroso, ajudava a manter um contato contínuo entre os empresários do setor e entre esses e os representantes das instâncias do poder público.

Em geral, cada organização de construtoras tinha o seu evento, ou um número maior de encontros em suas agendas. A CBIC tinha o tradicional Encontro Nacional dos Dirigentes de Sindicatos e Associações da Indústria da Construção, o mais tradicional do setor, que ocorria duas vezes ao ano e, depois, anualmente. Nos anos 80, o evento foi renomeado para Enic (Encontro Nacional da Indústria da Construção) e, em meados dessa mesma década, a mesma instituição lançou o Congresso Brasileiro da Indústria da Construção, que, também anual, ocorria paralelamente aos Enic's. O Clube de Engenharia e o Instituto de Engenharia, entidades mais antigas e sólidas, tinham vasto cronograma de congressos e seminários de caráter diverso, uns com viés mais técnico, outros com a presença mais pronunciada de empresários e também os voltados mais especialmente para a delimitação de diretrizes e medidas nas políticas públicas. Em 1979, o Clube de Engenharia carioca lançou o I Diálogo da Construção, contando com outras associações, como o Sinicon, a CBIC, o Sinicesp. De

forma similar, a Apeop lançou, em meados dos anos 80, a iniciativa de organizar mensalmente o Almoço da Construção, no qual representantes de entidades e empresas paulistas se reuniam com autoridades estaduais e municipais. Havia ainda eventos voltados para objetos e obras mais específicas, como o Seminário Nacional de Grandes Barragens, que chegou à sua nona edição no ano de 1973 e reunia empresas estatais demandantes de obras, como Chesf, Furnas, Eletrobrás, Cesp e Cemig, e as grandes empreiteiras barrageiras, como Camargo Corrêa, Mendes Júnior, Servix, Andrade Gutierrez, Cetenco e CBPO<sup>694</sup>.

O mais representativo dos eventos que congregavam os empresários e autoridades relacionadas ao setor, no entanto, era o Encontro Nacional da Construção (o Enco). De caráter supra-institucional, o evento era bienal e cada um tinha uma sede e organizador próprio, sendo que sua realização envolvia os principais aparelhos privados de hegemonia do setor: Instituto de Engenharia, Clube de Engenharia, CBIC, Sinicon, Apeop, Sinicesp, Sicepot-MG, Abeop e entidades regionais. O evento tinha um caráter central no vasto e diversificado calendário de congressos da indústria da construção. Sua criação e continuidade foram representativas da ampliação seletiva do Estado, visto que seu advento representa uma forma superior de organização dos empresários do setor e sua primeira edição ocorreu em 1972, no auge do fechamento e repressão às formas organizativas populares. Para além da vistosa presença de autoridades, o grande porte e a relevância do evento levavam a que sua realização comumente tivesse importantes repercussões políticas.

A seguir, temos os Enco's realizados até o final do regime:

Quadro 2.20 – Os Encontros Nacionais da Construção:

<b>Encontro:</b>	<b>Instituição organizadora:</b>	<b>Local:</b>	<b>Data:</b>
I Enco	Instituto de Engenharia-SP	São Paulo	Janeiro de 1972
II Enco	Clube de Engenharia-RJ	Rio de Janeiro	Dezembro de 1974
III Enco	Sociedade de Engenharia-RS	Porto Alegre	Abril de 1976
IV Enco	Sociedade Mineira de Engenharia	Belo Horizonte	Julho de 1978
V Enco	Clube de Engenharia-BA	Salvador	Outubro de 1980
VI Enco	Clube de Engenharia-PE	Recife	Março de 1982
VII Enco	Instituto de Engenharia-PR	Curitiba	Julho de 1984

Fonte: Informe Sinicon. Edição de 2 de julho de 1984, nº 19, ano I; O Empreiteiro, nºs 48, 77, 112, 170 e 201.

Apesar de haver uma entidade principal responsável pela organização do Enco, eram várias as instituições que se incumbiam de sua promoção e patrocínio. Sem mês fixo, os encontros eram realizados de 2 em 2 anos e a presença de empreiteiros na programação era intensa.

<sup>694</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nºs 71, 134, 210, 212, 215 e 217.

A iniciativa para realização do primeiro deles foi do IE, sendo que nas reportagens sobre a sua realização, vê-se uma variedade de entidades e, da mesma forma, as possibilidades de aproximação entre diferentes ramos industriais. Na edição especial que a revista O Empreiteiro fez sobre o I Enco, foram feitas entrevistas com cinco empresários e líderes de associações. Foram entrevistados José Stecca, da Apeop; Newton Cavaleiri, do Sinicesp; o arquiteto Geesl A. Himmelstein, da PBK Empreendimentos Imobiliários; Arthur Pinto Lemos Netto, diretor do Departamento Setorial de Máquinas Rodoviárias do Sindicato da Indústria de Máquinas de São Paulo (Simesp); e diretores da Huber-Warco do Brasil, multinacional estrangeira produtora de máquinas para a construção. Os nomes mostram como o evento possibilitava a aproximação entre empresários de firmas brasileiras com multinacionais<sup>695</sup>.

O II Encontro, realizado no Rio, foi importante politicamente e polêmico em seus debates. Anunciado para ser realizado em setembro de 1974, foi adiado para dezembro, sendo que desde junho era anunciado o evento “com o objetivo de promover o encontro de entidades representantes do setor da construção, estimular a criação de novos órgãos de classe e articular interesses entre este ramo produtor e os órgãos governamentais.” Às vésperas do seu início, foi anunciada a falência da Companhia Metropolitana de Construção, então 9ª maior construtora do país, acabando esse por ser o principal tema ali discutido. O evento, ocorrido no Hotel Nacional, reuniu 500 congressistas, além das autoridades, incluindo o secretário de Obras da Guanabara, Emílio Ibrahim, figura próxima dos empreiteiros cariocas, além do ministro do Trabalho, Arnaldo Prieto. O encontro foi dividido em cinco comissões sobre temas específicos, sendo João Machado Fortes, depois presidente da CBIC, chefe de uma delas, havendo ainda mesas redondas, como a que reunia secretários de obras de diferentes estados. O II Enco contou com concurso de monografias e, segundo o presidente do Clube de Engenharia, Geraldo Bastos da Costa Reis, o decreto presidencial de 9 de janeiro de 1975 foi fruto direto dele. O decreto criava a Comissão Nacional da Indústria da Construção Civil (CNICC), subordinada ao Ministério da Indústria e Comércio (MIC) e seria o fórum formal de discussão e contato entre empresários e o governo<sup>696</sup>.

A revista O Empreiteiro deu pouca atenção ao evento em si, dando mais relevância às discussões nele havidas sobre a falência da Metropolitana, levando o editor-chefe do periódico, Joseph Young, a pedir no editorial ações “por uma classe mais forte”. Já o terceiro encontro aparentemente nem chegou a ser noticiado pela revista, que voltaria a dar destaque ao quarto. Neste, realizado na UFMG, foi feita a divisão do evento em comissões:

---

<sup>695</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de janeiro de 1972, nº 48.

<sup>696</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 77, 81 e 84; Revista do Clube de Engenharia. Edição nº 398.

- 1) as empresas de engenharia e sua posição no desenvolvimento nacional;
- 2) engenheiro e arquiteto no complexo ramo da construção;
- 3) execução de obras e serviços;
- 4) estudos de materiais, tecnologias e usos;
- 5) desenvolvimento urbano, planejamento e poluição.<sup>697</sup>

Interessante notar a novidade das discussões sobre poluição, o que se avolumou nos encontros posteriores, que passaram a tratar de temas como meio ambiente, sustentabilidade etc.

Já após a sexta edição, os Enco's passaram a ser influenciados pelas eleições. Nesse encontro, em Pernambuco, o evento recebeu verbas do governo estadual, de Marco Maciel. Além disso, participavam do evento a Associação Brasileira de Cohab's e o BNH<sup>698</sup>.

Por fim, no VII Enco, realizado em Curitiba, que tinha o tema 'As alternativas contra a recessão', foi entregue formalmente o Diagnóstico Nacional da Indústria da Construção (DNIC), levantamento de informações e dados sobre o setor da construção<sup>699</sup>.

Os Encontros Nacionais da Construção são mais um exemplo que corrobora a continuação do desenvolvimento dos aparelhos privados de hegemonia das classes dominantes durante a ditadura. Especificamente na indústria da construção, a ativação do setor com investimentos e políticas públicas, levou ao reforço das entidades existentes e à formação de novos aparelhos organizativos dos empresários do setor. Para além do Sinicesp (1968), Sicepot-MG (1968), a criação dos Encontros Nacionais da Construção em 1972, em uma tradição de encontros bienais que persiste até hoje, reforça essa complexificação das formas organizativas burguesas ao longo dos chamados 'anos de chumbo'.

#### **2.4 – Outras formas associativas relacionadas à construção pesada:**

Além das associações de engenharia e construção pesada, outros aparelhos privados de hegemonia eram freqüentados pelos empreiteiros. Percorrer um pouco essas organizações é importante para conhecer mais sobre as formas de atuação e o alcance das atividades desses empresários no âmbito da sociedade civil. Assim, será possível perceber como essa fração da classe dominante defende não só pontos de vista das construtoras, mas também diferentes bandeiras e a aplicação de recursos públicos e implementação de certas políticas em várias frentes, tomando distintas roupagens na sociedade civil organizada.

---

<sup>697</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de maio de 1977, nº 112.

<sup>698</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de janeiro de 1982, nº 170.

<sup>699</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de agosto de 1984, nº 201.



### **‘Rodoviarismo’ e ‘ferroviarismo’ e suas entidades representativas:**

O conflito entre empresários e técnicos que defendiam políticas públicas privilegiando o transporte rodoviário ou o ferroviário pautou em boa medida os debates sobre transportes e no Brasil do século XX, mais precisamente após os anos 20 e 30, quando se difundiu em maior escala o uso de automóveis. Os empreiteiros também participaram desses debates, não necessariamente se posicionando de maneira inflexível em um dos pólos da discussão, mas demandando investimentos para a implementação de infra-estrutura de transportes que integrasse as diferentes partes do país. Assim, o fato de Eduardo Celestino Rodrigues ser um defensor do modelo ferroviário como o melhor sistema de transporte em larga escala para o país não impediu que a sua empresa, a Cetenco, participasse dos grandes projetos rodoviários paulistas, como a rodovia dos Imigrantes. No entanto, com a promulgação da lei Joppert e a conseqüente criação de um sólido fundo estatal para aplicação em obras rodoviárias, a maioria dos empresários do setor pendeu para a linha das estradas de rodagem.

Essa polarização se dava cotidianamente nos aparelhos da sociedade civil e nas agências da sociedade política, nos quais eram disputados espaços entre ambos grupos. No Clube de Engenharia, engenheiros agiam a favor da expansão do transporte ferroviário se opunham aos que defendiam a rodovia como a melhor forma de integrar o território, havendo, obviamente, os que se posicionavam em uma certa combinação de ambos e agregação dos meios hidro, aqua e aeroviário. Entretanto, logo foram criadas associações específicas em defesa das diferentes formas de transporte e o antagonismo na sociedade civil se cristalizou em aparelhos distintos, sem a perda do seu caráter de classe.

Uma primeira entidade voltada para o incentivo ao transporte rodoviário e que estava inclusive empenhada na construção de estradas na Primeira República foi o Automóvel Club do Brasil<sup>700</sup>. Pouco depois da criação do Fundo Rodoviário Nacional, foi fundada a Associação Rodoviária do Brasil (ARB), em 1947, que teve como presidente o engenheiro Edmundo Régis Bittencourt, diretor-geral do DNER no período JK. A entidade tinha o boletim mensal Notícias Rodoviárias e, em 1971, lançou o livro ‘História do Rodoviarismo Brasileiro’. A ARB tinha forte interface com empreiteiros e suas associações, em especial o Sinicon e, em meados da década de 80, o presidente do sindicato, João Lagoeiro Barbará, era o vice da ARB. Era possível perceber ainda um representante da ARB na posse do novo

---

<sup>700</sup> ALMEIDA, Júlio Sérgio Gomes de; DAIN, Sulamis; ZONINSEIN, Jonas. *Indústria... op. cit.* p. 1-145.

presidente da Apeop, em 1985. Paralela à ARB, havia as Organizações Rodoviárias do Brasil, entidade vinculada à *International Road Federation* (IRF), também próxima do Sinicon<sup>701</sup>.

Uma outra organização apologista do transporte rodoviário era a Associação Brasileira da Pavimentação (ABPV), fundada no Rio em 1959 e que tinha um caráter mais técnico, constituindo “entidade civil, de caráter técnico-cultural, sem fins lucrativos” e que tinha desde a fundação o objetivo de “difundir técnicas de pavimentação”. A ABPV tinha relação com a revista *O Empreiteiro*, que, durante certo período, recebeu o selo da instituição. A revista noticiava freqüentemente as atividades da ABPV, informando sobre seus eventos, livros, publicações etc. Anualmente, desde 1960, a associação realiza a reunião da pavimentação, com a presença de técnicos rodoviários, autoridades do DNER e do Ministério dos Transportes. Tratava-se de mais um *locus* de aproximação de construtoras com multinacionais fornecedoras de materiais e equipamentos para empresas, visto que dentre seus diretores em 1970 estavam representantes da empreiteira Genésio Gouveia e a petroquímica norte-americana Asfalto Chevron S.A. Além disso, são sócios da entidade os DERs estaduais, universidades, escolas técnicas, batalhões de engenharia e construção do Exército, Petrobrás e outras construtoras. Apenas em 2006 a entidade lançou seu periódico próprio, a revista *Pavimentação*, apesar de livros e outras publicações terem sido lançados anteriormente<sup>702</sup>.

Do lado oposto às associações rodoviárias estavam as entidades em defesa do transporte ferroviário, muitas delas surgidas após o advento das ‘rodoviaristas’, em reação a estas e à priorização das estradas de rodagem nas políticas públicas e modelo de transporte nacional. Em 1960, foi criada a Associação Ferroviária Brasileira (AFB), defendendo o fortalecimento da “mentalidade ferroviária nacional”. Logo, passou a editar a *Revista Ferroviária*, que concorria com a *Refesa*, o periódico bimestral da RFFSA, e a *Revista da Associação de Engenharia da EFCB*, que depois passou a ser chamada de *Revista Ferroviária*. O lançamento da primeira edição foi feita com pompa em solenidade no Clube de Engenharia, sendo que a revista da AFB defendia a supressão dos ramais deficitários, a reconquista de passageiros para as estradas de ferro e intensificação do tráfego pesado em suas linhas<sup>703</sup>.

O balanço das políticas públicas desde o pós-guerra era favorável às rodovias, sendo essa diferença ainda mais vigorosa no período JK, quando a construção de estradas de rodagem deu amplo salto, em detrimento da diminuta construção de estradas de ferro. Esse

---

<sup>701</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edições nº 51 e 57; Informe Sinicon. Edição 15 de agosto de 1985, nº 9, ano II.

<sup>702</sup> <http://www.abpv.org.br> acessado em 8 de outubro de 2009; Revista *O Empreiteiro*. Edições nº 6, 30, 31 e 33; Informe Sinicon. Edição de agosto de 1986, nº 8, ano III.

<sup>703</sup> PAULA, Dilma Andrade de. “Estado e aparelhos privados de hegemonia na supressão dos ramais ferroviários”. In: MENDONÇA, Sonia Regina de (org.). *O Estado Brasileiro. op. cit.* p. 59-77.

modelo foi seguido na política governamental entre 1967 e 1974, apesar das críticas de ex-ministros como Roberto Campos, avessos ao “rodoviarismo”<sup>704</sup>. Com a alta do preço do petróleo após 1973 e a reorganização das forças políticas no aparelho de Estado em 1974 – com o afastamento da área de transportes do grupo defensor do modelo rodoviário, expresso nas figuras de Andreazza e Eliseu Resende – o favorecimento às rodovias amainou. No governo Geisel, os investimentos em projetos rodoviários tiveram freio e ampliaram-se os recursos para implementação de ferrovias, com novos projetos, como a ferrovia do Aço<sup>705</sup>.

Em meio a essa guinada das políticas públicas, as organizações ferroviárias se revigoraram. Em 1977, em meio à escalada dos investimentos em estradas de ferro, foi criada a Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), agremiando firmas fabricantes de máquinas, materiais e equipamentos para o transporte sobre trilhos, o que incluía os metropolitanos urbanos<sup>706</sup>. Surgia ali mais uma voz em defesa do transporte ferroviário.

Mais aguerrida em certo aspecto que a AFB, a Abifer pôs em xeque a idéia de ‘ramais deficitários’. Seu presidente, Marcos Xavier da Silveira, afirmou à revista *O Empreiteiro* em abril de 1979 que era um erro pensar que as ferrovias eram deficitárias ou ineficientes, sendo isso mais um discurso de suporte às políticas que privilegiaram o transporte rodoviário de 1950 a 1975. Silveira tomou o exemplo da RFF, que tinha partes lucrativas, como a de transporte de cargas do Sudeste, e outras que davam prejuízo, como os setores de transporte no Norte e no Nordeste, o transporte de passageiros de longa distância e o de passageiros nos subúrbios. Neste último caso, segundo ele, a passagem custava então Cr\$ 2, quando seu custo real unitário seria Cr\$ 7. Silveira defendia para esse meio de transporte o subsídio, afirmando que o resto do país deveria pagar por ele, como forma de redistribuição de renda, devendo o gasto ali ser entendido como um serviço social e não como déficit. Dizia ele que o mesmo valia para o transporte de carga no Nordeste e Norte do país, do qual dependiam várias pessoas, sendo que sua extinção, em nome da eficiência, poderia gerar um drama social. O presidente da Abifer afirmava que, se fossem usados os mesmos critérios que indicam as ferrovias como deficitárias, todas as rodovias do país (a não ser as poucas com pedágios, em São Paulo) seriam também consideradas deficitárias. Defendia, enfim, o investimento em ferrovias, argumentando que, se o custo para sua construção era maior, os gastos para manutenção e combustível eram menores, o que as tornava plenamente eficientes<sup>707</sup>.

---

<sup>704</sup> Ver PEREZ, Reginaldo Teixeira. *O Pensamento Político de Roberto Campos: da razão do Estado à razão do mercado*. Rio de Janeiro: EdFGV, 1999. p. 137-92.

<sup>705</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de março de 1975, nº 87.

<sup>706</sup> <http://www.abifer.org.br/> acessado em 24/05/2011; Revista *O Empreiteiro*. Edição de maio de 1984, nº 198.

<sup>707</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de abril de 1979, nº 135.

A polarização do debate entre os defensores das ferrovias e rodovias dominou boa parte das discussões no setor de transportes a partir da década de 1930 no Brasil. Não pretendíamos aqui reproduzir de maneira ampla essa anteposição, mas apenas apontar 1) a sua realização no âmbito da sociedade civil, inclusive com a formação de aparelhos privados específicos que defendiam um modelo em particular – o rodoviário ou o ferroviário – como o melhor para o país, tentando difundir essa noção de superioridade; 2) o interesse e engajamento de empreiteiros nessas organizações e nesse debate, em especial junto às associações rodoviárias, que contavam freqüentemente com empresários da construção pesada dentre os seus associados. Os empreiteiros de obras públicas, no entanto, não necessariamente tinham posição estática nessa questão, estando abertos às possibilidades do contexto e a orientação dos investimentos públicos.

#### **Aparelhos de empreiteiras específicas ou especializadas:**

Com o desenvolvimento do mercado de obras públicas no país, tanto em volume como em variedade e complexidade, foram criadas empresas ou setores de grandes empresas especializados em tipos de obras, em partes, processos específicos, formas ou técnicas especializadas para construção. O processo é típico do desenvolvimento e incremento técnico e tecnológico do setor, sendo que para essas companhias e ramos das empreiteiras surgiram associações empresariais próprias. Estas são em geral de associações empreiteiras, mas não em caráter amplo e aberto como no caso do Sinicon ou da Apeop, e sim com firmas especializadas. Muitas vezes, essa especialização e formação de entidades à parte representa mais do que uma complexificação do setor, também uma separação mais profunda entre os empresários do setor, como a divisão entre grandes e pequenas firmas.

Um exemplo pioneiro dessa especialização é a formação da Associação Brasileira de Pontes e Estruturas (ABPE), criada em 1954, no Rio, na antiga Escola Politécnica da cidade. Membro da *Association International des Ponts et Charpentes*, sediada em Zurique, a entidade foi criada por iniciativa de Antonio Alves de Noronha e teve, em sua história, a pronunciada figura de Sérgio Marques Souza, seu presidente de 1962 a 1972 e entre 1978 e 2002. Marques Souza era presidente da Sermarso, empresa fundadora do Sinicon, substituída pela Sobrenco, responsável por obras como o viaduto Paulo de Frontin e da ponte Rio-Niterói.

Apesar de ser também diretor do Sinicon, Souza esteve presente na solenidade de posse do novo presidente do sindicato em 1986 na condição de presidente da ABPE<sup>708</sup>.

Outra entidade ligada ao Sinicon e que quase se fundiu com esse em certo momento era a Associação Brasileira dos Consultores de Engenharia (ABCE). Apesar do que o nome da instituição pode denotar, ela tinha grande proximidade com as firmas de construção pesada, sendo consultada constantemente pela revista O Empreiteiro. Presente em reuniões com sindicatos e outras associações e também em solenidades, como a posse de novas diretorias, suas queixas muitas vezes se juntavam às realizadas pelas empreiteiras<sup>709</sup>.

Marcando um serviço específico das obras de construção civil, a Associação Brasileira das Empresas de Serviços de Concretagem (Abesc) foi criada em 1978, atendendo à crescente especialização notada no canteiro de obras. Reunindo empresas de concretagem e grandes empreiteiras que realizavam esse serviço, a associação divulgava jornal próprio na revista O Empreiteiro, o Jornal do Concreto. O setor é marcado por conter uma interseção entre a construção e a indústria em geral, tendo ao mesmo tempo empresas do grupo Camargo Corrêa (Cauê) e Votorantim (Engemix)<sup>710</sup>.

Uma outra entidade na qual as empreiteiras se organizavam e demandavam políticas localizadas era a Associação Brasileira de Engenharia Sanitária e Ambiental (Abes), criada em 1966. Agremiando empresários da construção pesada que atuavam no setor de saneamento, a proximidade da Abes com os órgãos estatais teve tons inéditos. Sendo entidade formalmente empresarial, a sua primeira sede, nos anos 60, funcionava em uma sala da Comissão de Planejamento de Esgoto Sanitário da Superintendência de Saneamento (Sursan), órgão do governo do estado da Guanabara. Extinto o órgão, a associação se mudou nos anos 70 para um escritório no prédio do BNH. Apenas com a extinção do banco, a Abes passou a ter sede própria, na av. Beira Mar, no centro do Rio. Apesar de contar com diversas empresas estatais e estaduais dentre suas associadas, a instituição tinha forte presença de firmas privadas, sendo que em 1980 um de seus diretores exercia também cargo na Apeop. A entidade era representante no país da *Asociación Interamericana de Ingeniería Sanitaria y Ambiental* (AIDIS) e publicava a revista Engenharia Sanitária. A Abes foi defensora de investimentos no setor junto às agências estatais, ganhando projeção com as políticas setoriais inauguradas a partir de 1974, em especial com o Plano Nacional de Saneamento (Planasa) e

---

<sup>708</sup> Informe Sinicon. Edição de dezembro/1986, nº 12, ano III; <http://www.abpe.org.br/> acessado em 24/05/2011.

<sup>709</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de julho de 1991, nº 280; Informe Sinicon. Edição de 15/08/1984, nº 9, ano II.

<sup>710</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 130 e 184; <http://www.abesc.org.br/> acessado em 24 de maio de 2011.

também junto a Andreazza, quando este foi ministro do Interior<sup>711</sup>. Com o corte nas despesas alocadas em obras de saneamento nos anos 80, a associação criticou o governo e alegou riscos à saúde pública com a decisão. Um dos pioneiros na sua constituição, o empresário Jaime Rotstein, era também do Clube de Engenharia, sendo um dos mais aguerridos engenheiros envolvidos na campanha ‘em defesa da engenharia nacional’, em meados dos anos 60<sup>712</sup>.

Outra associação que ganhou projeção com uma modificação nas políticas estatais foi a Associação Brasileira da Construção Industrializada (ABCI). A entidade defendia que a solução para os problemas da habitação popular no país passava pela aplicação de padronização, industrialização e uso de pré-moldados nas obras dos conjuntos habitacionais. Com a proposta ambiciosa de construção habitacional no governo Figueiredo, suas teses vieram à tona e a revista *O Empreiteiro* apontou suas propostas como as únicas que permitiriam o cumprimento da meta governamental. Formada por empresas especializadas e construtoras que passaram a explorar o setor a partir de então, a ABCI tinha como grande alvo em suas defesas e demandas o BNH<sup>713</sup>. Não à toa, com a extinção do banco estatal e com o vazio nas políticas públicas para habitação popular que se seguiu, a ABCI deixou de existir.

Uma instituição que expressa a forte hierarquização empresarial e diferença entre grandes e pequenas empresas no mercado da construção pesada é a Associação dos Construtores de Centrais Elétricas, a ACCE. Sua criação em 1991 é consequência direta das políticas públicas postas em prática na ditadura e, especialmente entre 1975 e 1990, que levaram à concentração dos recursos auferidos em obras públicas em poucas macro-empresas. A ACCE tinha uma composição altamente restrita, reunindo apenas grandes empreiteiras, como Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez, CR Almeida, Odebrecht e Mendes Júnior, o chamado ‘clube das barrageiras’. Apesar de ser, teoricamente, apenas associação de empresas que atuavam em um tipo de obra específico, a construção de usinas hidrelétricas e termoelétricas, sua composição restrita levava a associação a representar a posição das grandes empreiteiras. Assim, na posse da nova diretoria da AEERJ, em 1995, o presidente da ACCE, Márcio C. de Oliveira, esteve presente “representando as grandes empreiteiras”. É interessante notar também que as opiniões da associação se aproximavam das diretrizes e práticas neoliberais. Sendo assim, em 1991, a ACCE apoiou a política do governo Collor de abrir o mercado de obras públicas do país para as empresas estrangeiras, o que não ocorria desde 1969. A posição da ACCE era oposta ao pensamento das pequenas e médias

---

<sup>711</sup> Ver mais em JORGE, Wilson Edson. *A Política Nacional de Saneamento Pós-64*. *op. cit.* p. 112-208.

<sup>712</sup> <http://www.abes-dn.org.br/> acessado em 24 de maio de 2011; Revista *O Empreiteiro*. Edição de maio de 1982, nº 174; Informe Sinicon. Edição de 27/02/1984, nº 21, ano I; ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* *op. cit.*

<sup>713</sup> *O Empreiteiro*. Edição de dezembro de 1979, nº 143; Informe Sinicon. Edição de 15/08/1985, nº 9, ano II.

construtoras e, naquele contexto, até ao da Andrade Gutierrez, que considerava a abertura “inoportuna”<sup>714</sup>. Apesar de surgida apenas em 1991, a ACCE apenas institucionalizava a existência de um grupo de poucas empresas que tinham contato entre si e que formavam um oligopólio no setor da construção pesada desde os últimos anos da década de 1970.

A formação de aparelhos privados da sociedade civil integrado por empresas especializadas em determinados aspectos de obras é expressão do desenvolvimento do setor da indústria de construção no país desde os anos 50 até fins dos 80. Como se viu, pode ser também uma estratégia das construtoras para exigir investimentos públicos em determinados nichos de mercado, fazendo com que as empresas e associações demandem em diversas frentes a aplicação de verbas públicas para tipos de obras distintas.

#### **As associações setoriais da construção leve:**

Apesar de contar com as suas próprias organizações, constituídas predominantemente de empresas de construção imobiliária urbana, o setor de construção leve teve que conviver com empreiteiras de obras públicas em seu mercado específico e em seus aparelhos da sociedade civil. O limite entre construção leve e pesada é tênue, havendo muitas empreiteiras que constroem edifícios nas cidades e muitas construtoras imobiliárias que se aventuram no setor de obras públicas, porém a marca e pecha da origem ou atividade dominante dessas companhias é dificilmente tirada nos círculos específicos do setor e na exposição pública dessas firmas. A atuação maior ou menor das empresas de construção pesada no de construção leve e vice-versa é determinada pelo tamanho do mercado e margens de lucro auferidas em cada um deles, o que é proporcionado basicamente pelas políticas estatais. Assim, ao longo da ditadura, com as oportunidades proporcionadas pelo BNH, muitas empreiteiras, antes restritas às obras públicas, investiram em conjuntos habitacionais e edifícios em zonas urbanas, passando a figurar também nos sindicatos e associações específicos do setor. Edifícios públicos ou prédios comerciais e residenciais de grande porte ou alto padrão também eram alvo de atuação das empresas de construção pesada.

A construção leve conta com seu próprio aparato de entidades patronais que representam as empresas do setor. Existem nacionalmente aparelhos privados que abarcam diferentes etapas e ramos da construção civil urbana. A Associação Brasileira das Entidades

---

<sup>714</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de julho de 1991, nº 280; AEERJ. *AEERJ 30 Anos. op. cit.* p. 77-119.

de Crédito Imobiliário e Poupança (Abecip) atua na fronteira entre o setor construtor e o financeiro, tendo forte atuação junto ao BNH na ditadura. Outra entidade é a Câmara Brasileira de Comércio e Serviços Imobiliários (CBCSI), que conta com empresas e associações ligadas à compra, venda, locação e administração de imóveis<sup>715</sup>.

Para além dessas organizações, há os Sindicatos da Indústria de Construção Civil (os Sinduscon's) e as Associações dos Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário (as Ademi's), sendo que ambas atuam paralelamente no mesmo mercado e têm caráter regional. Apesar de as Ademi's contarem com associados de fora do setor construtor, sua estrutura de poder geralmente é dominada pelas construtoras. A reunião nacional dessas associações e sindicatos se dá na CBIC.

Dentre os sindicatos e associações, sobressaem no mercado nacional de construção o já referido Sinduscon-Rio e o Sinduscon-SP. Este último foi fundado em 1934 e era constantemente consultado pela revista *O Empreiteiro*, já que sua composição e diretoria era recheada de empresas que atuavam na construção pesada. Assim, uma das administrações mais valorizadas na história do sindicato foi o de Julio Capobianco, empreiteiro que presidiu o antigo Sindicato da Indústria da Construção de Grandes Estruturas do estado de São Paulo (Sigesp, futuro Sinduscon-SP) de 1983 a 1987. Em seu estatuto atual, o sindicato se posiciona também com uma visão mais ampla que a regional: “O Sinduscon-SP pautava sua atuação por um projeto nacional que coloque o setor da construção, um dos maiores empregadores do país, na posição de um dos pilares do desenvolvimento sustentável.”<sup>716</sup>

A fundação das Ademi's parece ser uma fuga das empresas de construção leve de um sindicato numerosamente composto por empreiteiras, que muitas vezes tinham objetivos e interesses distintos das construtoras imobiliárias, ou então dos conflitos internos dos Sinduscon's. Assim, em 1971, foi fundada a Associação de Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário do Rio de Janeiro, tendo um grupo de fundadores composto apenas por empresas do mercado imobiliário do Rio, como Carlos Moacyr Gomes de Almeida, José Conde Caldas, Julio Bogoricin, Luiz Chor, Dodsworth e Steinberg. Saídos de um sindicato, o Sinduscon-Rio, no qual a presença de empreiteiros era abundante, a sua fundação por quinze empresas parece ter partido de um conflito entre os dois tipos de empresários ou de frações

---

<sup>715</sup> CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. “O grupo...”. *op. cit.* p. 1-27.

<sup>716</sup> <http://www.sindusconsp.com.br/> acessado em 26 de julho de 2007; Revista *O Empreiteiro*. Edições nº 86 e 111; Informe Sinicon. Edição de 16 de julho de 1984, nº 21, ano I.



em disputa dos mesmos. Na definição dos objetivos da nova entidade, foi decidido que a Ademi visava “amparar os legítimos interesses dos sócios perante os poderes públicos.”<sup>717</sup>

A breve apresentação de algumas organizações do setor de construção leve parece mostrar como alguns empreiteiros, que também atuavam no setor, se inscreviam nessas associações e sindicatos de modo a diversificar seus investimentos e reforçar o coro por políticas públicas de fomento à construção. Dado o volume e poder das empreiteiras, muitas vezes elas ganhavam peso nos círculos internos de poder desses aparelhos, fazendo dessas entidades também instituições que representavam seus interesses.

### **Associações de fornecedores e áreas correlatas à construção pesada:**

As empresas que forneciam materiais e equipamentos às firmas da construção pesada tinham suas próprias organizações, muito citadas pelos empreiteiros e acionadas por seus sindicatos, associações e revistas do setor. As relações entre as entidades das construtoras e as de suas fornecedoras variavam conforme o contexto, indo de situações de aliança e união ou então de crítica, confronto e conflitos na justiça. Apesar das divergências, era comum verificar representantes desses aparelhos privados de fornecedores virem a público demandar – tal qual as associações de empreiteiras – investimentos em obras públicas, incentivos para a construção civil e políticas públicas que priorizassem os gastos em infra-estrutura. Isso ocorria porque, com o aquecimento do setor de construção, eram vendidos mais cimento, mais aço, mais tratores, além de outras máquinas e equipamentos usados nos canteiros de obras.

O Instituto Brasileiro de Siderurgia (IBS), depois renomeado para Instituto Aço Brasil, foi criado em 1963 – momento em que estavam entrando em operação as plantas industriais de Cosipa e da Usiminas – e reunia um grupo seletivo das empresas produtoras de aço no país<sup>718</sup>. Como um dos maiores consumidores do insumo era a indústria de construção, os empreiteiros discutiam o preço do produto e a capacidade instalada nacional, sendo por vezes requerida a abertura para importação de aço, dada a saturação da produção doméstica em relação ao consumo vigente em certos momentos.

Os maiores problemas, no entanto, não se davam com os fabricantes de aço, dominados então por estatais que subsidiavam o preço do produto e facilitavam as condições de importação em momentos de pique econômico. O conflito entre construtores com os

---

<sup>717</sup> <http://ademi.webtexto.com.br/index.php3>; CAMPOS, P. H. P. “O grupo...”. *op. cit.* p. 1-27.

<sup>718</sup> <http://www.acobrasil.org.br/> acessado em 25 de maio de 2011.

produtores de cimento era histórico no país, sendo recorrente em quase toda ditadura, com acusações de cartel e armazenamento do excedente pelos produtores do insumo, segundo as associações de construtoras. No caso, o alvo das entidades como o Sinicon era o Sindicato Nacional da Indústria de Cimento (SNIC), que, segundo as acusações, era o local no qual eram feitas as combinações cartelistas que organizavam o mercado de cimento no país. As críticas ganhavam mais força e volume em momentos de grande demanda, como no ‘milagre’ e nos anos do II PND. Havia um jogo de forças entre associações de construtoras e empreiteiras em oposição ao sindicato da indústria de cimento, com demandas das construtoras para coibição das práticas oligopolistas das cimenteiras, liberação e subtaxação das importações do produto e política de incentivo ao aumento da capacidade instalada da produção do insumo no país. A oposição não impedia que certas construtoras – para fugir e até fazer parte do cartel – passassem a produzir cimento, em estratégia que visava à atenuação ou eliminação da dependência em relação às produtoras do insumo<sup>719</sup>. Esse foi o caso da Camargo Corrêa e da Servienge, empresas que resolveram se juntar às cimenteiras, participando desse mercado de pouco produtores e, aparentemente, muitos ganhos.

A associação mais famosa que incluía fornecedores dos empreiteiros era a Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Indústria de Base (Abdib). Depois renomeada para Associação Brasileira da Infra-estrutura e Indústria de Base, a Abdib foi criada em 1955 por sete empresas, tendo sede e forte ligação com São Paulo. A entidade reunia empresas de energia elétrica, siderurgia e metalurgia, petróleo, química e petroquímica, álcool e alcoolquímica, papel e celulose, cimento, mineração, indústria ferroviária, naval e de bens de produção por encomenda. Inicialmente, a Abdib não abrigava empreiteiras entre seus associados, o que ocorreu após a ditadura, em função da abertura feita pela entidade e da diversificação das atividades das construtoras. Em anuário de 1974, é possível verificar que dentre as 83 associadas, não havia empreiteiras no sentido restrito, apenas empresas de montagem industrial, projetos de engenharia e ramos afins. Em 1979, a nova diretoria da entidade contava com a empresa de projetos de engenharia Promon na vice-presidência, porém sem a presença de empresas de construção pesada na diretoria. Boa parte das companhias ali presentes era de fornecedoras de insumos para a indústria de construção, como elevadores, tratores, máquinas usadas no canteiro, além de equipamentos para obras, como turbinas de hidrelétricas<sup>720</sup>.

---

<sup>719</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 25, 29, 62, 70, 75, 86, 87 e 120.

<sup>720</sup> <http://www.abdib.org.br/> acessado em 8 de fevereiro de 2009; Revista O Empreiteiro. Edição de julho de 1979, nº 137; BRANDÃO, Rafael Vaz da Motta. “ABDIB...”. *op. cit.* p. 1-22; Anuário Abdib 1974.

Apesar de ter tido algumas gestões de cunho mais ‘nacionalista’, como a encabeçada por Claudio Bardella, a Abdib contava com multinacionais dentre as associadas, havendo um complexo jogo de forças interno entre as empresas de capital nacional e as com participação parcial ou majoritária estrangeira. Assim, em 1975, quando era presidida por Claudio Bardella, houve apoio da Abdib para o livro crítico das multinacionais ‘Cartéis e Desnacionalização’, de Moniz Bandeira<sup>721</sup>. Em 1987, a mesma Abdib enviou telex aos 559 constituintes pedindo que empresas estrangeiras não fossem preteridas nas concorrências públicas na nova Constituição<sup>722</sup>. Seu quadro de firmas associadas era semelhante ao Sindicato da Indústria de Máquinas do estado de São Paulo, o Simesp, que também contava com firmas que forneciam equipamentos e bens de produção para a indústria de construção<sup>723</sup>.

A Abdib tem histórico de grande exposição pública, devido ao peso das empresas representadas na economia brasileira e também à estratégia utilizada pela associação. Muito próxima do governo no início da gestão Geisel, com o II PND, a entidade passou à oposição ainda durante essa gestão, com as modificações nas diretrizes da política econômica. Famoso ficou o Documento dos Oito, assinado em 1978 por importantes empresários paulistas da Abdib, e que ficou marcado como um dissenso desse empresariado com o regime. Em documentos públicos editados a partir daí, a associação requereu regulação sobre o capital estrangeiro e defendeu projeto de que o país se tornasse um grande produtor mundial de bens de capital, inclusive para exportação, além de políticas que preconizassem investimentos em infra-estrutura urbana, com equipamentos de saúde, saneamento, habitação, educação, transportes coletivos e meio ambiente. Não à toa, a associação passou então a constar freqüentemente na revista O Empreiteiro<sup>724</sup>.

A breve apresentação de associações de fornecedoras de materiais e equipamentos ao setor de construção teve por objetivo mostrar que, apesar de ocorrerem situações de confronto entre entidades de empreiteiros e de seus fornecedores, houve muitas vezes aproximações em seus objetivos e a possibilidade de um apelo comum por parte dessas entidades, no sentido de demandar políticas públicas específicas, ou então difundir seus interesses para outros segmentos do empresariado e da sociedade. A confluência se dava comumente na defesa da elevação do volume de recursos voltados para gastos em infra-estrutura.

---

<sup>721</sup> BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. *Cartéis e Desnacionalização: a experiência brasileira. op. cit.*

<sup>722</sup> DREIFUSS, René Armand. *O Jogo da Direita na Nova República. op. cit.* p. 181-248.

<sup>723</sup> CERQUEIRA, Eli Diniz; BOSCHI, Renato Raul. *Empresariado Nacional... op. cit.* p. 170-85.

<sup>724</sup> BRANDÃO, Rafael Vaz da Motta. “ABDIB...” *op. cit.* p. 1-22; Revista O Empreiteiro, edições 137, 163, 185.

## **2.5 – Empreiteiros, suas organizações e outras formas associativas do empresariado:**

Além de contar com suas organizações específicas, os empreiteiros participavam de aparelhos privados de hegemonia de corte empresarial maior, seja regional, nacional ou internacional. Isso permitia que esses empresários fizessem parte de projetos mais amplos do que os concebidos em seus próprios aparelhos. Alguns construtores chegaram a ter participação decisiva em formas organizativas de caráter classista nacional e internacional. Essa posição de alguns empreiteiros, bem relacionados com o empresariado nacional e estrangeiro, postularam-nos a ter participação decisiva nos movimentos para a detonação do golpe civil-militar de 1964 e para o desenrolar da ditadura que lhe seguiu.

### **Empreiteiros e entidades empresariais brasileiras:**

Grandes e tradicionais entidades empresariais do país reservavam lugares especiais para os empresários da construção. A ACRJ tinha comissões e diretorias voltadas para os problemas da infra-estrutura e dos transportes, ocupadas por empresários do Sinicon<sup>725</sup>. Já a Firjan organizava periodicamente o Plenário da Indústria da Construção, o Pleninco, que contava com a participação de empresários do setor e diretores de entidades da construção<sup>726</sup>. A Fiesp tinha o grupo dos empreiteiros como um elemento de peso na sua política interna e nas eleições, fazendo com que tradicionalmente um empresário da construção pesada ocupasse uma vice-presidência da organização, como foi o caso de Newton Cavaleiri em 1983<sup>727</sup>. Como se tratava de um dos mais importantes ramos da indústria brasileira, a construção tinha destaque nas outras associações industriais estaduais e também na CNI<sup>728</sup>.

Além desses exemplos, outra iniciativa também reservou assento especial para os empresários da construção pesada em sua dinâmica e funcionamento. O Instituto de Pesquisas e Estudos Sociais, o Ipes, organismo empresarial-militar criado em 1961 que ajudou a desestabilizar e derrubar o governo João Goulart, tinha uma acentuada presença de construtores urbanos e empreiteiros. Não só o Ipes ajudou a organizar o empresariado brasileiro em torno de um projeto político, mas o próprio instituto estava assentado em organizações empresariais e militares já anteriormente existentes. Assim, René Armand Dreifuss, estudioso desse aparelho privado, destaca a íntima relação entre Ipes com ESG e

---

<sup>725</sup> Informe Sinicon. Edição de 16 de julho de 1984, nº 21, ano I.

<sup>726</sup> Informe Sinicon. Edições de 2 e 7 de maio de 1984, nºs 9 e 10, ano I.

<sup>727</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de março de 1983, nº 184.

<sup>728</sup> Informe Sinicon. Edição de 3 de setembro de 1984, nº 25, ano I.

Adesg, pelo lado militar, e também Fiesp, ACRJ e outras entidades empresariais. Quando esse mesmo autor cita Haroldo Cecil Poland e sua intensa atividade no dia-a-dia da organização, faltou mencionar o fato que esse empreiteiro era em 1961 e 1962 o presidente do Sinicon, sendo que essa entidade serviu de apoio ao Ipes, visto que vários outros de seus filiados colaboraram com o órgão. Esse foi o caso de Marco Paulo Rabello, que o fez por convite de Poland. Algumas empresas de construção que doaram recursos ao Ipes foram a Rabello, a Montreal, a Kosmos, a Gomes de Almeida Fernandes (Gafisa), a Metropolitana, a Servieng e a Sisal. Assim, os empreiteiros inscreviam suas formas de organização na sociedade civil em apoio às causas políticas e estratégicas do Ipes, fortalecendo o movimento de desestabilização do governo Jango. A entidade perdurou até 1971, sendo então extinta. Em 1978, tentaram recuperá-la sem sucesso e, nos anos 80, o banqueiro e ex-ipesiano Jorge Oscar de Mello Flôres explicou que não conseguia recriar a entidade, porque naquele momento o empresariado estava “fragmentado por interesses setoriais e regionais”<sup>729</sup>.

Dentro da estrutura do Ipes, funcionava uma unidade de ‘Reforma Habitacional (Estudo econômico e legal sobre causas populares)’, na qual atuava Sandra Cavalcanti e Guilherme Borghoff, ambos secretários do governo Lacerda no estado da Guanabara e empresários, sendo ela ligada à construtora Hosken, que atuava na construção civil urbana no Rio. Já Poland estava no estudo sobre ‘Reforma do legislativo e da administração pública’ e tinha extensa atividade no instituto. Esses nomes passaram a figurar na administração pública após o movimento civil-militar de abril de 1964, sendo que Sandra Cavalcanti foi para a chefia do BNH, projeto concebido pelo grupo de estudo que ela integrava no Ipes. Com sua saída, ocorrida em função do rompimento de Lacerda com o grupo golpista, quem ficou na presidência do banco foi Mário Trindade. O empresário da construção civil do Rio de Janeiro, Carlos Moacyr Gomes de Almeida, do Ipes e ligado a Sandra Cavalcanti, ficou com o projeto piloto do BNH, o Programa de Cooperativa Habitacional do estado da Guanabara<sup>730</sup>.

Relacionada ao Ipes estava a Associação dos Dirigentes Cristãos de Empresas (ADCE), movimento de empresários que colaborou com o Ipes nos anos 60 e que tinha como assistente o padre D’Ávila, mobilizador de pequenos empresários e da classe média em campanhas de oposição ao governo Goulart. Empreiteiros, sobretudo paulistas, faziam parte da ADCE, como Newton Cavaleiri, empresário do setor que passou por várias empresas e

---

<sup>729</sup> DREIFUSS, René Armand. *A Internacional Capitalista. op. cit.* p. 245-64.

<sup>730</sup> DREIFUSS, René Armand. *1964: a conquista do Estado. op. cit.* p. 446-7.

associações de construção pesada, além de José Guido Figueiredo Neves, empreiteiro mineiro que foi presidente do Sicepot-MG, vice da Fiemg e presidente da ADCE<sup>731</sup>.

Esses exemplos evidenciam como os empresários do setor de engenharia realizaram conexões políticas com outras frações da burguesia e da sociedade, empunhando bandeiras bem além de seus anseios corporativos. Nesse ‘estágio superior de consciência’ e forma de organização mais avançada ocorrida no início dos anos 60, os empreiteiros exerceram funções e atividades centrais em organismos do complexo Ipes-Ibad, o que os inscreveu para exercer um protagonismo político maior após 1964.

### **Empreiteiros e entidades internacionais:**

Não só de contatos com outros empresários brasileiros se davam as conexões dos empresários da construção pesada. Também a partir de vínculos internacionais, esses empresários estabeleciam relações que os punham em contato com aparelhos privados estrangeiros e com os órgãos estatais de outros países. Um caminho para a realização dessas ligações era o contato com empresas multinacionais estabelecidas no Brasil e que produziam equipamentos usados nos canteiros. Assim, Caterpillar, FiatAllis, Komatsu, Mercedes-Benz, Terex (grupo General Motors), Ford e outros faziam muitas vezes a ponte entre os empreiteiros nacionais e o empresariado e agentes do aparato estatal de países como Estados Unidos, República Federal Alemã e outros. Outro caminho comum era o das feiras de equipamentos e novas tecnologias, como a Conexpo, realizada periodicamente em Chicago e que era visitada por construtores do mundo inteiro. A presença dos grandes empresários do setor era mais comum nesses ambientes do que a de pequenos e médios<sup>732</sup>.

A engenharia brasileira estava também presente em seminários e associações internacionais. O Congresso Mundial de Barragens ocorria periodicamente e a presença de empresas brasileiras era certa, como os técnicos da Themag, que apresentaram trabalho no congresso de 1971, em Montreal. Em 1979, a CBIC, o BNH e a Abecip participaram do *VII Congreso de Vivienda*, promovido pela Federação Interamericana da Indústria da Construção. A CBIC representava o país na Federação Internacional da Indústria da Construção, órgão que

---

<sup>731</sup> SICEPOT-MG. *Rumo ao Futuro: a construção pesada e o desenvolvimento de Minas*. *op. cit.* p. 185-94.

<sup>732</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de julho de 1968, nº 6.

reunia associações de construtoras de todo o mundo e que, em 1981, realizou o Encontro Latino-americano, especializado no tema da exportação de serviços de engenharia<sup>733</sup>.

Além dessas organizações, a que mais tinha relação com os empresários brasileiros da construção pesada era a *International Road Federation*, organização multinacional que difundia o modelo rodoviário e que no Brasil era representada pelo Sinicon. As relações da IR com o Sinicon eram tais que ao menos dois congressos mundiais da instituição ocorreram no Brasil durante a ditadura, em 1972 e 1984. Em 1972, o VII Congresso da IRF foi realizado em Brasília e, em 1984, a 10ª edição foi no Rio, com a presença de vários empresários brasileiros e de autoridades públicas das agências de construção rodoviária, como o DNER e os DERs, sendo Mario Andreazza e Eliseu Resende presenças constantes nestes eventos<sup>734</sup>.

Outra organização internacional que agremiava empreiteiros, mas que não se referia à indústria de construção era o Conselho Interamericano de Comércio e Produção (Cicyp). O órgão era supranacional e se dizia porta-voz dos homens de negócio da América Latina, contando com grandes empresários do continente. O representante brasileiro no Cicyp nos idos de 1964 era Haroldo Poland, da empreiteira Metropolitana, sendo Sebastião Camargo, da Camargo Corrêa, membro do órgão em 1970. A organização gozava de prestígio na ditadura a cerimônia de comemoração de seus 40 anos, no início dos anos 1980, contou com a presença do presidente Figueiredo, do presidente do Senado Jarbas Passarinho e dos ministros Ernane Galveas e João Camillo Penna, além do presidente do Cicyp na ocasião, Théóphilo de Azevedo Antunes. Dentro da estrutura do organismo havia a *Council of Latin America*, a CLA, que teoricamente seria apenas a seção norte-americana do Cicyp, mas que Dreifuss aponta que teria uma importância maior. Um presidente da CLA foi Roberto Campos, que trabalhou na Camargo Corrêa, sendo Mário Henrique Simonsen também do conselho. A CLA apoiou a integração da América Latina, defendendo iniciativas como a Alalc e exercia atividades como a distribuição de filmes, sendo um deles ‘O Caminho do Futuro’, realizado em 1965 pela Caterpillar e distribuído em 14 países com um milhão de cópias<sup>735</sup>.

Tentamos mostrar com essa pequena apresentação de algumas conexões internacionais dos empreiteiros como as suas relações extrapolavam os limites da burguesia brasileira, havendo associação com fornecedoras de equipamentos e organizações extra-nacionais. Isso implica dizer que seus pontos de vista e projetos, como a defesa do modelo rodoviário, tinham

---

<sup>733</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 33, 141 e 157.

<sup>734</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 57, 65, 71, 202, 204; Informe Sinicon. Edições nº 29 e 32, ano I.

<sup>735</sup> DREIFUSS, René Armand. *A Internacional Capitalista. op. cit.* p. 245-64.

raízes e elementos não só nacionais. A partir dessas conexões, empreiteiros, ou grupos deles, estabeleceram alianças com setores do capital internacional e associado presente no Brasil.

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

Após vermos como os empresários da construção pesada se organizaram em aparelhos da sociedade civil, temos de analisar como eles agiam – via empresas ou associações – atuando junto a outros setores da sociedade e no aparelho de Estado. Para isso, precisamos verificar como eram os valores e as concepções de mundo desse ramo empresarial, suas ações na imprensa, suas principais campanhas e intelectuais orgânicos.



## **Capítulo 3**

### **A atuação dos aparelhos privados da construção junto ao Estado e à sociedade**

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

#### **3.1 – Empreiteiros e ideologia:**

Nas ‘Teses sobre Feuerbach’ e em ‘A Ideologia Alemã’, Marx e Engels fizeram críticas aos pensadores neohegelianos alemães afirmando que esses não enxergavam a relação de suas idéias com o mundo em que viviam, a situação específica de seu país e aquele momento do desenvolvimento histórico. Naquelas obras, os dois autores formularam o conceito marxiano de ideologia, que diz respeito a um conjunto de formas de representação da realidade e de normas que os indivíduos proclamam e praticam. Nas sociedades divididas em classes sociais, prevalecem as ideologias de classe, que remetem diretamente à condição de

classe daqueles que produzem e partilham aquele conjunto de idéias<sup>736</sup>. A partir do postulado de que a consciência remete sempre ao ser consciente, os dois autores alemães passaram a destrinchar a ideologia das classes dominantes, as quais

apresenta[m] seus interesses como sendo o interesse comum de todos os membros da sociedade, isto é, para expressar isso mesmo em termos ideais, é obrigada a emprestar às suas idéias a forma de universalidade, a apresentá-las como sendo as únicas racionais, as únicas universalmente válidas.<sup>737</sup>

Apesar de constituir um pensamento limitado pela parcialidade de sua origem social, a ideologia almeja ter alcance universal, no sentido de que se expressa como um conjunto de idéias que tenta abarcar toda a vida da sociedade e abranger os grupos sociais nela incluídos.

Gramsci, em diversas passagens dos Cadernos do Cárcere parte da noção de ideologia, apesar de nem sempre mencionar o termo literalmente. Ele faz novas leituras do conceito, entendendo por exemplo que filosofia é ideologia porque é “unidade de fé entre concepção do mundo e uma norma de conduta adequada a essa concepção”<sup>738</sup>. Também se opôs à proposta de reservar a ideologia apenas ao campo da superestrutura, o que figura em alguns textos tardios de Marx e em obras de seus seguidores. Sobre isso, o pensador italiano frisou: “A pretensão de apresentar e expor qualquer flutuação da política e da ideologia como uma expressão imediata da infra-estrutura deve ser combatida”<sup>739</sup>.

Pretendemos nesse sub-capítulo estudar a ideologia produzida pelos empresários da construção pesada no Brasil. Apesar de participar da classe proprietária dos meios de produção, partilhando com seus colegas de classe – os outros empresários, em especial os industriais – certos valores e idéias, os empreiteiros formularam noções e concepções de mundo próprias, partilhadas as vezes por outras frações dos grupos sociais dominantes. Essa cultura própria do construtor deve ser conhecida para entendermos mais esses empresários e suas formas de atuação junto a setores mais amplos da sociedade.

Em primeiro lugar, uma certa cultura dos empreiteiros bebe muito das formulações realizadas pelos engenheiros, em suas concepções buscando progresso, eficiência e modernidade. A formação técnica dos engenheiros nas universidades tem grande peso sobre a conformação do modo de pensar do empresário da construção pesada, cuja trajetória

---

<sup>736</sup> KONDER, Leandro. *Marx: vida e obra*. Rio de Janeiro: José Álvaro, 1968. p. 111-21; KONDER, Leandro. *A Questão da Ideologia*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001. p. 30-50.

<sup>737</sup> MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. *A Ideologia Alemã*. *op. cit.* p. 74.

<sup>738</sup> *Apud* COUTINHO, Carlos Nelson. *Gramsci*. *op. cit.* p. 111.

<sup>739</sup> GRAMSCI, Antonio. *Cadernos do Cárcere*. Vol. 1. *op. cit.* p. 238-40.

profissional se inicia geralmente nas escolas de Engenharia<sup>740</sup>. Há um auto-elogio das características empreendedoras, dinâmicas, intuitivas e pioneiras por parte do empreiteiro. Assim, o construtor Lafayette Prado cita frase do ministro Delfim Netto que expressa bem esses princípios: “Se Cristóvão Colombo tivesse feito um estudo prévio de viabilidade, jamais teria descoberto a América.”<sup>741</sup> No entanto, nem sempre as marcas desse empresário, em especial em suas ações junto ao aparelho de Estado, foram vistas como positivas:

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

Eike: O Brasil foi criado através das ‘bras’. E todo mundo se habituou a receber um contrato. É a cultura do empreiteiro, que está impregnado até debaixo das unhas.<sup>742</sup>

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

A palavra preferida dos empreiteiros, no entanto, não se refere a um dote individual que possa haver em um líder do setor. O desenvolvimento é o termo de ordem usado pelos construtores, sendo que a marca maior dos seus discursos, produções ideológicas e publicações é a defesa de uma certa forma de desenvolvimentismo, que passa impreterivelmente pela implementação de uma densa e complexa rede de infra-estrutura viária, energética, urbana, industrial e logística, tidas como condição *sine qua non* para o desenvolvimento. Um exemplo de como isso se expressa no nível do discurso parece estar na propaganda da empreiteira Ecel na edição sobre as grandes obras de 1971 da revista O Empreiteiro, que dizia que as mesmas realizavam um “xeque-mate ao subdesenvolvimento”<sup>743</sup>.

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

---

<sup>740</sup> Para isso, ver MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. *Engenharia Imperial: o Instituto Politécnico Brasileiro, 1862-1880*. Dissertação de mestrado em História. Niterói: UFF, 2002; HONORATO, Cezar. *O Clube de Engenharia...* op. cit. p. 15-40.

<sup>741</sup> PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção*. op. cit. p. 245.

<sup>742</sup> Jornal O Globo. Edição de 21 de março de 2010, p. 35. ‘Ser o 1º do mundo é consequência’: Empresário critica ‘cultura do empreiteiro’ do Brasil e diz que país pode crescer 9%; Entrevista com Eike Batista’.

<sup>743</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de dezembro de 1971, nº 47.

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

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

No Brasil, gasta-se muito e gasta-se mal. O País, que se orgulha de ter tecnologia de ponta para exploração de petróleo em águas profundas, tem, ainda, grande parte da população sem abastecimento d'água.

Os investimentos em infra-estrutura estão paralisados no País há mais de vinte anos. Ao invés de se investir em saneamento básico, gasta-se quatro vezes mais na saúde pública para atender pacientes com doenças provocadas por problemas sanitários.

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

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

Recursos existem e são desperdiçados. Não basta vontade política. O Governo terá de promover as reformas administrativa, fiscal e previdenciária, para criar um Estado moderno e eficiente. O Congresso precisa ser parceiro nessa luta, promovendo a reforma política e do Judiciário, indispensáveis para que o País volte a crescer. O Brasil venceu a inflação, mas manteve-se estagnado. A meta, agora, deve ser a retomada do desenvolvimento.<sup>744</sup>

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

Relacionado a esse aspecto social levantado pelos empreiteiros, é comum ler e ouvir seus apelos para investimentos em obras públicas como um meio para geração de empregos. Empresários do setor afirmam, em tom de auto-elogio, que a indústria de construção é o "maior empregador de mão-de-obra não qualificada" no país, defendendo a importância da manutenção das atividades no setor como forma de se garantir a estabilidade social<sup>745</sup>. Assim, é comum ver construtores defenderem a manutenção dos investimentos públicos, como forma

---

<sup>744</sup> AEERJ. *AEERJ 30 Anos. op. cit.* p. 13.

<sup>745</sup> AEERJ. *AEERJ 30 Anos. op. cit.* p. 9.

de não engrossar as estatísticas do desemprego, o que é por eles associado de maneira direta e mecânica ao problema da criminalidade, como ocorreu em especial em princípios dos anos 80. Assim, o presidente do Sinicon, João Lagoeiro Barbará publicou no jornal O Globo em 21 de abril de 1985 o artigo ‘A arrecadação e a inflação’, no qual usou a retórica de que o desemprego deveria ser evitado e que esse era um problema mais grave que a inflação<sup>746</sup>.

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

Sempre a primeira a enfrentar o ambiente hostil em certas áreas do nosso território, a indústria da construção pesada – antes mesmo de iniciar a obra – cria oportunidades de trabalho e introduz novos padrões de alimentação, higiene, saúde e educação, além de técnicas que beneficiam a comunidade local.<sup>747</sup>

Essa suposta característica positiva das atividades das empresas de construção em regiões mais inóspitas e habitadas em menor densidade seria especialmente valorizada ao longo da ditadura, com seus grandes projetos na Amazônia. Em relação aos povos indígenas locais, esse discurso foi glorificado nos anos 70, apesar dos muitos contatos não-amistosos ocorridos entre os povos autóctones com os funcionários das empresas ali atuantes.

Outra bandeira encampada pelos empreiteiros e intelectuais orgânicos do setor, em especial na primeira década da ditadura, foi o chamado ‘rodoviarismo’, ou melhor, a defesa da rodovia como a melhor forma de integrar o território nacional e avaliação de sua superioridade sobre outras formas de transporte, como a ferroviária. Muito difundida pelo Sinicon, que organizava os seminários ‘A rodovia como fator de desenvolvimento’, sua origem é, em boa medida, estrangeira. A defesa das estradas de rodagem como meio mais adequado para o sistema de transporte foi difundido por empresas multinacionais no pós-guerra, em especial as do setor automobilístico, petroleiro e de equipamentos para construção rodoviária. Uma agência particular que, influenciada por essas empresas – principalmente as norte-americanas –, disseminava essas idéias era o Banco Mundial, que concedia mundialmente empréstimos para implementação de rodovias com vistas à ‘reconstrução’ e ao ‘desenvolvimento’ dos países após a Segunda Guerra Mundial. Não à toa, empresas como a Caterpillar eram as mais beneficiadas por esses financiamentos<sup>748</sup>.

---

<sup>746</sup> Informe Sinicon. Edição de 15 de maio de 1985, nº 4, ano II.

<sup>747</sup> SICEPOT-MG. *Rumo ao Futuro*. op. cit. p. 21

<sup>748</sup> PEREIRA, João Márcio Mendes. *O Banco Mundial como Ator Político, Intelectual e Financeiro* (1944-2008). Tese de doutoramento em História. Niterói: UFF, 2009. p. 52-95.

No caso do Brasil, a ideologia rodoviarista ganhou fôlego em meados do século em aparelhos privados da sociedade civil, como o Clube de Engenharia, e mais força política com a Lei Joppert, de 1945, e a chegada das montadoras estrangeiras de automóveis, no governo JK. Antes e, principalmente depois do golpe de 1964, o BIRD fazia financiamentos para a construção de rodovias no país, que chegou a ser o maior tomador de empréstimos da agência multilateral. Os seus empréstimos não supriam da mesma forma investimentos em ferrovias. Associações de empreiteiras empunhavam a defesa da rodovia, como o Sinicesp, cujo presidente afirmou em 2003: “A experiência mostra que, onde se construiu uma estrada ligando ‘nada a lugar nenhum’ a agricultura foi impulsionada, cidades se formaram e, com elas, outras necessidades, de saneamento, telecomunicações, habitação, educação.”<sup>749</sup>

A tese da rodovia como a maneira mais adequada de integrar o território nacional ganhou força com a ditadura e, logo no primeiro governo pós-golpe, vários estudos para construção de estradas de rodagem foram realizados, além de ter sido implementada a política de extinção de ramais ferroviários. Um dos defensores dessa preponderância do modelo rodoviário, Maurício Joppert, assim explicou o motivo de sua preferência:

Não podemos fazer o Brasil voltar para trás. A correção das distorções atuais nos transportes brasileiros não se resolverá diminuindo a intensidade de construção das estradas de rodagem nem piorando as especificações de sua construção. Mas ao contrário, substituindo os ramais ferroviários deficitários e sem condições de recuperação por bem traçadas e bem pavimentadas rodovias que poderão aproveitar, pelo menos em parte, os leitos das antigas ferrovias. Em seguida, melhorando, como dissemos, os troncos que permanecerem e interligando as rêsdes (sic) isoladas em diversos pontos do País.<sup>750</sup>

Na ditadura, a ideologia rodoviarista se adequou e fomentou as diretrizes de uma vertente do pensamento militar, que defendia a integração do território nacional, a ocupação das regiões de fronteira e da Amazônia, baseada na doutrina da segurança nacional. A partir de estudos geopolíticos realizados na ESG, certos traçados de rodovia foram realizados, primando por esses objetivos militares. Havia um encontro também do chamado rodoviarismo com as teorias do desenvolvimento realizadas no exterior. Assim, segundo Walt Whitman Rostow, professor de História Econômica do MIT, que além de escrever ‘As Etapas do Desenvolvimento Econômico: um manifesto não-comunista’, foi assessor especial dos

---

<sup>749</sup> *Revista Infra-Estrutura*: revista oficial do Sinicesp. Ano 3, nº 16, p. 7.

<sup>750</sup> SILVA, Maurício Joppert da. “Rodovia versus ferrovia”. In: *DNEF*: revista trimestral. Nº 1, ano I. Rio de Janeiro: 1966, p. 13 *apud* PAULA, D. de. “Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil”. In: *Revista Brasileira de História da Ciência*. Vol. 3, nº 2, jul-dez/2010. Rio de Janeiro: ABHC, 2010. p. 142-56.

governos Kennedy e Johnson, o problema do Brasil e dos outros países latino-americanos seria a falta de serviços públicos e infra-estrutura, como uma rede adequada de rodovias<sup>751</sup>.

Por fim, havia e há ainda dentre os empresários da construção pesada uma tendência a apresentar o empreiteiro como vítima da sociedade e da política. É comum ouvir empresários do setor afirmarem que há falta do seu reconhecimento junto à sociedade e que há um estigma dessas companhias na mídia e no senso comum<sup>752</sup>. Sobre isso, assim falam Kao Martins e Sebastião Martins, organizadores do livro do Sicepot-MG:

Em inúmeros casos e ao longo de décadas, para cumprir os contratos dentro do prazo, [as empreiteiras] foram forçadas a financiar as obras que realizavam ou tiveram que identificar fontes de financiamento e negociar empréstimos externos e internos que o contratante não conseguia viabilizar. Os equívocos de planejamento ou de gestão financeira cometidos pelos contratantes de certas obras constituíam outro fator de instabilidade para as construtoras, que colocaram em risco ou chegaram até a comprometer sua sobrevivência, para executar os projetos.<sup>753</sup>

É possível perceber a colocação do empreiteiro na condição de vítima nessas afirmações. No caso, faz-se uma anteposição entre Estado e sociedade ou o aparelho de Estado e a empresa, no qual o segundo é vítima das ações do primeiro.

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

[...] balançamos ao sopro dos ventos políticos; mendigamos o que nos é devido, mofamos nas ante-salas de espera; não pagamos só quando não recebemos; e, às vezes, realizamos o milagre de pagar sem receber. Pior de tudo é que jamais vimos um de nós concordatário, ressurgir rico.<sup>754</sup>

Como se vê, até quando o empresário da construção menciona o não-pagamento dos salários de funcionários, mantém o tom de auto-vitimização. Criador do Clube dos Empreiteiros, chamado de “mestre” pelos colegas, Guedes gostava de se mostrar como porta-voz desses empresários, repetindo constantemente em seus textos e falas públicas: “Os empreiteiros de obras públicas são uma classe trabalhadora. [...] Somos também uma classe sofredora.”<sup>755</sup>

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

---

<sup>751</sup> FICO, Carlos. *O Grande Irmão: da Operação Brother Sam aos anos de chumbo; o governo dos Estados Unidos e a ditadura militar brasileira*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008. p. 19-63.

<sup>752</sup> Ver AEERJ. *AEERJ 30 Anos. op. cit.* p. 121-81.

<sup>753</sup> SICEPOT-MG. *Rumo ao Futuro. op. cit.* p. 11.

<sup>754</sup> GUEDES, Henrique (APEOP). *A Outra Face do Empreiteiro. op. cit.* p. 17.

<sup>755</sup> GUEDES, Henrique (APEOP). *A Outra Face do Empreiteiro. op. cit.* p. 155.

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

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

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

Com a imprensa amordaçada pela censura e as demais instituições submetidas ao Executivo, a sociedade só recebia as informações que interessavam aos governantes. Vem desse tempo a imagem negativa que, durante anos, a opinião pública associou à palavra 'empreiteiro', como se o setor tivesse culpa pelo custo elevado das obras ou por escândalos administrativos que a imprensa raramente podia levar ao conhecimento do povo.<sup>756</sup>

Nessa passagem, o autor se refere de maneira explícita à ditadura. Novamente, ao empreiteiro seria reservada uma posição absolutamente passiva na relação com o aparelho de Estado, sendo o empresário induzido à irregularidade, ao atraso ou à ilegalidade, enquanto o corrupto e o incompetente é apenas o político ou o funcionário que atua no aparato governamental. É interessante notar também que ele credita à ditadura a pecha dos empreiteiros como corruptores e praticantes de procedimentos irregulares, quando de fato a maioria dos escândalos públicos envolvendo construtores, e maculando sua imagem, veio à tona a partir da abertura. Também o autor coloca o empreiteiro na posição de vítima quando a imprensa era amordaçada, quando, em verdade, aquela situação permitia ganhos extras por parte das empresas, além do fato de o amordaçamento de alguns jornais ter sido obra conjunta de agentes do aparelho de Estado em conivência com algumas construtoras, que compraram jornais críticos ao regime. Enfim, o autor do trecho coloca os empreiteiros como vítimas da ditadura, quando – como estamos tentando mostrar com esta tese – alguns desses empresários foram dos principais responsáveis pela mesma.

Há de se destacar que apesar de existirem ingredientes e valores comuns na visão de mundo e ideologia dos empresários da construção, há diferenças entre as suas concepções ideais, podendo ser caracterizados alguns grupos no seu interior. A partir de certo momento da ditadura, com a concentração de obras em poucas empresas, as opiniões, visões e idéias de pequenos e grandes empresários parecem ter se encaminhado de maneira distinta. Havia ainda empresários, principalmente em questões e situações específicas, mais aguerridos na defesa

---

<sup>756</sup> SICEPOT-MG. *Rumo ao Futuro. op. cit.* p. 21-2



do capital nacional em oposição ao estrangeiro, enquanto outros defendiam aproximação e interação com aqueles. Enfim, deve-se ressaltar que essas idéias e conflitos internos não eram restritas aos empreiteiros, sendo muitas vezes partilhadas por outras frações da burguesia industrial e também por camadas mais amplas da classe dominante.

Apesar de os empreiteiros serem, como outros industriais e empresários, defensores de certas concepções de desenvolvimento, progresso, modernização e crescimento do país, há peculiaridades do pensamento ideológico dos empreiteiros que de certa forma os singularizam em relação a outras frações dominantes, como os banqueiros e empresários do ramo financeiro. Os empresários da construção pesada defendiam o desenvolvimento via implementação de uma ampla e complexa rede de infra-estrutura que se implantaria no território nacional, sendo os recursos para isso vindos do fundo público, que, com um orçamento robusto e concentrado em investimentos – e não em gastos correntes –, faria com que houvesse amplos investimentos em rodovias, portos, aeroportos, urbanização, habitação, saneamento etc. Os empreiteiros eram particularmente contra as medidas de austeridade fiscal e avessos à excessiva preocupação com a estabilidade monetária e baixa inflação, alegando que esse era problema menor que o desemprego, por exemplo. Além disso, os empreiteiros adaptaram seu discurso à abertura política e ao crescimento da mobilização popular, defendendo política de investimentos para evitar o desemprego e a criminalidade e defendendo obras de cunho social. O conhecimento prévio das idéias específicas desses empresários nos será útil para a posterior análise do próprio discurso oficial, já que, por exemplo, o lema da propaganda do governo Costa e Silva era: “Construir é integrar”<sup>757</sup>.

### **3.2 – Empreiteiros, imprensa e outros veículos de comunicação:**

Organizados em aparelhos privados da sociedade civil, os empresários da construção pesada elaboravam ali suas ideologias, projetos, propostas de obras e mantinham uma relação inter-empresarial em geral mais harmônica e menos conflitiva. A partir desse encontro e da formulação de idéias e objetivos comuns, esses empresários se esforçavam por difundir-los para outros segmentos do empresariado, em direção aos agentes que exerciam funções no aparelho de Estado e alcançando segmentos mais amplos da sociedade. Assim, os

---

<sup>757</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de junho de 1973, n° 65.

empreiteiros, fortalecidos após o golpe de 1964, lançaram-se em diversas frentes com projetos de comunicação e publicização de seus valores e concepções de mundo.

As formas de atuação dos empresários do setor nos veículos de comunicação foram diversos, indo desde boletins internos de sindicatos até o controle de jornais diários de grande circulação em todo o país. Alguns sindicatos e associações, como a Abemi e o Sinicon, criaram informativos internos de pequena tiragem, de modo a manter seus associados e filiados a par das ações da entidade. Algumas grandes empresas, como Odebrecht (desde 1980) e Andrade Gutierrez (desde 81) mantiveram seus próprios informativos, em formato de revista mensal com ilustrações e informações sobre as obras tocadas por essas companhias<sup>758</sup>. De circulação mais ampla, temos as revistas de cunho ‘técnico’, como O Empreiteiro, Dirigente Construtor etc, que tinham uma circulação entre as empresas, mas também – e, talvez, principalmente – nas autarquias contratantes de obras públicas e entre parlamentares, políticos e ocupantes de cargos do poder executivo. Por fim, alguns empresários mais ambiciosos chegaram a controlar grandes grupos jornalísticos, como é o caso da editora Visão, por parte do empreiteiro Henry Maksoud, e os diários Correio da Manhã e Última Hora, por Maurício Alencar.

Nos limites estabelecidos nessa tese, iremos tratar as publicações do ramo da engenharia, dando especial enfoque ao periódico O Empreiteiro, principal publicação do setor. Posteriormente, veremos algumas incursões de empreiteiros no âmbito da grande imprensa, dando tratamento mais pormenorizado ao caso da Metropolitana e o controle de grandes jornais cariocas, em particular o Última Hora.

### **As publicações ‘técnicas’ do setor de construção:**

O setor de engenharia e construção conta historicamente com diversas publicações, sendo exemplos antigos disso as revistas do Clube de Engenharia e do Instituto de Engenharia. Nesses periódicos, as obras públicas eram contempladas com matérias, reportagens e artigos, havendo empresários do setor que, atuando nesses organismos, ali escreviam ou davam entrevista e testemunho. O mesmo se pode dizer de periódicos como ‘Construção’, criado em 1957 por Rômulo Campos e que tinha Gilberto F. Paim como diretor-secretário. Ali também a presença de empreiteiros era notada, sendo o correspondente

---

<sup>758</sup> *Andrade Gutierrez em Revista*. Belo Horizonte: Andrade Gutierrez; *Horizonte*: informativo interno da Construtora Mendes Júnior. Belo Horizonte: Mendes Júnior; ODEBRECHT, Construtora Norberto. *Boletim Técnico*. Salvador: Construtora Norberto Odebrecht S.A.; *ODEBRECHT Informa*.

da revista no Rio Grande do Sul Flávio Maestri, da gaúcha Maestri. A revista ‘Construção Hoje’ é uma das mais tradicionais do setor, abordando a construção imobiliária urbana e obras públicas, com matérias sobre máquinas, tecnologias e novos equipamentos. Havia ainda as mensais ‘Construção São Paulo’ e ‘Construção Rio de Janeiro’, voltadas para a construção civil urbana nas duas cidades.

Mesmo com essas e outras revistas sobre construção e engenharia, inclusive com editoras especializadas em publicações técnicas, o desenvolvimento de um mercado nacional de obras públicas levou a que um ramo editorial específico se formasse referente à construção pesada. Assim, mais afeito às obras de infra-estrutura, temos a partir de 1964 a revista *Dirigente Construtor*, pertencente ao grupo Visão. Em 1970, era lançada a paulista *Construção Pesada*, voltada para esse ramo específico. Essa revista era do Novo Grupo Editor Técnico, pertencente a Antero de Jesus Sá Lemos, e parece ter sido dissidência da revista *O Empreiteiro*. As revistas *Dirigente Construtor* e *Construção Pesada* não resistiram à decadência do setor nos anos 80 e 90 e deixaram de circular. Já na ditadura, não eram as líderes do mercado, que tinha a maior tiragem reservada à revista *O Empreiteiro*, periódico que circula até os dias de hoje, mensalmente.

O periódico *O Empreiteiro* foi o mais importante voltado para o setor de construção pesada no Brasil durante a ditadura, sendo o de maior divulgação entre os empresários do setor, além de possuir forte relação com o regime. As origens da revista remontam a 1960, quando foi lançado *O Empreiteiro* na forma de um boletim de preços de máquinas usadas por empreiteiras rodoviárias. No ano seguinte, em setembro, os classificados foram transformados em jornal de notícias sobre equipamentos para empreiteiras. Enfim, em fevereiro de 1968, o jornal foi transformado em revista mensal ilustrada sobre o tema da construção pesada, contando simbolicamente com o jornal em seu interior<sup>759</sup>. É emblemático que o boletim tenha surgido no último ano do governo JK, um ano depois da fundação do Sinicon, e que o periódico paulista tenha se tornado revista mensal no início do ano que ficou caracterizado como o primeiro do chamado ‘milagre’, período de amplos investimentos em obras públicas.

A iniciativa para lançamento do hebdomadário foi dos irmãos Luna, Pedro Ernesto de Luna e Pedro Bandeira de Luna Filho, jornalistas que parecem não ter tido vínculos acionários com empreiteiras. Depois, os dois deixaram a revista e se dedicaram à literatura infantil e teatro. Na sexta edição da revista, em junho de 1968, passou a trabalhar ali o que viria ser o homem forte da revista *O Empreiteiro* – inicialmente ao lado de Pedro Ernesto de Luna e,

---

<sup>759</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de junho de 1973, nº 65.

depois, sozinho –, Joseph Young. Chefe do serviço de informações da Caterpillar de São Paulo, Young deixou essa função para assumir a chefia da redação da revista O Empreiteiro, a qual dirige até os dias de hoje. A origem de Young em uma empresa multinacional de equipamentos não é um acidente, visto que a revista O Empreiteiro era uma publicação bancada e usada como instrumento de divulgação dos produtos das empresas internacionais fornecedoras de equipamentos e máquinas para os empreiteiros. Sobre isso, temos trecho do editorial da revista em junho de 1973, quando sua circulação passou a ser continental:

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

Atendendo ao desenvolvimento dos Países Latino-Americanos no setor de obras públicas de transporte, energia e saneamento, e ao interesse dos exportadores brasileiros de máquinas, equipamentos, serviços e tecnologia, a revista O Empreiteiro estará estendendo sua circulação a toda América do Sul e América Central.<sup>760</sup> [grifo nosso]

Assim, as empresas multinacionais produtoras de tratores, motoniveladoras e máquinas usadas na construção usavam o Brasil como plataforma de exportação para a América Latina e a revista O Empreiteiro era a divulgação “técnica” da indústria desses equipamentos. Além do editorial, outros fatores nos levam a afirmar que a revista era meio de difusão dessa indústria, como o fato de que a maioria dos anunciantes era de firmas como Caterpillar, FiatAllis, Terex (GM), Komatsu, DuPont, Ford, Mercedes-Benz e, em menor escala, os produtores nacionais Villares, Bardella e outros.

A editora de O Empreiteiro era responsável apenas pela revista, além de outras publicações dela originadas. Inicialmente, a empresa se chamava Grupo Editor Técnico (GET), controlada por Pedro Ernesto Luna, sendo transferida para Joseph Young em 1972<sup>761</sup>. A firma ganhou nova razão social em 1976, passando a se chamar Publicações Industriais Brasileiras (PIB), renomeada em 1982 para Emep Editorial Ltda<sup>762</sup>.

Além de Young, havia inicialmente um conselho consultivo formado sobretudo de engenheiros paulistas, como se vê no quadro 3.1. O conselho existiu, ao menos publicamente, nos primeiros anos da revista, com entradas e saídas de nomes. A maioria deles se refere a engenheiros de fama técnica, como professores universitários e autores de livros sobre temas da engenharia e da construção pesada. Alguns tinham ligações empresariais, como era o caso

---

<sup>760</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de junho de 1973, n° 65.

<sup>761</sup> Diário Oficial do estado de São Paulo. Edição de 12 de dezembro de 1972, p. 13.

<sup>762</sup> Revista O Empreiteiro. Edições n° 8, 103 e 171.

de Antonio Lacombe, da empreiteira e mineradora Paranapanema; Benjamin Fraenkel, presidente da ABPV de 1967 a 1970, sendo a associação muito ligada à revista; Cyro Camargo Penteadado, que trabalhou na Caterpillar e, depois, teve funções de direção nas empresas públicas Comasp e Sabesp, parecendo ser parente de Sebastião Ferraz Camargo Penteadado, da Camargo Corrêa; Horácio Ortiz, dono da empreiteira Conspoor, ligada à revista; Falcão Bauer, dono da projetista que levava o seu nome; e Cyro Laurenza, também empresário e presidente do Sindicato de Arquitetura e Engenharia (Synaenco).

Quadro 3.1 – Membros do Conselho Consultivo da Revista O Empreiteiro:

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

Fonte: Revista O Empreiteiro, diversas edições.

A revista teve trajetória muito ligada à ditadura e seus diferentes momentos. Assim, com as grandes obras nacionais nos anos 70, ela cresceu de tamanho, passando de uma primeira edição com 40 páginas para edições com mais de 200 em meados da década. Além disso, a tiragem inicial de 17.500 foi elevada para 21.400 em 1974 e 23.000 em 1976, contando 27.000 nas edições especiais sobre as 100 maiores empresas de construção do país. Com o refluxo do mercado de obras, sua tiragem diminuiu, indo para 15.000 em 1980 e 11.000 em 1991. Sua circulação foi inicialmente gratuita, sendo ela enviada para empresas, sindicatos, associações, empresas públicas, contratantes de obras, prefeitos, governadores, ministros, além do presidente da República e outros países. Depois, com as referidas dificuldades para obter anunciantes que financiassem sua publicação, a revista se tornou paga em 1979 com o seguinte anúncio: “Se durante 10 anos recebi a revista O Empreiteiro de graça, porque [sic] agora devo passar a pagar a assinatura? Por 3 razões: [...] 3 – Porque, com a vida como anda, não vai dar mais para continuar a lhe mandar a revista de graça.”<sup>763</sup>

<sup>763</sup> Revista O Empreiteiro. Edições 38, 72, 103, 134, 144 e 280.

As seções da revista eram constituídas do editorial, escrito por Pedro Ernesto Luna ou Joseph Young; a parte de notícias e novidades, chamada jornal; além das matérias especiais, geralmente pagas por empresas que traziam publicidade. Os anunciantes eram as fabricantes de equipamentos, mas também, com o tempo, empreiteiras e as autarquias do poder público, como Eletrobrás, Petrobrás, Cesp, Cemig, Furnas, que financiavam edições praticamente inteiras e matérias que relatavam suas obras ou comemoravam efemérides, como os trinta anos da Chesf, em 1978<sup>764</sup>. Apesar desses anúncios de peso, prevaleciam em quantidade as firmas que forneciam tratores e máquinas para as empresas de construção, como é o caso da Caterpillar, que lançou a seguinte peça de propaganda em agosto de 1969:

Presidente Costa e Silva, durma sossegado: Durma sossegado, Presidente. Sonhe com aquele Brasil grande, próspero e recortado de estradas, que é a menina dos seus olhos. Se aparecer algum pesadelo, pense nos bons empreiteiros. 80% dos equipamentos desses empreiteiros são Caterpillar. [...] É por isso, Presidente, que os bons empreiteiros sempre concluem as obras rigorosamente dentro dos prazos determinados.<sup>765</sup>

No caso, o ditador estava em estado vegetativo por conta de um acidente vascular cerebral que levou uma junta dos chefes das forças armadas a tomar o poder, que constitucionalmente deveria ser legado ao vice-presidente. Costa e Silva morreu logo depois.

Além de manter matérias e peças de publicidade na revista, as empresas anunciantes promoviam, por meio de O Empreiteiro, a feira de exposição de máquinas e equipamentos ocorrida periodicamente nos Estados Unidos, a Conexpo. A revista cumpria a função de divulgar o evento e organizar uma “caravana” de empreiteiros, que a visitaram em 1969, 1975 e 1981. Tratava-se ali de um canal para associação dos empresários brasileiros do setor com o capital internacional produtor de bens de produção. Além disso, nos seus primeiros anos, a revista trazia uma edição especial intitulada ‘Frota/Canteiro/Escritório’, apenas com anúncios de produtos, distribuidores e fabricantes de utensílios para as construtoras<sup>766</sup>.

A seção que mais parecia interessar aos empreiteiros era o Caderno de Concorrências, no qual eram anunciadas as licitações que estavam por vir. Já na segunda edição, Pedro Ernesto Luna afirmou no editorial que as sugestões maiores acerca do primeiro número da revista vieram no sentido de ampliar o caderno, o que, segundo ele, exigia “trabalho de penetração, de escuta, de relações pessoais, de comunicação humana”. Trazendo concorrências do DER-SP, prefeitura de São Paulo, DNER, DER-GB e outros, a seção tomou

---

<sup>764</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de março de 1978, nº 122.

<sup>765</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de agosto de 1969, nº 19.

<sup>766</sup> Revista O Empreiteiro. Edições 11, 12, 85 e 158.

tal dimensão e interesse por parte dos empresários que os organizadores da revista resolveram editar separadamente o “Relatório Confidencial de Concorrências”, a partir de setembro de 1969, sendo essa publicação paga. Em 1975, nova ramificação da revista surgiu, o semanal O Empreiteiro Agora, trazendo informações mais “quentes sobre obras e governos”<sup>767</sup>.

A revista alegava ser seu objetivo apresentar novas técnicas para “reduzir custos” e eram comuns reportagens especiais sobre novidades técnicas, principalmente no exterior, como o uso de raio *laser* na construção, uso de computadores e, principalmente, novas máquinas e equipamentos das empresas que patrocinavam a revista. Havia inicialmente as seções ‘literatura técnica’ e ‘peneirando notícias do exterior’, que traziam novidades sobre novas tecnologias e métodos de produção. O Empreiteiro organizou em 1969 o curso de Pert-CPM, promovido pelo engenheiro Cyro Camargo Penteado, consultor da revista. O curso se refere a duas técnicas, *Program Evaluation and Review Technique* (Pert) e *Critical Path Method* (CPM), desenvolvidas nos anos 50 para realizar o planejamento e o controle de projetos e que era usada na construção civil com o objetivo de acelerar e tornar obras mais eficientes. Além de realizar o curso presencialmente, em promoção da revista com a Apeop, seus módulos vieram em edições do periódico, que depois lançou o curso em livro<sup>768</sup>.

A visão que O Empreiteiro trazia sobre o setor de construção pesada era bem limitada ao ramo empresarial. Assim, temos muitas notícias sobre os sindicatos e associações patronais e nenhuma informação sobre os sindicatos de trabalhadores até a eclosão das greves no setor em fins da década de 1970. A abordagem do operário da construção era feita de forma discriminatória e negativa, como na reportagem de capa da edição de fevereiro de 1980: “Você quer mais produtividade. Mas o peão tem condições? Baixa produtividade: fantasma que ronda a construção.” Ao lado dessa assertiva, vinha foto de operário mal-vestido e com uma erva daninha na boca, em sinal de rusticidade<sup>769</sup>. A mulher era também abordada de forma machista em certas propagandas, havendo pilhérias com sua suposta falta de tino para o canteiro e o ramo da engenharia<sup>770</sup>. Até a abertura política, não houve, qualquer tratamento diferente de questões trabalhistas, ambientais, fundiárias ou relativas aos acidentes no setor.

A revista, que começou voltada exclusivamente para empreiteiros de obras rodoviárias, cresceu junto com a consolidação do regime e com o aumento do volume de obras públicas no país. Das rodovias, O Empreiteiro ampliou seu recorte de obras modificando inclusive o nome. Em 1970, veio o subtítulo ‘revista brasileira de construção

---

<sup>767</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 2, 12 e 88.

<sup>768</sup> Revista O Empreiteiro. Edições 16, 20, 21, 25 e 29.

<sup>769</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de fevereiro de 1980, nº 145.

<sup>770</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de agosto de 1970, nº 31.

rodoviária; barragens e obras de arte especiais'. De uma revista paulista, passou a ter sucursal no Rio e representantes em outras capitais do país, contando posteriormente com emissários no exterior<sup>771</sup>. A relação com o regime ditatorial foi até o governo Geisel altamente proveitosa, com elogios, apoio e recebimento de patrocinadores em retorno. Assim, a edição de dezembro de 1969 foi dedicada às potências empreiteiras do Brasil, cuja definição era a seguinte:

Ser uma potência empreiteira não é apenas uma questão de capital ou de volume de obras. É, principalmente, a importância de sua contribuição social e econômica para o desenvolvimento do País. É ter sob sua responsabilidade, obras que dão acesso a um município, que dão água a uma cidade, que iluminam um Estado, que unificam um País. Cada estrada, cada usina, cada pavimento que conduz ao Progresso é uma medida de potencialidade do Empreiteiro e um testemunho para órgãos contratantes. A edição de dezembro de O Empreiteiro vai homenagear nossos leitores que fazem maior o Brasil. Nela apresentamos as Potências Empreiteiras do País, através da contribuição econômica e social de suas obras.<sup>772</sup>

A ideologia dos empreiteiros, vista no sub-capítulo anterior, é bem evidente nesta passagem, que relaciona as atividades da empresa de construção ao progresso do país. No caso, havia um elogio indireto aos projetos de engenharia tocados pela ditadura, expressos em grandes programas de transporte e energia. Interessante notar que, nesse momento, a revista apoiava a ditadura até mesmo em questões que iam contra os interesses dos empreiteiros, como a utilização dos batalhões militares de engenharia em obras, o que desagradava os empresários da construção pesada, mas que não era negativo para fornecedores de equipamentos<sup>773</sup>.

Essa posição do periódico elogiosa à ditadura deixou de ser implícita para ser explícita na edição de maio de 1971, dedicada aos 'Sete anos de construção', na qual a revista O Empreiteiro fazia uma homenagem às obras e feitos do governo inaugurado em abril de 1964. O editorial de Joseph Young era evidente a respeito da edição especial da revista:

Ao encerrar seu sétimo ano de governo, a Revolução de Março apresenta um balanço bastante positivo das realizações nos setores dos Transportes, Energia Elétrica e Saneamento. Os progressos obtidos neste setênio são realmente expressivos, principalmente no setor de construção rodoviária, onde o total de estradas pavimentadas foi duplicado em relação ao mesmo período. Este número mostra num relato objetivo o que o governo revolucionário fez e o que pretende fazer nos próximos anos nos diversos setores que exigem grandes obras de engenharia.<sup>774</sup>

---

<sup>771</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 11, 29 e 41.

<sup>772</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de outubro de 1969, nº 21.

<sup>773</sup> Revista O Empreiteiro. Edição "Exército brasileiro – esse empreiteiro desconhecido", de 11/1970, nº 34.

<sup>774</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de maio de 1971, nº 40.



A matéria que se seguia ao editorial era de amplo elogio às medidas praticadas pelo governo, havendo a abordagem de programas dos governos Costa e Silva e Médici e das principais obras neles envolvidas. Assim, afirmava-se na reportagem:

Esses resultados são fruto de sete anos de luta. Sete anos de administração segura, voltada para o desenvolvimento do país em todos os setores básicos. [...] O desenvolvimento rodoviário no setênio 64-71 foi fruto de uma nova mentalidade e de uma diretriz implantadas no sentido de promover e acelerar o processo de desenvolvimento que tem como meta final o progresso social e a valorização do homem.<sup>775</sup>

Não só o ímpeto construtor da ditadura era louvado, mas o próprio modelo ali definido, postulado na realização de grandes centrais hidrelétricas e priorização do modelo rodoviário. Essa edição da revista foi bem recebida pelo governo e, dentre outras autoridades, o próprio presidente da República enviou carta ao periódico com a seguinte mensagem: “Cumprimentamos o no 40 ‘Sete anos de construção’, da revista O Empreiteiro em nome do sr. Presidente da República. pt saudações pt Sérgio Médici, secretário particular.”<sup>776</sup>

A revista se juntava aos esforços do governo ao fazer propaganda oficial das políticas estatais e até das campanhas auto-laudatórias governamentais. Assim, a revista passou a publicar peças de publicidade do Simesp – sindicato de fornecedores de máquinas e equipamentos para a construção e a indústria, dominado por multinacionais – nas quais trabalhos de alunos da escola de comunicação e artes da USP eram premiados em concurso promovido pelo Simesp. Três deles foram veiculados pela O Empreiteiro com os seguintes dizeres: “Não conteste... construa o Brasil”; “Ninguém segura essas máquinas”; “Estrada é progresso”<sup>777</sup>. Como se percebe, as três peças de publicidade eram diretamente baseadas na propaganda oficial do regime, além de exaltar a atividade da construção. A revista O Empreiteiro assumia assim caráter de veículo oficial de propaganda do governo, dado o fato de que os setores econômicos que o periódico representava estavam amplamente alocados em posições estratégicas do aparato estatal e eram favorecidos pelas políticas públicas.

Esse momento de confluência se refere mais aos períodos Costa e Silva e Médici, havendo uma fratura entre os grupos econômicos ligados à revista com o regime a partir de meados do governo Geisel. No período Médici, porém, o elogio era constante. A revista apoiava Andreazza: “Transportes planejam o futuro”, sendo que sua política “visa dotar o País de [...] infra-estrutura”, enquanto o ministro enviava cartas à revista elogiando seu conteúdo.

---

<sup>775</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de maio de 1971, nº 40.

<sup>776</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de julho de 1971, nº 42.

<sup>777</sup> Revista O Empreiteiro. Edições de março, maio e julho de 1971, nºs 38, 40 e 42.

Amplas reportagens eram feitas sobre os grandes projetos da ditadura, como a ponte Rio-Niterói, a Transamazônica e as grandes centrais hidrelétricas. Já no momento de afastamento da revista com o regime, mesmo as obras realizadas no período Médici foram criticadas. Eram atacadas as chamadas obras do “Brasil grande” e na edição de abril de 1984, reportagem do periódico se refere à “famigerada Transamazônica [, que] continua a absorver recursos”<sup>778</sup>.

Incrementando a edição das ‘potências empreiteiras do Brasil, a partir de 1972, a revista lançou uma edição anual especial com a classificação das maiores empresas de engenharia do país. A edição das 100+, publicada sempre em um mês entre julho e outubro, trazia números das empresas, como faturamento, capital, principais obras, campos de atuação, frota de máquinas, quantidade de funcionários de nível superior, dentre outras informações. O *ranking* era dividido em diferentes listas: empresas de construção pesada, projetistas, montagem industrial, serviços especializados de engenharia e as maiores no exterior. Os dados eram obtidos com questionários enviados às construtoras, havendo incerta segurança sobre sua veracidade, apesar de algumas dessas informações constarem também nos seus balanços anuais. Nem todas respondiam o questionário e, enquanto dados para informação e análise, estes nem sempre são os mais adequados e confiáveis. A edição se tornou um sucesso e sua tiragem era superior às demais, havendo mais publicidade e número de folhas, chegando algumas edições a contar com mais de 200 páginas. Desde o fim da década de 70, na edição das 100+ viria também o ‘fórum’, com entrevistas de empresários do setor e líderes de sindicatos e associações analisando a conjuntura<sup>779</sup>.

Enviada para diversas autoridades e empresários, a revista se tornou um sucesso no setor e começou a buscar objetivos mais amplos. Em primeiro lugar, por conta dos interesses de empreiteiras brasileiras no exterior, a revista passou a veicular licitações ocorridas em outros países. A primeira delas veio em setembro de 1972: “Concorrência internacional no Equador”, seguida pelas especificações das obras e como os interessados deveriam proceder para participar da mesma. Em 1973, uma notícia no jornal da revista era “Atenção! Obras na Venezuela”, havendo outras na América Latina e África custeadas pelo Banco Mundial e com concorrência internacional. O jornal noticiava também frequentemente a exportação de máquinas, caminhões e tratores pela indústria brasileira de equipamentos. Esse novo contexto levou O Empreiteiro a transformar a revista em publicação internacional. A partir de junho de 1973, exemplares passaram a ser enviados para 18 países da América Latina e algumas reportagens viraram bilíngües, com resumos em castelhano. Em dezembro desse ano, o

---

<sup>778</sup> Revista O Empreiteiro. Edições de agosto de 1971 e de abril de 1984, nºs 43 e 197.

<sup>779</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 57, 68, 80, 91, 103, 115, 127, 138, 150, 163, 176, 188, 200, 212.

subtítulo do periódico foi modificado para “revista brasileira de construção pesada para o Brasil e a América Latina” ou “revista brasileña de construcción pesada – para Brasil y Latinoamérica”, como vinha escrito na capa. A partir daquela edição, mais de 1.445 exemplares seriam enviados para o continente, além de exemplares avulsos pedidos por instituições governamentais de países como Angola, União Soviética e outros. Essa divulgação da revista na América Latina e, depois, na África portuguesa, era justificada como meio para potencializar as vendas da indústria nacional de equipamentos, mas acabou por ajudar também a transnacionalização das empresas de construção pesada brasileiras<sup>780</sup>.

Outra novidade lançada pela revista em 1973 foi a premiação do ‘Homem de construção do ano’, escolhendo anualmente uma personalidade do setor que teria contribuído para o seu desenvolvimento ou se sobressaído no mesmo. Para justificar tal concurso, eles alegavam que publicações semelhantes escolhiam o ‘industrial do ano’, o ‘economista do ano’, o ‘empresário do ano’, enquanto o setor de construção não tinha nada similar. Para realização da primeira premiação, foi enviada a seguinte pergunta a uma “amostragem de leitores”: “Qual foi a personalidade que mais se sobressaiu nos últimos 5 anos pela sua contribuição efetiva do desenvolvimento do setor?” Segundo editorial da edição que premiou o ‘homem de construção de 1972’, 70% dos entrevistados colocaram no topo da lista dos três nomes exigidos o ministro dos Transportes Mário Andreazza. Assim Joseph Young reconheceu a precisão da escolha dos leitores:

O concurso instituído pela revista O Empreiteiro, que visa a escolher anualmente a personalidade que mais se tenha destacado no setor de construção, apontou como vencedor, nesta sua primeira versão, o ministro Mário Andreazza, dos Transportes. Nada mais justo do que conceder o título de ‘O Homem de Construção do Ano’ a quem vem em todos estes anos, desde que assumiu o Ministério dos Transportes, se dedicando à tarefa de construir. Implantando estradas, ampliando e equipando os portos, erradicando os ramais ferroviários anti-econômicos, ampliando a frota da marinha mercante e dando novas condições à indústria naval, o ministro Mário Andreazza fez do verbo construir a tônica de sua administração. Transamazônica, ponte Rio-Niterói, Perimetral Norte, pavimentação de toda a nova Belém-Brasília, ampliação e transformação do porto de Rio Grande no maior do País, são algumas das obras realizadas, ou em realização, que atestam o dinamismo imprimido pelo homenageado à sua administração.<sup>781</sup>

Assim, o primeiro dos homens de construção da revista O Empreiteiro foi Andreazza, justificando-se a escolha pelos grandes projetos realizados em sua gestão. Trata-se da escolha da personalidade que mais expressou o poder e projeção dos empresários da construção

---

<sup>780</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 56, 61, 63, 65, 71, 74 e 105.

<sup>781</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de junho de 1973, nº 65.

pesada na ditadura. Parece que a própria instituição do concurso era uma forma de homenagem ao homem que no ano seguinte já não seria mais o ministro dos Transportes.

No ano posterior, a forma de escolha da personalidade da construção do ano foi modificada. No editorial “Uma escolha da revista”, explicava-se a mudança:

Este ano, o procedimento foi alterado e a revista chamou para si a responsabilidade de escolher o Homem de Construção do Ano, que passa agora a ser uma indicação de O Empreiteiro, cujo juízo traduz sua opinião, com o peso intrínseco de um órgão de Imprensa especializado [...].<sup>782</sup>

O fato é que a escolha de Norberto Odebrecht como o homem de construção de 1973, em função do fato de a modesta empreiteira de origem periférica ter arrematado concorrências de grande porte, como a construção do aeroporto supersônico do Galeão e a da termonuclear de Angra dos Reis, não causava apenas admiração no setor, mas também inveja e disputas. Por esse motivo, os responsáveis pela revista consideraram que o melhor não seria entrar no terreno dos conflitos entre as empresas do setor, mas fazer a escolha pela própria revista.

Os escolhidos para premiação pela revista na ditadura foram os seguintes:

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

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

Fonte: Revista O Empreiteiro, n<sup>os</sup> 65, 79, 93, 106, 119, 130, 141, 155, 167, 180, 191, 203

\* Os quatro premiados foram Rubens Vianna de Andrade (superintendente das obras de Itaipu), Francisco Fortes Filho (presidente do consórcio Unicon), José Roberto Monteiro (chefe do departamento de supervisão da construção de Itaipu binacional) e Luiz Carlos Domenici Alves (diretor de construção do consórcio Unicon).

Cada escolha era justificada. Para além de Andrezza e Odebrecht, a premiação da Mendes Júnior era explicada por suas obras no exterior; a dos quatro engenheiros de Itaipu, por tocar a maior obra do país; a da Ecisa e da Esusa, pela adaptação ao “contexto adverso” e

<sup>782</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de agosto de 1974, n<sup>o</sup> 79.

crescimento dito sem contatos políticos; a da Servix, pela recuperação que a empresa teve, após fusões realizadas e desfeitas; a Apeop, pela combatividade adotada em um momento de crise no setor e suposto silêncio nas outras associações; a Constran, pela diversificação e suposta solidez do grupo Itamaraty, de Olacyr Moraes; para Quintella, pela recuperação da Camargo Corrêa, após a perda da liderança do *ranking* das 100+ em 1979; à Petrobrás, por ser a empresa que mais contratava as firmas nacionais de engenharia naqueles momentos de retração nas obras públicas; e à Estacon, por sua arrancada no início dos anos 80, principalmente após a chegada de Jader Barbalho ao governo do Pará.

Ironicamente, seguindo a lógica das premiações de empresários<sup>783</sup>, várias das empresas homenageadas tiveram graves problemas depois, como uma espécie de maldição. Assim, as premiadas Mendes Júnior, Servix, Esusa, Ecisa e Constran pediram concordata ou foram à falência nos anos 80 ou 90.

Outra atividade da revista era a premiação de trabalhos técnicos. Em 1971, foi criado o concurso ‘Ovo de Colombo’, com a escolha das melhores idéias técnicas para construção pesada. Essa primeira seleção não teve continuidade, mas em 1980, a revista retomou a idéia, criando o ‘Concurso de Criatividade na Engenharia’. A premiação selecionava trabalhos inovadores no âmbito da construção e avaliação era feita por membros de instituições como o Instituto de Engenharia, a Apeop, dentre outros. Com o apoio do Sinicon e outras entidades, os prêmios eram financiados por empresas como Terex, Rhodia, Firestone, Dynapac, Rohr e Madzatti, cada uma oferecendo uma quantia diferenciada de acordo com a colocação do trabalho selecionado. O interessante era os nomes escolhidos para a premiação ano a ano:

Quadro 3.3 – Engenheiros homenageados pelo Prêmio de Criatividade na Engenharia:

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

Fonte: Revista O Empreiteiro. Edições nº 144, 160, 174, 185 e 197.

A revista que havia apoiado firmemente a ditadura e publicava peças de propaganda anti-insurrecionais escolhia como o nome do primeiro prêmio de Criatividade na Engenharia o calculista dos edifícios da nova capital federal. Um comunista que havia lançado com Oscar

<sup>783</sup> A Câmara de Comércio Brasil-EUA, por exemplo, premiou Jorge Atalla (da Copersucar), Mário Garnero (da Brasilinvest), Ângelo Calmon de Sá (do Econômico), Luís Eulálio Bueno Vidigal (da Cobrasma) e Luiz Furlan (da Sadia) antes que os mesmos sofressem derrotas empresariais. Ver O Globo, edição de 03/04/2011, p. 32.

Niemeyer, Jorge Amado, Alberto Passos Guimarães e Moacyr Werneck de Castro o quinzenário de cultura 'Paratodos', como relata a própria edição de O Empreiteiro por ocasião da premiação. Para a confecção dessa edição especial, foram publicados testemunhos de Niemeyer, Amado e Evandro Lins e Silva sobre o poeta e engenheiro Joaquim Cardozo<sup>784</sup>.

A revista passou a uma postura mais crítica ao longo do governo Geisel. Diversos editoriais foram publicados sobre a "crise", demandando união da 'classe' e maior atenção das empresas às entidades e, a partir de 1975, O Empreiteiro se juntou ao empresariado paulista nas condenações às políticas governamentais. Assim, criticou a estatização e atacou a continuidade das atividades da Ecex, estatal criada para implementação da ponte Rio-Niterói e que continuava atuando, concorrendo com construtoras. Em 1977, a revista fez ataques ao ministro dos Transportes no editorial "As conseqüências de uma política indefinida de transportes". Criticou as prioridades nas obras públicas, afirmando que empreendimentos como o trem-bala Rio-São Paulo e as usinas nucleares de Angra não deveriam constar na ordem primeira das políticas oficiais, sendo preferíveis obras como transporte público de massa, habitação popular, dentre outras<sup>785</sup>.

As críticas também eram endereçadas às grandes empresas e às entidades do setor, tidas como inoperantes:

E a classe somente se manifesta como um todo em tempos de crise, e mesmo assim sem um claro apoio das grandes empresas do setor, que preferem manobrar nos bastidores do que se 'comprometer' com posições que podem ser mal vistas por seu cliente monopolizador: os órgãos governamentais de obras públicas.<sup>786</sup>

A revista reclamava da chamada falta de líderes entre os empreiteiros, para requerer o pagamento em dia ou correção monetária dos débitos estatais, o aumento dos investimentos, a manutenção das obras e seu cronograma etc. As grandes passaram a ser atacadas nos editoriais, por tomar uma fatia cada vez maior do mercado e por sua apontada falta de posicionamento público diante das questões que rondavam o setor. A revista tomava a posição de defender as pequenas empresas, que viam seu espaço reduzido com a recessão e que se organizavam em entidades como a Apeop, não à toa, premiada pela revista<sup>787</sup>.

Diante da redução dos investimentos públicos em obras na segunda metade dos anos 70 em diante, a revista tentou se adaptar ao novo contexto. Eram feitas recomendações para

---

<sup>784</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de novembro de 1980, nº 154.

<sup>785</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 92, 112, 129 e 163.

<sup>786</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de fevereiro de 1977, nº 109. Outro exemplo está presente no editorial do nº 84.

<sup>787</sup> Revista O Empreiteiro. Ver, por exemplo, edições nº 119 e 155.

manutenção de equipamentos, diante da alta nos preços de máquinas e similares, e realizados debates com economistas com perfil de oposição, como Carlos Lessa. Orientava também as empresas para as novas obras priorizadas pelas políticas estatais, como saneamento, habitação popular, plataformas de petróleo e obras sociais como hospitais, escolas e urbanização de favelas. A revista preparava também reportagens e edições especiais sobre as possibilidades de ramificação, como na edição de setembro de 1980, que trazia na capa o título: “Diversificação: uma saída para as empreiteiras?” Nesse número, era apresentado o contexto adverso vivido então e as possibilidades para as empresas de construção pesada em outros setores da economia. A área mais incentivada foi a mineração, sendo que a editora responsável pela revista lançou, em 1978, a publicação ‘Minérios: extração e processamento’, que, bilíngüe, foi depois rebatizada para ‘Minérios e Minerales’. No lançamento da nova revista, também encabeçada por Joseph Young, era argumentado que esse era um mercado “sem crise” e que a adaptação ao novo ramo era relativamente fácil, dado que os equipamentos eram os mesmos ou similares aos da construção pesada. Não era acidente o fato de que os anunciantes das duas revistas eram basicamente os mesmos, empresas fornecedoras de máquinas e equipamentos, seja para a construção ou para a mineração<sup>788</sup>.

Apesar de as possibilidades de diversificação terem sido incentivadas pelos responsáveis pela revista, a fronteira mais abordada pelo periódico e que era dada como alternativa ao mercado interno era a exportação de serviços de engenharia. Além das notícias sobre concorrências no exterior, O Empreiteiro passou a publicar edições especiais voltadas para as atividades das empreiteiras brasileiras em outros países. Uma edição internacional era lançada geralmente no mês de dezembro e os contratos assinados por construtoras nacionais no exterior eram noticiadas, havendo orientação para as firmas que desejassem fazer o mesmo. A revista apoiou em editorial medidas como o financiamento do Banco do Brasil à atuação das construtoras brasileiras no exterior<sup>789</sup>.

Os novos ventos de abertura apareciam de outras formas na revista, antes adúladora do regime. Em junho de 1974, pela primeira vez após 6 anos e 76 edições de existência, a revista sobre construção tratava de um problema de segurança e saúde do trabalhador no canteiro de obra, abordando especificamente a questão da necrose do osso, causada pelo trabalho em tubulão com ar comprimido. Em novembro deste ano, o título do editorial era “Acidentes: um triste recorde mundial”, no qual era abordado o fato de o país ser líder mundial em acidentes de trabalho, com destaque para o setor de construção, no qual ocorriam mortes e lesão de

---

<sup>788</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 121, 152 e 161.

<sup>789</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 92, 143, 156 e 206.

operários. Nesta edição, era lançada a seção “Trabalho & segurança”, que trataria de problemas relacionados ao tema<sup>790</sup>.

Com a eclosão das greves nas fábricas do ABC paulista, Joseph Young assinou o editorial “Revedo as relações de trabalho”, no qual afirmava que as mobilizações em breve chegariam aos canteiros de obras e que os empreiteiros deveriam se precaver. Em maio de 1980, a reportagem de capa da revista era a seguinte: “A revolta chegou aos canteiros. Você está preparado?”. Na edição, era relatado o caso da rebelião dos operários da hidrelétrica de Tucuruí, no Pará, com leve tom crítico em relação à construtora Camargo Corrêa e à forma como a empresa tratava seus empregados. O editorial propunha “uma reforma ideológica” entre os empreiteiros, de modo a tratar melhor seus operários<sup>791</sup>.

Outro tema que veio à tona com a abertura política foi a questão ambiental. Em fevereiro de 1978, de maneira tímida, o problema era levantado em uma referência à precaução que as empresas deveriam ter com erosão desde o início da obra. Já em julho deste ano, o tema chegou à capa da revista, que trazia como manchete: “Obras públicas e meio ambiente: difícil convivência”. Pela primeira vez, o problema era abordado de maneira direta em uma reportagem, apesar de o editorial e as edições seguintes fugirem do assunto<sup>792</sup>.

O processo de abertura e a exposição pública de ‘escândalos’ envolvendo empreiteiras e obras públicas levou os responsáveis pela revista a abordar o assunto. Licitações como a de UHE de Itaparica (da Chesf) e a da Via Leste (da Dersa) foram duramente criticados por Joseph Young nos editoriais, acusadas de favorecimento explícito a certas empresas. Quando o presidente da CBIC, Luís Roberto Andrade Ponte, anunciou a campanha em favor da “moralização das concorrências públicas”, a proposta teve apoio da revista, em sentido oposto às grandes empreiteiras<sup>793</sup>.

A própria transição política foi acompanhada pela revista mês a mês, com mensagem de esperança em relação às possibilidades abertas pelo fim do regime civil-militar. Apesar de expor a intranqüilidade na qual os empreiteiros ficaram com a derrota de Andreazza nas prévias do PDS, principalmente em função do futuro incerto do projeto Nordeste, a revista acompanhou o processo de abertura política, dando enfoque às eleições estaduais de 1982 e às novidades trazidas pelos novos governantes do PMDB, além da votação no colégio eleitoral em janeiro de 1985. O novo conjunto de obras carregado por esses novos agentes políticos era

---

<sup>790</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 77 e 82.

<sup>791</sup> Revista O Empreiteiro. Edições de junho de 1978 e maio de 1980, nºs 125 e 148.

<sup>792</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 121 e 126.

<sup>793</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 123, 145 e 207.



tratado pela revista e, no governo Sarney, o ‘monetarismo’ de Dornelles foi criticado em editorial, em oposição ao ‘desenvolvimentismo’ de Belluzzo e Sayad<sup>794</sup>.

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

### **Empreiteiros e grande imprensa:**

Além dos periódicos de viés ‘técnico’ e de circulação mais restrita, a história do país mostra grande interesse dos empresários da construção pelos veículos de comunicação de ampla circulação. Os construtores são importantes anunciantes e usaram jornais e similares como meio para atingir certos objetivos, geralmente relacionados ao Estado e às políticas públicas. Em maio de 1985, em meio à transição política, o Sinicon, em parceria com a Comissão de Obras Públicas da CBIC, decidiu em reunião que atuaria em três frentes para alcançar suas finalidades, sendo a imprensa uma delas. Era comum ainda verificar notas em grandes jornais com a defesa dos objetivos do setor, como em agosto de 1986, quando o Sinicon publicou nota em jornais do Rio defendendo a volta da vinculação de recursos voltados para investimentos<sup>795</sup>. Comum também é verificar líderes de associações, como

---

<sup>794</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edições nº 170, 208 e 209.

<sup>795</sup> Informe Sinicon. Edições de 31 de maio de 1985 e de agosto de 1986, nº 5, ano II, e 8, ano III.

AEERJ e Sinicon, escreverem artigos em jornais, inclusive como articulistas fixos, como Francis Bogossian n'O Globo e Emílio Odebrecht na Folha de São Paulo.

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

Eu bebia com o Jânio desde que ele era vereador, era amigo dele, até onde o Jânio pode ser amigo de alguém. Aí, veio o Jânio prefeito, o Jânio governador. A gente precisava mostrar que o Jânio sabia gerenciar. Só que custava 20%. Quem dava o dinheiro eram os empreiteiros. Alguém do governo chegava na Camargo Corrêa e dizia: Arranja aí dez mil-réis para sair uma reportagem em O Cruzeiro.<sup>796</sup>

O relato mostra como a promoção política de um administrador passava por matérias pagas em veículos de comunicação, com pagamento feito por construtoras. O mesmo jornalista relata que fez matérias pagas para divulgar obras feitas por agências sob a alçada de Eliseu Resende, Mário Andreazza, Adhemar de Barros, Juscelino Kubitschek e Israel Pinheiro<sup>797</sup>.

A imprensa brasileira, como em outras partes do mundo, tem vínculo histórico com empresas interessadas na difusão de suas idéias, valores e projetos e no uso do veículo como instrumento político junto a agências do aparelho estatal. Nos arquivos diplomáticos norte-americanos, que o historiador Carlos Fico teve acesso, via-se o desprezo dos funcionários da embaixada dos Estados Unidos pelos jornais brasileiros. Esses eram vistos como oportunistas, irresponsáveis, indignos de confiança e, corriqueiramente, pagos: “centenas de artigos que se pretendem notícias honestas são, na verdade, comprados ou pagos pelos interesses das companhias, organizações ou políticos.”<sup>798</sup>.

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

Esses interesses, por sinal, incluíam a vassalagem à Light, que sempre deu dinheiro aos jornais de Chateaubriand. Fui testemunha, às vezes protagonista, de episódios que ilustram à perfeição a subserviência dos Associados à poderosa empresa. [...] McCrimmon comandava uma empresa que distribuía propinas a todos os jornais da época. Mesmo o jornal do PC, 'A Manhã', recebia verba da Light. Os editorialistas mais influentes recebiam diretamente da empresa pagamentos destinados a torná-los dóceis diante das imoralidades que a beneficiavam.<sup>799</sup>

<sup>796</sup> CARVALHO, Luiz Maklouf. *Cobras Criadas*. op. cit. p. 471.

<sup>797</sup> CARVALHO, Luiz Maklouf. *Cobras Criadas*. op. cit. p. 469-70.

<sup>798</sup> FICO, Carlos. *O Grande Irmão*. op. cit. p. 45.

<sup>799</sup> WAINER, Samuel. *Minha Razão de Viver*. op. cit. p. 114-5.

O relato de Samuel Wainer aponta como interesses empresariais muitas vezes condicionavam ou determinavam reportagens, notícias, editoriais ou toda a orientação de um jornal. Do outro lado, era uma estratégia das empresas usar a imprensa como meio para atingir objetivos.

Empresários da construção influíam na imprensa de maneira pontual, em certas matérias, para pressionar por obras ou pagamento de débitos do governo, porém alguns empreiteiros deram um salto nas suas relações com esses veículos, tornando-se proprietários de empresas de comunicação. Esse é o caso de Henry Maksoud, dono da paulista Hidroservice e que, em 1974, ampliou seus horizontes de atividades ao comprar o grupo editorial Visão, responsável pela revista Visão, carro-chefe do grupo, além dos periódicos ‘Dirigente Construtor’, ‘Dirigente Rural’, ‘Dirigente Industrial’, ‘Quem é quem’, ‘Dirigente Municipal’ e ‘Perfil’, os dois últimos voltados para administração pública. Além disso, a editora lançava livros, como a obra do economista austríaco Friederich Hayek, ‘Os Fundamentos da Liberdade’, editada em parceria com a EdUnB, com tradução e prefácio do próprio Henry Maksoud, principal defensor e difusor das idéias do autor neoliberal no país. A revista Visão fora fundada em 1952 no Rio, mudando-se em 1957 para São Paulo. Em 1972, foi comprada por Said Farah e, em 1974, por Maksoud, que retirou a tendência independente e mais crítica do periódico, afastando, por exemplo, o redator Zuenir Ventura. A revista era muito ligada à Abdib – da qual fazia parte a Hidroservice – e comemorou os 20 anos da associação em edição especial. Andreazza foi capa do periódico e anualmente era lançado o guia ‘Quem é quem na economia brasileira’, com dados e listas das maiores empresas do país, setorial e globalmente. A Visão deixou de circular em 1993<sup>800</sup>. De acordo com dado da revista O Empreiteiro, O Dirigente Construtor era a segunda revista de maior circulação sobre o setor de construção no país, perdendo apenas para a própria O Empreiteiro<sup>801</sup>.

Além dos semanários, os empresários da construção tiveram atuação junto à imprensa diária, influenciando na linha editorial de importantes jornais de circulação nacional. Isso não se limita ao período da ditadura, tendo iniciado aproximadamente em meados da década de 50, com o impulso econômico e político dos empreiteiros com as obras públicas da administração JK. O relato do dono do jornal Última Hora, Samuel Wainer, parece ser esclarecedor:

Em outra ocasião, quando eu estava novamente às voltas com dívidas junto ao Banco do Brasil, um alto funcionário da instituição passou-me uma informação preciosa: havia um empresário estreitamente ligado ao presidente, empreiteiro de

---

<sup>800</sup> CEZAR Júnior, Gervásio. “Organização do projeto neoliberal...”. *op. cit.* p. 1-12.

<sup>801</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de outubro de 1977, nº 117.

obras públicas, que costumava socorrer amigos comuns em apuros. Seu nome: Marcos Paulo Rebello [sic], dono de uma empresa que se responsabilizara por boa parte da construção de Brasília.<sup>802</sup>

Wainer se refere ao principal construtor envolvido nas obras da nova capital e empreiteiro mais próximo do presidente Kubitschek, o dono da companhia Rabello. A seguir, Wainer relata como conseguiu livrar seu jornal das dívidas:

Fui ao encontro de Rabello, que a princípio tentou negar qualquer ligação com Juscelino. Ao constatar a inutilidade da negativa, tornou-se bastante receptivo e sugeriu que eu lhe vendesse 45% das ações da Érica, minha empresa. As ações foram efetivamente transferidas para seu nome, e retribuí com material publicitário a ajuda que a Rabello me prestou. De qualquer forma, naquele momento eu conheci uma figura indispensável à decifração dos segredos do poder no Brasil: o empreiteiro. Marco Paulo Rabello era apenas um deles. Muitos outros haveriam de surgir no meu caminho.<sup>803</sup>

Esse parece ser um primeiro caso de empresa de construção pesada que se tornou acionista de um veículo de comunicação. Ao deter parte da firma controladora do jornal de Wainer, Rabello tinha acesso a um dos jornais mais importantes do país, com ligação com o grupo político dirigente daquele momento, da aliança PTB-PSD. O Última Hora havia sido fundado em 1951 a pedido direto do presidente Getúlio Vargas, de modo a contrabalançar a imprensa de oposição ao seu governo. Logo, o jornal estabeleceu sólidos laços com empresários que tinham negócios com o governo e inserção no PTB, partido com amplo acesso ao jornal<sup>804</sup>.

Na sua autobiografia, o diretor do jornal que deveria ser a ‘Volta Redonda da imprensa brasileira’ explica as ações dos empreiteiros junto à imprensa a partir do período JK:

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

Assis Chateaubriand, por exemplo, costumava procurar pessoalmente ministros de Estado, ou mesmo o presidente da República, para solicitar que um trecho de uma

---

<sup>802</sup> WAINER, Samuel. *Minha Razão de Viver*. op. cit. p. 223.

<sup>803</sup> WAINER, Samuel. *Minha Razão de Viver*. op. cit. p. 223.

<sup>804</sup> FERREIRA, Marieta de Moraes; MESQUITA, Cláudia. “Os anos JK no acervo da Biblioteca Nacional”. In: BIBLIOTECA Nacional. *Brasileira da Biblioteca Nacional: guia de fontes sobre o Brasil*. Rio de Janeiro: Fundação Biblioteca Nacional / Nova Fronteira, 2001. p. 329-368.

determinada obra – uma rodovia, uma hidrelétrica – fosse entregue a esta ou àquela construtora. Ficava claro que, se o pleito não fosse atendido, a ira do jornal desabaria sobre o autor da recusa. Era melhor, portanto, atender ao pedido. Feito o acerto, as empreiteiras premiadas presenteavam o emissário com 10% do total da quantia orçada para a obra. Geralmente essa porcentagem significava cifras milionárias. [...]

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

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

A presença dos empreiteiros na cena política brasileira [esse depoimento foi gravado em 1980] é ainda fortíssima. Eles seguem interferindo na nomeação de ministros que agirão nas áreas incluídas em seu universo de interesses, financiando partidos e candidatos, elegendo deputados e senadores, influenciando a linha editorial de jornais e revistas. Negócios desse tipo não costumam deixar rastros, mas é fácil deduzir que nestes últimos anos foram captados dessa forma alguns bilhões, repartidos entre empreiteiros e seus sócios na imprensa.<sup>805</sup>

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

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

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

---

<sup>805</sup> WAINER, Samuel. *Minha Razão de Viver*. op. cit. p. 224-5.

O ministro dizia: não posso, já me comprometi com beltrano. ‘Bom, se você não me der, leva pau.’<sup>806</sup>

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

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

Entre 6 de janeiro de 1962 [sic], quando Jango assumiu efetivamente o poder, e 31 de março de 1964 a Última Hora não só dispôs de força política como, também, esteve em ótima situação econômica. É que nesse período, mais do que nunca, tive acesso aos empreiteiros deste país e às verbas imensas por eles controladas. Como já disse nessas memórias, não é possível escrever a história da imprensa brasileira sem dedicar um vasto capítulo aos empreiteiros. Não se trata, insisto, de uma exclusividade nacional – desde os tempos do Império romano os responsáveis pela execução de obras públicas mantêm relações especiais com os donos do poder. No governo Goulart, de todo modo, aproximei-me desses homens mais que em qualquer outra época. Isso me permitiu conhecê-los melhor e, também, assegurar à minha empresa dois anos de prosperidade.

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

Nunca participei desses entendimentos preliminares. Minha tarefa consistia em, tão logo se encerrasse a concorrência, recolher junto ao empreiteiro premiado a contribuição de praxe. Não aceitávamos cheques, o pagamento vinha em dinheiro vivo. Uma vez por mês, ou a cada dois meses, eu visitava os empreiteiros e recolhia suas doações, juntando montes de cédulas que encaminhava às mãos de João Goulart.<sup>807</sup>

Esse esquema de propinas denunciado por Wainer, que relacionava empreiteiros ao governo Goulart tinha a mediação do jornalista, conforme indica o seu relato. O acerto de lances de

---

<sup>806</sup> Fita nº 19, p. 4/451 do material bruto de Samuel Wainer *apud* ROUCHOU, Joëlle. *Samuel: duas vozes de Wainer*. 3ª ed. Rio de Janeiro: EdUniverCidade, 2004. p. 91.

<sup>807</sup> WAINER, Samuel. *Minha Razão de Viver. op. cit.* p. 237-8.

concorrências e pagamento de comissões indicam a organicidade dos empreiteiros, que podiam usar suas entidades e inserção em agências estatais para tal. Os empresários do setor geralmente avaliam o período do início de 1963 a março de 1964 como positivo para o mercado de obras, em uma continuação dos projetos do período JK, após período de certo congelamento das encomendas, nos anos de 1961 e 1962<sup>808</sup>. Os esquemas irregulares do período serviram como uma justificativa dada pelos grupos golpistas para a ação armada de abril de 1964 e intervenção imediata em órgãos como o DNER.

Wainer traz mais subsídios de como procediam os empreiteiros no período Goulart:

Nesse período, os empreiteiros procuraram, com sucesso, consolidar e ampliar seus vínculos com o governo. Passaram, por exemplo, a patrocinar comícios – o famoso comício das reformas ocorrido em 13 de março de 1964, por exemplo, teve suas despesas pagas por um grupo de empreiteiros. Às vésperas da votação de alguma lei cuja rejeição ou aprovação interessava aos empreiteiros, pequenas fortunas influenciavam o comportamento de deputados e senadores ligados ao governo. Como o ministro da Viação, Hélio de Almeida, um homem irretocavelmente honesto, jamais admitiu participar de tais falcatruas, o mapa da mina deslocou-se para os escalões intermediários, e então cresceram a importância e o peso de instrumentos como o Última Hora, um jornal cujo franco acesso ao poder poderia favorecer a promoção, ou precipitar a demissão, de certos burocratas. Era compreensível que os empreiteiros me tratassem com muita consideração.<sup>809</sup>

Vê-se na ação dos empresários do setor um jogo duplo. Enquanto alguns deles davam suporte ao governo e financiavam suas atividades políticas, outros ou os mesmos financiavam ações de desestabilização e conspiração contra o presidente João Goulart, através do Ipes, o que envolvia empreiteiros como Marco Paulo Rabello (da Rabello), Haroldo Poland (da Metropolitana), Eduardo Gomes (da Kosmos e Montreal), dentre outros<sup>810</sup>. A passagem denuncia também o alto grau de organização e ação conjunta desses empresários, sempre referido como “grupo” por Wainer, além da intensa atuação parlamentar dos mesmos.

Com o golpe de 1964, alguns empresários e organismos de imprensa relacionados a eles e ao governo Jango sofreram repressão do grupo golpista. Marco Paulo Rabello, mesmo financiando o Ipes, sofreu derrota e passou a perder concorrências. Já o jornal de Wainer teve sua sede no Rio depredada e a sucursal em Recife fechada, sendo seu chefe torturado. O dono do jornal, cassado pelo primeiro Ato Institucional, pressentindo que seria alvo dos responsáveis pela quebra da ordem institucional, refugiou-se na embaixada do Chile. Dois dias depois de chegar ao local, Wainer relata ter recebido uma inesperada visita:

---

<sup>808</sup> Ver, por exemplo, QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande. op. cit.* p. 242-3.

<sup>809</sup> WAINER, Samuel. *Minha Razão de Viver. op. cit.* p. 238.

<sup>810</sup> DREIFUSS, René Armand. *1964: a conquista do Estado. op. cit.* p. 636-41.

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

– Não quero vender a Última Hora, Ibrahim – informei.

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

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

- Eles pagam o preço que você estabelecer – ressaltou Ibrahim.

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

Alguns meses depois, exilado em Paris, recebi a visita de um emissário desse grupo de empreiteiros, liderados pelos irmãos Alencar – Maurício, Marcelo e Mário. Os Alencar haviam cultivado lucrativas ligações com multinacionais e militares, e pressentiam que, com o golpe de 64, sua hora chegara<sup>811</sup>.

Apenas dois dias após o golpe, Samuel Wainer recebia proposta para vender seu jornal. Os empreiteiros agiam coletivamente tentando ampliar seu poder e influência política. A iniciativa coube a um grupo de empreiteiros liderados pelos donos da Metropolitana, provavelmente incentivados por outras figuras responsáveis pelo golpe e pelo novo governo. O presidente da Metropolitana então, Haroldo Poland, era próximo do coronel Golbery do Couto e Silva e atuava com ele no Ipes<sup>812</sup>. A ligação posterior desses empreiteiros com Andreazza é também assinalada por Wainer.

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

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

---

<sup>811</sup> WAINER, Samuel. *Minha Razão de Viver. op. cit.* p. 262-3.

<sup>812</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Derrotada. op. cit.* p. 167-79.



apressasse o pagamento. Naturalmente, era um trabalho que lhe rendia enormes comissões.<sup>813</sup>

O relato de Wainer em relação a Nasser indica a importância que o jornalista ligado a Chatô teve na relação com os empresários de obras públicas. Nasser era procurado por empreiteiros para tentar facilitar pagamentos e vitórias em concorrências, tendo sido procurado por Marco Paulo Rabello, Murillo Mendes (da MJ) e outros. O jornalista montou com o advogado Frederico Gomes da Silva uma empresa de “lobby e serviço de relações públicas”<sup>814</sup>.

O golpe de 1964 teve amplo apoio da grande imprensa do país, com a exceção praticamente única da rede do Última Hora. Jornais que depois passaram a uma postura crítica ao regime, como o Correio da Manhã, defenderam a quebra da ordem institucional. Com o prolongamento do regime, o quadro se modificou e alguns órgãos de imprensa passaram a – ou tentaram – uma atitude crítica ao governo. A pequena imprensa alternativa e de opinião foi amordaçada pela censura e cerceada, enquanto alguns jornais maiores sofreram censura prévia, propostas de aquisição, além da prisão de seus dirigentes, como Hélio Fernandes, que comprou a Tribuna da Imprensa de Lacerda e teve o jornal atacado nos anos 70<sup>815</sup>.

Já outros veículos jornalísticos ampliaram seus poderes a partir de uma subordinação e apoio ao regime. Grupos comunicação cariocas como O Globo, da família Marinho, O Dia, de Chagas Freitas, e o Jornal do Brasil, de Nascimento Brito, ganharam força com o regime, ampliando sua circulação e desenvolvendo atividades além da imprensa escrita, o que potencializou sua ação e poder político. Incêndios múltiplos e quase simultâneos ocorreram em 1969 em quatro emissoras de televisão e foram atribuídos a grupos de esquerda ‘terrorista’. No caso, nenhum grupo da luta armada assumiu as ações, mas os ‘atentados’ renderam às empresas de comunicação recursos de seguros que serviram para renovação e modernização de seus equipamentos<sup>816</sup>. Além disso, jornais e revistas como Veja e Manchete faziam edições especiais sobre grandes projetos de engenharia da ditadura, como a Transamazônica e Itaipu, em tom de exaltação e apoio<sup>817</sup>.

Nem todos jornais serviam à bajulação e suporte ao regime e suas políticas. Um exemplo disso era jornal carioca de Niomar Moniz Bittencourt:

Ao nível da imprensa, o centro da oposição estava localizado no Correio da Manhã, de onde surgiram os excelentes artigos condenando o Governo. Antônio Callado,

---

<sup>813</sup> WAINER, Samuel. *Minha Razão de Viver. op. cit.* p. 185.

<sup>814</sup> CARVALHO, Luiz Maklouf. *Cobras Criadas. op. cit.* p. 383-486.

<sup>815</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Escancarada*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002. p. 207-21.

<sup>816</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Escancarada. op. cit.* p. 59-67.

<sup>817</sup> RAUTENBERG, E. “A revista...”. *op. cit.* p. 1-5; GASPARI, Elio. *A Ditadura Derrotada. op. cit.* p. 197-213.

Oto Maria Carpeaux, Carlos Heitor Cony, Marcio Moreira Alves e Hermano Alves eram alguns dos autores da crítica à ditadura. Os jornais chegavam às bancas e praticamente se esgotavam. Se a venda avulsa desse lucro, o Correio da Manhã daquela época teria prosperado rapidamente. A política de Castelo, que acabou culminando com a edição do AI-2, após a vitória da Oposição em Minas e Rio, era dissecada impiedosamente. [...] O Correio da Manhã foi asfixiado pelo corte de propaganda. Só com a venda avulsa não dava para agüentar.<sup>818</sup>

O relato do jornalista Fernando Gabeira exemplifica como o governo pressionava empresários para não financiar uma imprensa não bem vista, crítica ao governo.

O jornal fundado em 1909 por Edmundo Bittencourt era um dos mais tradicionais da imprensa do Rio e com a morte de seu fundador, sua administração passou para a viúva Niomar Bittencourt. Esta foi fortemente pressionada pela repressão estatal para ceder em seu ímpeto opositor nos primeiros anos da ditadura. Após seu encurralamento, inclusive com prisão do editor com o AI-5<sup>819</sup>, Bittencourt aceitou proposta de arrendamento do jornal para um grupo de empreiteiros. Segundo Wainer, o projeto dos empresários era o seguinte:

O grupo de empreiteiros que arrendara o Correio da Manhã, liderado por Maurício Alencar, estava agora interessado em comprar o Última Hora, uma idéia que lhe permitiria consumir um plano diabólico. A idéia desses empreiteiros era esvaziar progressivamente o Correio da Manhã, cuja tiragem caía dia a dia, transferindo para outro jornal, no caso a Última Hora, todos os contratos que parecessem lucrativos.<sup>820</sup>

O Correio da Manhã passou a ser controlado em 1969 por Maurício Alencar e Frederico Gomes da Silva, que lideravam um grupo de empreiteiros com interesses no jornal. Niomar Bittencourt preferiu entregar o periódico para esses empresários a fazê-lo para a família Frias, da Folha de São Paulo, que também fez proposta. Segundo Jéferson Andrade, a intenção dos dois empreiteiros ao arrendar o jornal era criar um veículo para defender a candidatura de Andreazza à presidência na sucessão de Costa e Silva. O derrame do presidente frustrou o plano dos empresários, fazendo com que eles forçassem sua decadência<sup>821</sup>.

Antes disso, porém, as modificações ficaram visíveis no diário no mês de setembro de 1969. Até então, o jornal fazia reportagens sobre os prisioneiros liberados com o seqüestro do embaixador norte-americano, inclusive com entrevistas, além de notícias sobre a perseguição a Niomar Sodré e notas duras sobre as medidas autoritárias do regime. Passou depois a órgão de comunicação que mais parecia canal oficial de divulgação do governo. No dia da saída de

---

<sup>818</sup> GABEIRA, Fernando. *O Que é Isso, Companheiro?* 26ª ed. Rio de Janeiro: Codecri, 1981. p. 30.

<sup>819</sup> STEPAN, Alfred. *Os Militares na Política: as mudanças de padrões na vida brasileira*. Rio de Janeiro: Artenova, 1975 [1971].p. 157-65.

<sup>820</sup> WAINER, Samuel. *Minha Razão de Viver. op. cit.* p. 279.

<sup>821</sup> ANDRADE, Jefferson Ribeiro de. *Um Jornal Assassino: a última batalha do Correio da Manhã*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1991. p. 231-2.

Bittencourt, 11 de setembro, veio propaganda do Clube de Engenharia no jornal e, dois dias depois, notícia sobre a construção do elevador Paulo de Frontin e sobre as ações do ministro dos Transportes, com a reportagem “Andreazza vê crime de lesa-pátria na ação anti-governo”<sup>822</sup>. Os novos donos pareciam sinalizar o novo corte editorial do periódico. Os empreiteiros se beneficiaram de um veículo com ampla circulação, cadernos populares, como Esportes, e colunistas do porte de Carlos Drummond de Andrade. Já na edição de 14 de setembro, os nomes dos novos donos apareceram na capa do jornal e a nota “Definição” explicava sua reorientação:

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

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

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

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

Como tal comportamento se coaduna com os nossos princípios aqui já enunciados, desnecessário será afirmar o nosso propósito de colaboração com as Forças Armadas, visando a melhor solução para a crise brasileira, a restauração da normalidade democrática e a plena garantia da paz e ordem internas.<sup>823</sup>

Vê-se no trecho como os empreiteiros usaram a justificativa da responsabilidade social para tomar a direção do jornal, escondendo o interesse de difundir através dele suas concepções de mundo e a defesa da candidatura de Andreazza. Mostraram ainda estar afinados com o projeto e o discurso oficial do papel dos militares na intervenção política naquele momento.

A partir de então, seriam comuns reportagens sobre as obras do metrô, da usina de Ilha Solteira e da nova catedral do Rio, além de informes sobre as atividades da Adesg e da Sociedade dos Engenheiros da Guanabara. A sua tendência, no entanto, era a decadência e o periódico deixou de circular em 1974<sup>824</sup>.

---

<sup>822</sup> O CORREIO da Manhã. Edições de 11 e de 13 de setembro de 1969.

<sup>823</sup> O CORREIO da Manhã. Edição de 14 de setembro de 1969.

<sup>824</sup> FERREIRA, Marieta de Moraes; MESQUITA, Claudia. “Os anos JK...” *op. cit.* p. 329-368.

Já o Última Hora ficou em situação também difícil com o AI-5. Após resistência de Wainer em vendê-lo, nova proposta dos empreiteiros levou o dono do diário a cedê-lo para Maurício Alencar e seus colegas pelo valor de US\$ 1,5 milhão, divididos em 36 parcelas mensais. Antes disso, Wainer havia vendido o Última Hora paulista para a Folha de São Paulo, de Otávio Frias, que lhe afirmou que a Fiesp ficara muito feliz com a operação<sup>825</sup>.

O controle de ambos jornais pelos empreiteiros consolidava o poder desses empresários, fornecendo-lhes instrumento para influir sobre outros segmentos sociais e atuar junto a cargos e posições no aparelho estatal. Os dois jornais ganharam foco claro em suas diretrizes e orientação editorial, tornando-se porta-vozes das firmas de construção pesada. Seus anseios, projetos e idéias estavam presentes nas matérias e na orientação dos jornais. Exemplo disso ocorreu em 26 de junho de 1972, quando o editorial do Correio da Manhã defendeu a prorrogação do mandato presidencial de Médici por um ano, com a justificativa de que seu fim deveria coincidir com o período dos governos estaduais. Segundo documentos de Geisel aos quais Elio Gaspari teve acesso, o então presidente da Petrobrás viu naquele gesto o dedo do ministro Andreazza<sup>826</sup>.

O Correio da Manhã circulou com tiragem decrescente até 1974 e o Última Hora foi editado ainda por mais um tempo. A Metropolitana, dos irmãos Alencar, foi à falência no final de 1974, após sofrer com atrasos de pagamentos de órgãos governamentais e ter os canais de financiamento para suas dívidas fechados pelos bancos, no início do governo Geisel. A revista O Empreiteiro explica o fechamento da construtora carioca por problemas de atraso nos pagamentos da agências governamentais e má gestão, citando o arrendamento do Correio da Manhã<sup>827</sup>. Parece, no entanto, que o motivo que levou a empreiteira à falência tem relação com a transição política entre as gestões Médici e Geisel e os conflitos políticos adquiridos por Maurício Alencar nessa passagem entre os dois governos.

Não pretendemos nesse sub-capítulo ter feito um balanço completo da trajetória dos veículos de comunicação no Brasil, mas apontar a existência e os motivos que levavam os empreiteiros a se interessar por esses meios de divulgação e circulação. O importante a reter é a forma de atuação das empresas do setor, que passou de ações pontuais e pagamentos para serviços específicos antes da ditadura, para o controle de empresas de comunicação após o golpe. O re-posicionamento político dos empresários da construção após 1964 permitiu que

---

<sup>825</sup> WAINER, Samuel. *Minha Razão de Viver. op. cit.* p. 280-1.

<sup>826</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Derrotada. op. cit.* p. 206.

<sup>827</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de janeiro de 1975, nº 84.

eles estabelecessem uma forma ainda mais poderosa de influência política. Mais que isso, a ação articulada de construtoras para controlar dois jornais de ampla circulação nacional demonstra nova escala do nível de organização e ação política desses empresários, mostrando que a coesão entre eles se fortalecia, tanto no âmbito das relações entre si como na comunhão de idéias que os uniam. Assim, os jornais expressavam a visão comum que esses empreiteiros tinham sobre temas e aspectos da vida nacional. Os empreiteiros, já organizados em um partido próprio desde 1959, o Sinicon, agora tinham um canal para exposição de seus valores, concepções de mundo, projetos e demandas. O sindicato parece ter sido espaço para articulação e decisão sobre a ação dos empreiteiros na imprensa, encontrando-se ali os empresários que tomaram o Correio da Manhã e o Última Hora. O partido dos empreiteiros parecia ser cada vez mais complexo e poderoso, já que contava agora com dois diários nacionais, além de um especial representante direto no aparelho de Estado, o ministro Mário Andreazza. Antes de analisar esse e outros intelectuais dos empreiteiros, é importante conhecer suas principais campanhas e mobilizações ao longo da ditadura.

### **3.3 – Campanhas e mobilizações das construtoras e seus aparelhos privados:**

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

#### **A campanha em “defesa da engenharia brasileira”:**

O movimento da “luta pela engenharia brasileira”, iniciado por membros do Clube de Engenharia desde fins de 1964 e que se tornou campanha nacional em 1966, foi a mais importante, poderosa e eficiente organização e ação em torno de certas propostas dos

empresários da engenharia nos 21 anos de regime civil-militar. Detonada e liderada por empresários do setor de projetos e consultoria de engenharia, a campanha ultrapassou os limites do CE e teve repercussões sobre a sucessão presidencial e as diretrizes e políticas da nova gestão federal iniciada em 1967. Partindo de uma crítica à política do governo Castello de fazer uso de empresas de engenharia estrangeiras, que vinham atreladas aos financiamentos de organizações forâneas, a mobilização desses empresários conseguiu auxiliar a reorientar as políticas para o setor, tendo como resultado direto a criação de um grupo de trabalho governamental em 1967 e, em especial, um decreto de 1969 que estabelecia a reserva de mercado para construção, projetos e montagem industrial de obras realizadas pelo governo brasileiro a companhias nacionais. Apesar da participação não tão exposta de empresários da construção pesada, esses foram beneficiários diretos desta medida.

A mobilização teve como origem uma reunião do Conselho Diretor do Clube de Engenharia (CD-CE) de 21 de dezembro de 1964, na qual o engenheiro Jaime Rotstein, dono da firma de engenharia Sondotécnica<sup>828</sup>, fez uma exposição sobre a chegada então recente de técnicos e empresas estrangeiras que estavam prestando serviços para o governo em diversos projetos de obras e engenharia. Após o relato, o CD-CE resolveu criar comissão provisória para a “defesa e desenvolvimento da engenharia brasileira”, formada por membros do clube. Maurício Joppert da Silva, ex-presidente da entidade, e ativo integrante da campanha, explica o estopim do movimento com o pronunciamento de Rotstein no CD-CE:

Em seu discurso de 21 de dezembro de 1964, perante o Conselho Diretor do Clube de Engenharia, de que é membro, expôs com inexecedível clareza a situação de inferioridade de tratamento por parte dos poderes públicos daqueles engenheiros e empresas, em relação a técnicos e entidades estrangeiras da mesma natureza profissional que recebem contratos de procedência oficial para trabalhar em nosso país.<sup>829</sup>

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

É preciso esclarecer que o Conselho Diretor do Clube de Engenharia é uma assembléia apolítica, de homens cultos que conhecem o valor da técnica e do trabalho estrangeiro, que sabem o quanto o Brasil deve a eles nos primeiros anos de sua vida como nação independente, que procurava progredir e enriquecer, valorizando seus recursos naturais. Portanto, jamais patrocinará êle uma dessas campanhas de espírito xenófobo e de fundo ideológico suspeito, disfarçadas com o

---

<sup>828</sup> Mais informações sobre a sua trajetória em MENDONÇA, Sonia Regina de. *O Patronato... op. cit.* p. 287.

<sup>829</sup> SILVA, Maurício Joppert da. Prefácio. In: ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa... op. cit.* p. VII.

rótulos [sic] de ‘nacionalistas’, palavras que em tais casos se deve ler ‘comunistas’.<sup>830</sup>

Em outras ocasiões, o ex-ministro da Viação e Obras Públicas havia demonstrado a visão de que o Clube de Engenharia era um espaço “desprovido de orientações políticas”. Além disso, haveria um objetivo de ordem técnica na reclamação dos engenheiros e assim Joppert explicava o motivo da movimentação no setor:

Uma das causas mais focalizadas residia no desconto que era feito nos empréstimos da AID para elaboração ou revisão de projetos de assistência técnica às obras, por firmas consultoras norte-americanas, em casos em que os projetos já haviam sido feitos pela administração brasileira ou por firma nacional, de assunto em que já tínhamos experiências, havendo executado obras com notória perfeição.

A comissão formada pelo clube a partir de dezembro de 1964 visava estudar essa atuação de técnicos e empresas estrangeiras em obras e projetos no Brasil, pois havia indícios de que as mesmas vinham ancoradas nos financiamentos de organizações de fomento multilaterais ou do governo norte-americano.

A comissão fez relatório em 1965, elencando contratos estabelecidos entre o governo brasileiro e empresas estrangeiras e condenando essa prática. Francisco Rodrigues Saturnino de Brito Filho, presidente do Clube de Engenharia e dono de uma empresa de projeto de engenharia, enviou carta ao presidente da República reclamando do atrelamento dos empréstimos das entidades estrangeiras à contratação de firmas de fora do país:

Em nome do Clube de Engenharia tivemos a honra de telegrafar a Vossa Excelência manifestando estranheza de que os órgãos federais competentes não houvessem providenciado para que se fizesse convite a entidades brasileiras para execução dos estudos de programas e projetos do plano de transportes a ser financiado pelo Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD).<sup>831</sup>

No resto da carta, Saturnino Brito destaca a experiência da engenharia brasileira e projetos complexos por ela realizados. O presidente Castello repassou a correspondência ao ministro do Planejamento, Roberto Campos, que elogiou os critérios de empréstimo do BIRD ao Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (Geipot), bem como o da USAID para a Finep.

Parecia claro que um dos principais responsáveis pelos contatos com entidades estrangeiras de financiamento era Roberto Campos, que acabou por se tornar um alvo de

---

<sup>830</sup> SILVA, Maurício Joppert da. Prefácio. In: ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. VII-VIII.

<sup>831</sup> ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 72.

ataque da campanha. Em 1966, a comissão provisória foi transformada na Comissão Permanente de Defesa da Engenharia Brasileira (CPDEB), atrelada ao Clube de Engenharia e que tinha por objetivo “promover todas as providências necessárias para que na prática venham a ser observados, no país, os princípios fundamentais constantes dos quatro pontos da doutrina firmada pelo Clube no que tange ao ‘know how’ e à técnica nacionais.”<sup>832</sup> Essa reformulação da comissão se originou após uma polêmica palestra do diretor geral do DNER, José Salviano Lafayette do Prado, no Clube de Engenharia, em 1966.

O diretor máximo da autarquia federal foi convidado pelo clube em 21 de janeiro deste ano para explicar um contrato específico, dentre os vários estudados pela comissão, o da duplicação de trecho da rodovia Presidente Dutra. Os 267 quilômetros a serem duplicados, mais uma revisão da antiga pavimentação custariam Cr\$ 41 bilhões, sendo Cr\$ 17 bilhões do DNER e os outros 34 bilhões (US\$ 20 milhões) de empréstimo da USAID, agência norte-americana de ajuda internacional. Prado explicou que dentro do montante emprestado pelo órgão do governo dos EUA, exigia-se que US\$ 400 mil (depois, elevado para 500 mil dólares) fossem gastos na revisão e execução de projetos e supervisão feita por consultores norte-americanos, que deveriam ser escolhidos de uma lista fornecida pela USAID. A determinação retirava do DNER a função de fiscalizar a obra, mas Prado argumentou que essa era uma “imposição habitual” dos financiamentos, correspondendo a apenas 1,12% do valor global da obra, e que “sem isso, nada feito”, como lhe haviam assegurado<sup>833</sup>.

Essa exposição gerou protestos dos engenheiros presentes na sessão. Vários reclamaram da retirada da função do DNER na obra e outros argumentavam que havia empresas nacionais gabaritadas para realizar o serviço a cargo das firmas norte-americanas. Rotstein afirmou que a exigência era “um verdadeiro atentado à soberania do País e à engenharia brasileira.”<sup>834</sup> A partir desse evento, a mobilização do Clube de Engenharia tomou proporções bem maiores do que até então. Os membros da comissão e do clube passaram a atuar em várias frentes, de modo a desmoralizar e tentar reverter as medidas do governo. Para isso, acessaram a imprensa, órgãos estatais, outras entidades de engenharia e militares.

Alguns engenheiros do clube e da comissão de defesa da engenharia brasileira foram ter audiência com o embaixador dos Estados Unidos no Brasil, Lincoln Gordon. Rotstein relata que na embaixada, Gordon negou a existência da imposição de empresas por parte das agências norte-americanas e elogiou a iniciativa dos engenheiros brasileiros: “Defendam-se.

---

<sup>832</sup> CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. Rio de Janeiro: Engenharia, 1967. p. 121.

<sup>833</sup> ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 60-1.

<sup>834</sup> ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 79.



A engenharia brasileira merece respeito. Na minha pátria, confundem o Brasil com a Tailândia.”<sup>835</sup> Depois disso, o Clube de Engenharia resolveu homenagear o embaixador convidando-lhe para o almoço mensal da entidade e Rotstein defendeu sua intervenção na questão em matéria publicada no jornal O Globo:

O embaixador Lincoln Gordon, dos Estados Unidos, impressionado com a nossa realidade tecnológica, advogará modificação nos critérios das agências internacionais de desenvolvimento, devendo prevalecer a supervisão técnica brasileira para todos os casos de empreendimento em que ela credencie.<sup>836</sup>

Essa aproximação dos engenheiros com Gordon deu força ao CE para pedir o cancelamento dos contratos de supervisão das obras na Dutra. O governo, porém, não voltou atrás.

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

A escolha da firma de engenharia ou de consultoria é deixada aos tomadores de empréstimo, isto é, às agências do Governo brasileiro que recebem verbas da USAID ou às organizações privadas que se beneficiam de tais projetos financiados pela USAID.<sup>837</sup>

Um representante da USAID no Brasil, o engenheiro Merten M. Vogel, membro do Clube de Engenharia, foi chamado pelo CE para prestar “depoimento”, explicando esse e outros casos de favorecimento a empresas norte-americanas relacionados a financiamentos da agência. Vogel respondeu aos seus argüidores que a política da USAID era para evitar “discriminação” contra empresas dos Estados Unidos, ou do país no qual a agência está atuando. Disse ainda que a USAID não escolhia as firmas, o que ficaria a cargo dos órgãos contratantes. Rotstein, no entanto, questionou essa informação, afirmando que

tem sido atribuído muito à USAID – daí constar da pergunta a palavra formal ou informal – a técnica de procurar influir junto aos tomadores, no sentido de que os empréstimos seriam concedidos com mais facilidade, se uma empresa americana ou um consórcio de empresa brasileira fizesse o trabalho.<sup>838</sup>

Rotstein sugeria que a USAID atuava informalmente pressionando pela participação de empresas norte-americanas no conjunto de firmas responsáveis por uma obra. Vogel secamente respondeu que a “AID não tem posição informal”. Questionado sobre a afirmação

---

<sup>835</sup> ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 42.

<sup>836</sup> Jornal O Globo. Matéria de 13 de abril de 1965 *apud* ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 83.

<sup>837</sup> CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 19.

<sup>838</sup> CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 132.

de Lafayette Prado de que a contratação de uma empresa de consultoria norte-americana era imposição do financiamento, Vogel explicou que essa era prática antiga, não era aplicada<sup>839</sup>.

A campanha do CE tinha organização e ação articulada e não intentava só esclarecer a situação ou defender seu ponto de vista. Com o poder que aqueles engenheiros-empresários possuíam, eles almejavam breçar a efetivação dos contratos, e eles tinham meios para isso.

De acordo com o decreto 23.569, de 11 de dezembro de 1933, para que uma empresa estrangeira de engenharia pudesse atuar no país, precisava ter registro em algum Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura (CREA). Com a leva de contratos estabelecidos entre órgãos estatais brasileiros com firmas estrangeiras no período Castello, vários pedidos desse tipo foram realizados. O ministro Roberto Campos encaminhou carta ao CREA da 5ª região (Guanabara) para obter com mais celeridade o registro para as empresas norte-americanas:

3. Para a efetiva conclusão das negociações e assinatura do contrato, se faz mister, no entanto, que as firmas americanas que desejem trabalhar no Brasil possam ter suas escrituras registradas no CREA dentro de um período de tempo bastante curto. [...] 4. Vimos, pelo presente, solicitar a Vossa Senhoria uma solução rápida para o registro das firmas americanas que tencionem trabalhar no Brasil sob registro do CREA. Esta solução, no nosso entender, poderá ser um certificado provisório expedido no prazo máximo de um mês, que lhes permitisse trabalhar no Brasil até que a autorização definitiva fôsse concedida.<sup>840</sup>

O Clube de Engenharia, articulado ao CREA do Rio, teve acesso à carta do ministro e condenou o pedido, dito ilegal, além do tal registro provisório, que legalmente não existia.

O CREA respondeu por meio de ofício enviado ao ministro em 20 de abril de 1966, documento ao qual o CE também teve acesso. Dizia que, em decisão tomada em audiência do plenário do CREA, ficava deliberado que só seria emitido um registro permanente e que atenderia à prioridade reclamada pelo ministro do Planejamento. Roberto Campos, então, acessou o órgão superior, o Conselho Federal de Engenharia e Arquitetura (Confea), que propôs então a expedição de um “registro provisório e precário” que “serviria para as empresas estrangeiras em geral, e não só norte-americanas”, valendo apenas para que elas participassem de concorrências, sem poder realizar serviços. Essa proposta do Confea foi enviada aos 12 CREA's do país para que eles a aprovassem ou não. Nesse meio tempo, o Clube de Engenharia encaminhou a todos os CREA's carta recomendando a condenação e o Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB) fez o mesmo. Onze dos CREA's condenaram a proposta do Confea, havendo apenas o voto contrário do CREA do Espírito Santo<sup>841</sup>.

---

<sup>839</sup> CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 129-56.

<sup>840</sup> CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 35.

<sup>841</sup> CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 34-8.

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

Além do ministro do Planejamento e do diretor-geral do DNER, outro alvo dos ataques da campanha do Clube de Engenharia foi o ministro de Viação e Obras Públicas, Juarez Távora, que havia forçado pelo registro das firmas norte-americanas no CREA e fez comentários que irritaram os empresários do setor. Segundo Rotstein, o ministro justificava a contratação de firmas dos Estados Unidos afirmando que essas “já tinham errado o suficiente para aprender a trabalhar certo, enquanto os brasileiros ainda estavam na fase de errar para aprender”<sup>842</sup>. Em certa ocasião, o ministro afirmou ainda que “foi preciso importar técnica estrangeira para fazer uma boa estrada.”<sup>843</sup> A anteposição de figuras udenistas como Juarez Távora, Roberto Campos e Lafayette Prado aos empresários do Clube de Engenharia, em sua maioria ligados ao PSD e PTB, trazia à tona forças de ordem econômica e política que estavam por trás desse conflito. Em uma suposta briga entre nacionalistas e “entreguistas” se escondia um conflito de capitais e grupos sociais associados, envolvendo uma disputa entre os empresários, sobretudo cariocas, ligados ao Clube de Engenharia, ao governo João Goulart e ao PSD do Rio, em oposição a grupos sócio-econômicos interessados na desmontagem desse setor ligado ao varguismo e a JK.

A denúncia da duplicação de trecho da rodovia presidente Dutra não foi a única feita pela comissão. Outra crítica foi endereçada ao Geipot (Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes), formado em 1965 com o objetivo de formular uma política nacional de transportes, e cuja criação foi aplaudida pelo CE. Estudos sobre as ferrovias, portos e navegações, rodovias dos estados do Sul e de Minas Gerais ficaram a cargo do órgão. Para esses foram contratadas empresas estrangeiras, escolha que foi veementemente criticada pela comissão do Clube de Engenharia, através de carta de seu presidente. Após a condenação, o grupo executivo realizou a II Semana Nacional de Transportes e não convidou o clube. No entanto, o ex-presidente da entidade, Hélio Almeida, estava lá representando sua empresa e fez uma intervenção criticando o uso de empresas estrangeiras nos contratos e leu trecho da doutrina da campanha. No período final do governo Castello, decreto presidencial autorizou

---

<sup>842</sup> ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 18.

<sup>843</sup> ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 88.

que o Geipot virasse fundação, o que foi entendido pela comissão do clube como medida para impedir que o governo seguinte examinasse os atos da agência. O Geipot deu origem ao Conselho Nacional de Transportes e ao Ministério dos Transportes<sup>844</sup>.

A comissão (CPDEB) criticava também o acordo feito entre o DNER e a USAID, sob o qual, através de empréstimo de US\$ 375 mil da agência norte-americana, uma consultoria estrangeira iria reformular a autarquia federal, que estava sob intervenção militar. Tratava-se novamente de esvaziar um nicho de poder de empresários da construção e da engenharia ligados ao grupo PSD-PTB e ao governo Jango. O Clube de Engenharia endereçou cartas ao presidente da República, ao Ministério da Viação, ao diretor do DNER e ao presidente do Conselho Rodoviário Nacional, condenando a contratação de consultoria estrangeira<sup>845</sup>.

Estudos para obras específicas com contratação de firmas forâneas também eram criticados pela comissão do CE. Assim, o convite feito a empresas estrangeiras para fazer os estudos de viabilidade dos metropolitanos urbanos de Rio e São Paulo foi criticado, assim como a indicação de firmas norte-americanas para avaliação da construção da ponte entre Rio e Niterói pela Finep. O engenheiro do CE Luiz Santos Reis, da empreiteira especializada em obras portuárias Civilhidro, questionou a contratação de empresa norte-americana pela Companhia Siderúrgica da Guanabara (Cosigua) para estudar a viabilidade de um porto em Sepetiba, que deveria substituir o do Rio e estava mais perto do novo centro industrial da cidade. Obras de escolas feitas no Nordeste por consórcio entre a empreiteira Ecisa e firma norte-americana, contratadas pela Sudene, eram também questionadas, dada a simplicidade da obra, que não demandava participação de construtora estrangeira. Por fim, a delegação a firmas forâneas para o estudo de construção de usina hidrelétrica na região de Sete Quedas (futura Itaipu) foi também atacada<sup>846</sup>.

A campanha da comissão não se deteve no ramo da engenharia e das obras públicas, passando a questionar outros acordos com entidades estrangeiras. Os termos do convênio MEC-USAID constaram nos relatórios da comissão em defesa da engenharia brasileira, indicando-se a falta de transparência do mesmo e a subordinação explícita no seu edital. Segundo este, com um custo de US\$ 438 mil, ele deveria ser elaborado por 5 brasileiros e 5 norte-americanos, sendo ressaltado pelo CE que, nos termos do documento, os brasileiros deveriam ser “educadores”, de “alto nível”, sendo que eles “colaborarão com os assessôres da USAID na execução dos objetivos desse convênio”, devendo “cooperar com os assessôres da

---

<sup>844</sup> CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira. op. cit.* p. 38-44.

<sup>845</sup> CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira. op. cit.* p. 44-6.

<sup>846</sup> CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira. op. cit.* p. 46-64.

USAID na formulação e execução de um plano detalhado.” Ressalta o relatório da CPDEB que não há especificação se os técnicos norte-americanos deveriam ser educadores ou de “alto nível”. Nesse caso também, o Clube de Engenharia defendia que os educadores brasileiros tinham capacidade de reformar e organizar o sistema educacional superior nacional<sup>847</sup>.

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

- a) concede isenções de Imposto de Renda às firmas consultoras de planejamento, projetos de engenharia, domiciliadas e operando exclusivamente no exterior (inciso VII);
- b) concede, igualmente, isenção de impôsto para os serviços prestados por empresas estrangeiras, quando em consórcio ou associação com firmas nacionais, aplicando-se sobre a parte destas últimas a taxaço legal (incisos IV e VIII);
- c) arbitra em 20% o lucro operacional de agentes, representantes ou subsidiárias de firmas estrangeiras funcionando no País;
- d) mantém o Imposto de Renda legal (28%) para as firmas nacionais.<sup>848</sup>

A portaria foi publicada no Diário Oficial de 3 de junho de 1966 e se referia apenas às empresas estrangeiras de “estudos do planejamento ou programação econômica regional ou setorial” e “montagem ou supervisão de montagem de instalações industriais ou equipamentos”<sup>849</sup>. A inclusão desses dois tipos de atividades dentre as firmas estrangeiras beneficiadas pela portaria levou a Abemi, que congregava empresas de montagem industrial, a se juntar ao Clube de Engenharia na campanha “em defesa da engenharia brasileira”.

A campanha organizada pelo Clube de Engenharia tomou proporções mais amplas e acabou por defender objetivos não diretamente relacionados às atividades de empresas estrangeiras no país. Uma de suas bandeiras passou a ser a valorização do engenheiro nacional, com defesa de melhores salários para esses profissionais, principalmente no setor público, no qual os vencimentos eram tidos como baixos e defasados em função da política salarial. O clube passou a defender um piso nacional dos engenheiros, constituído por seis salários mínimos, o que foi vetado pelo presidente Castello. O CE enviou carta ao Senado pedindo a derrubada do veto presidencial. Os membros da comissão reclamavam também do desnível entre os altos salários dos engenheiros estrangeiros contratados por órgãos públicos

---

<sup>847</sup> CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira. op. cit.* p. 53-6.

<sup>848</sup> CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira. op. cit.* p. 63.

<sup>849</sup> CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira. op. cit.* p. 201-2.

brasileiros, que recebiam de 1.500 a US\$ 3.000, em relação aos baixos salários dos funcionários brasileiros dessas mesmas autarquias. Roberto Campos ironizou essa crítica, afirmando que o movimento queria baixar os salários de seus colegas estrangeiros, e que “nivelar por baixo é complexo de subdesenvolvimento.”<sup>850</sup>

A comissão formada pelo clube não se deteve apenas na crítica e denúncia desses casos de priorização de empresas e técnicos estrangeiros em detrimento do “know-how” nacional. Seus membros desenvolveram uma “doutrina”, defendendo certos interesses e pontos de vista comuns, que davam suporte ideológico à campanha. Essa ‘doutrina’ acabou por se mostrar um articulado projeto que influenciou diretamente nas políticas públicas pós-67.

O principal expoente dessas idéias era Jaime Rotstein, que escreveu um livro inteiro sobre o assunto, além de ter participado intensa e decisivamente do movimento. Na definição da finalidade da campanha, o engenheiro explicava: “O nosso objetivo é a luta em torno da necessidade de estancar a importação indiscriminada de técnica estrangeira, de criar uma política tecnológica para o Brasil e, ao mesmo tempo, impor o respeito definitivo à nossa classe [...]”<sup>851</sup>. Fica claro que não há intenção de impor barreiras plenas à entrada de técnica e tecnologia estrangeira, que, segundo ele, devem ser vistas como complementares à nacional. É possível perceber o objetivo de agremiação dos engenheiros em torno de uma bandeira quando ele diz buscar impor respeito à “classe”. A defesa da chamada ‘técnica nacional’ diante da estrangeira fica explícita em outra passagem:

Não nos parece, por isso, que a transfusão que se tenta, do sangue bom da técnica nacional, para substituí-lo pelo sangue duvidoso da técnica estrangeira importada indiscriminadamente traga contribuição positiva no equacionamento e na formulação da política que apontamos anteriormente.<sup>852</sup>

Ele complementa essa passagem em outro momento afirmando que “temos uma tecnologia superior àquela que nos tem sido enviada como técnica salvadora.”<sup>853</sup> Nestes trechos, quando Rotstein faz a defesa da “técnica nacional”, há de fato um apelo em favor dos capitais nacionais, diante da atividade das firmas de fora do país. No caso, são defendidas as empresas de projetos e consultoria, bem representadas no alto escalão do Clube de Engenharia e da comissão, sendo Rotstein um empresário do setor.

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

---

<sup>850</sup> CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 23; 157-83.

<sup>851</sup> ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 18.

<sup>852</sup> ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 4.

<sup>853</sup> ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 32.

Na verdade, pensávamos nós engenheiros, que a Revolução de 31 de março traria uma resposta definitiva ao nosso anseio de estabelecer uma clara política tecnológica, objetiva, sadia e que defendesse a engenharia brasileira, para permitir que ela, definitivamente, se transformasse no frondoso carvalho, para o que tem condições.<sup>854</sup>

O tom de crítica às diretrizes políticas do governo Castello partia de um empresário que apoiara o golpe de 1964, sendo que outros membros da comissão também o haviam aprovado, como Maurício Joppert. A reclamação em relação às políticas do período 64-67 pelo CE se juntava à de outros empresários, que reclamavam, por exemplo, das excessivas medidas de recessão induzida por parte do governo.

O objetivo de resolver o problema e as demandas do movimento no aparelho de Estado fica evidente em outra passagem de Rotstein:

Não acreditamos que o Govêrno brasileiro não compreenda o nosso desgosto, quando vemos a proteção que recebem as emprêsas estrangeiras: isenções de impôsto de renda, isenções da importação de equipamentos que, quando é o caso das emprêsas brasileiras, representam um problema enorme, desde a mais simples peça de laboratório. Isenções, enfim, de tôda natureza, inclusive fornecimento de viagens, enquanto das emprêsas nacionais se exigem cauções, impôsto de renda, enorme administração para satisfazer a êsses aspectos fiscais tão tumultuados neste País, como todos sabem.<sup>855</sup>

Ficava então definido que um dos principais objetivos da campanha era a reorientação das políticas estatais, com reversão do uso dos serviços de empresas forâneas para projetos e obras no Brasil. Nesse mesmo sentido, Maurício Joppert explicou em artigo no jornal O Globo que, segundo ele, era necessário “esclarecer que ela não tem o mais leve caráter político, muito menos de oposição, porque é com o Govêrno que nós desejamos resolver nossos problemas, pedindo-lhe legislação nesse sentido.”<sup>856</sup>

Rotstein argumentava na campanha que não queria necessariamente uma posição mais favorável às empresas nacionais, mas ao menos restabelecer a igualdade entre firmas estrangeiras e brasileiras, perdida com as políticas pós-1964. Ele citava a própria lei de remessa de lucros ao exterior adotada após o golpe, que determinava que “será dispensado tratamento jurídico idêntico ao concedido ao capital nacional em igualdade de condições”, deliberando “não poder [esse] sofrer discriminações”<sup>857</sup>. Afirmava o engenheiro-empresário que estava havendo sim discriminação, mas não em favor das empresas nacionais e sim das de fora do país. Por seu posicionamento, ele disse ter sido chamado de “nacionalista

---

<sup>854</sup> ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 9-10.

<sup>855</sup> ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 31.

<sup>856</sup> SILVA, Maurício Joppert da. “A campanha dos engenheiros” *apud* ROTSTEIN, Jaime. op. cit. p. 143.

<sup>857</sup> ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 100.

temperamental” por Roberto Campos, o que ele negava ser, defendendo apenas a igualdade de condições entre ambos capitais e “[t]alvez uma certa dose, uma certa dose ponderada de atritos com as empresas estrangeiras.”<sup>858</sup> Assim, o viés dito nacionalista de Rotstein aparece em outras passagens:

A solução seria a aprovação de um projeto do deputado Sérgio Magalhães apresentado à Câmara Federal, no qual há uma tabela segundo a qual, conforme a proporção do capital estrangeiro na firma, ela leva uma desvantagem percentual nas concorrências.<sup>859</sup>

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

As elaborações de Rotstein iam além da defesa de terreno interno para o capital nacional, vislumbrando a possibilidade de expansão das empresas brasileiras, devido à experiência técnica por ela acumulada. Ao explicar o contexto em que se vivia e levantar possibilidades para o futuro, o líder do movimento previa amplas perspectivas para os empresários brasileiros:

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

Nossa campanha tem sòmente um conteúdo e uma ideologia constitutiva: a de buscar, num sadio nacionalismo, a fonte regeneradora de nossa evolução autônoma, *para permitir possa o Brasil em breve espaço de tempo, exporta[r] a técnica, que hoje importa levanamente*, retardando um processo de crescimento que devia empolgar as autoridades governamentais. [grifo nosso]<sup>860</sup>

Na passagem, além de destacar a importância dessa mobilização para a união dos engenheiros e ficar explícito seu tom anti-esquerdista, Rotstein prevê a possibilidade de exportação das atividades das empresas brasileiras de engenharia, em tom profeticamente certo. Ele entendia que, com o conjunto de obras já realizado no país e com o domínio de diversos tipos de empreendimento pelas firmas nacionais, elas podiam desenvolver sua atuação além das

---

<sup>858</sup> ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 102.

<sup>859</sup> ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 25.

<sup>860</sup> ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. XII.



fronteiras nacionais. Um resultado direto da campanha, a reserva de mercado para empresas nacionais dos contratos de engenharia, acabou sendo instrumento indireto importante para a internacionalização das firmas nacionais de construção e engenharia.

Rotstein avançou nesse terreno, afirmando em outras passagens do livro que o país podia exportar tecnologia e que uma possível região importadora seria a África. Para isso, ele procurou o ministro Edmundo Barbosa da Silva, ex-chefe do Departamento Econômico do Itamarati, com a intenção de formular uma política de exportação da técnica brasileira<sup>861</sup>.

A campanha estabeleceu ainda um amplo projeto para a defesa da engenharia nacional. Foram definidas medidas e diretrizes de uma política nacional de tecnologia, o que incluiria a criação de um Conselho Nacional de Tecnologia (CNT), proposta apresentada ao governo Costa e Silva e que acabou não vingando. Sobre as medidas de incentivo às empresas nacionais de engenharia, a comissão elaborou orientações que deveriam presidir as políticas estatais, em especial no consoante às firmas de estudos e projetos de engenharia:

Utilizar plenamente a capacidade nacional disponível nos setores públicos e privados.  
Reforçar essa capacidade pela importação de técnicos estrangeiros quando realmente for necessário, a título de complementação.  
Prestigiar o empresariado técnico nacional, restringindo o chamado a empresas estrangeiras àqueles casos em que não haja solução interna possível.  
Estimular as empresas nacionais para que possam atingir estágios que possibilitem a exportação de nossa técnica para os países realmente carentes dela, conforme cada caso específico.<sup>862</sup>

Essas formulações constavam na parte do livro-relatório da comissão destinada às diretrizes de uma política nacional de tecnologia. Nelas, vê-se inclinação para medidas como a reserva de mercado, com a imposição de barreiras à presença de empresas estrangeiras no país em áreas com experiência similar por parte das companhias nacionais. Essa perspectiva se concretizou com o decreto de 1969.

No que se refere às construtoras, havia ainda exigências quanto ao financiamento de obras. A comissão preconizava: “Dar à indústria de construção civil nos setores vitais para o desenvolvimento o apoio dos Bancos oficiais e garantias de pagamento, visando baixar os custos das obras públicas, a par de garantir a estabilidade desta importante indústria.”<sup>863</sup> Assim, medidas defensivas das empreiteiras também estavam colocadas no movimento,

---

<sup>861</sup> ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa... op. cit.* p. 56.

<sup>862</sup> ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa... op. cit.* p. 110.

<sup>863</sup> ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa... op. cit.* p. 110.

correspondendo inclusive à composição dos engenheiros engajados na campanha, que contava empresários da construção pesada, como Sérgio Marques Souza, da Sobrenco.

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

b) Para êsse efeito, serão consideradas firmas nacionais aquelas legalmente habilitadas a funcionar no País, com sede e fôro no território nacional, sem subordinação a empresas estrangeiras, e cujo capital seja, na sua maioria, pertencente a brasileiros aqui domiciliados.<sup>864</sup>

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

Havia também preocupação dentre os artífices da campanha com sua difusão junto à sociedade civil e política. Através de uma eficiente estratégia de propagação das idéias e denúncias contidas na mobilização, os engenheiros-empresários da CPDEB conseguiram organizar uma frente em defesa dos seus princípios, que superou em muito os limites do Clube de Engenharia, e acabou debilitando os executores daquelas políticas. Em primeiro lugar, o clube realizou em sua sede várias conferências e atividades relacionadas à campanha, com abertura para pessoal de fora. A Revista do Clube de Engenharia virou espécie de periódico oficial do movimento, trazendo em todas as suas edições bimestrais notícias sobre o andamento da comissão. Outras publicações, como a revista 'Energia e Transporte', também receberam artigos de participantes do movimento, no caso, Jaime Rotstein<sup>865</sup>.

O campo original de espraiamento da campanha se deu na sociedade civil, com a intenção, desde o seu estopim, de contactar outros aparelhos privados de hegemonia. A Associação Brasileira de Engenharia e Montagens Industriais (Abemi) já no primeiro ano de seu nascimento se engajava em torno dos princípios defendidos pelo Clube de Engenharia<sup>866</sup>. Além disso, associações profissionais como a Sociedade Mineira de Engenharia (SME), a Associação de Engenheiros da Central do Brasil (AECB) e a Federação Brasileira de Associações de Engenheiros (Febrae) apoiaram formalmente o movimento. O grande objetivo

---

<sup>864</sup> CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 68.

<sup>865</sup> ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* op. cit. p. 1-102.

<sup>866</sup> CHAVES, Marilena. *Indústria da Construção no Brasil*. op. cit. p. 78-137.

desde o princípio, no entanto, era trazer o poderoso Instituto de Engenharia de São Paulo para a causa. Afirmavam os membros da CPDEB que o presidente do IE-SP, Hélio Martins de Oliveira, sabendo do movimento através da imprensa, convidou seus participantes para visitar o escritório de sua firma de engenheiros consultores em São Paulo, de modo a esclarecê-lo acerca do mesmo. Segundo relato do Clube de Engenharia, a campanha foi decisiva nas eleições para a chapa do IE em 1966, quando a oposição liderada por Henry Maksoud, favorável à mobilização, venceu. Maksoud, presidente da empresa de projetos Hidroservice, criou constante contato com os membros da comissão, enviando carta para o presidente do clube afirmando que vira matéria n' O Correio da Manhã, “face à contratação indiscriminada de técnicos e firmas estrangeiras para as obras do Govêrno atual.”<sup>867</sup> A comissão foi novamente ao encontro do IE em 1966 e Maksoud fez uma declaração, chamada “convocação à engenharia nacional”, apoiando o movimento encetado pela entidade carioca:

O progresso econômico se deve ao desenvolvimento tecnológico, mas há de ser uma tecnologia ajustada às nossas características e que deve, portanto, ser forjada e multiplicada em nosso próprio país, ainda que alimentada de contribuição de técnica estrangeira, porque não podemos deixar de participar de avanços tecnológicos internacionais, nem temos a veleidade de nos julgarmos auto-suficientes em tudo.<sup>868</sup>

O ganho do Instituto de Engenharia para a causa dos empresários-engenheiros do CE dava força ao movimento, que tomava caráter nacional com o apoio de entidades de Minas e de outros estados, além da Abemi e Febrae.

O Clube de Engenharia não se reteve, no entanto, apenas no corte profissional dos engenheiros ou na fração específica da classe dominante relacionada aos empresários do setor. Almejando alcançar outros segmentos da sociedade e construir um projeto hegemônico com amplo apoio social, partiu para uma empreitada em várias frentes. Jaime Rotstein fez palestras em universidades públicas do Rio (UEG, UFRJ e UFF) alertando estudantes e professores para o que ele chamava de ofensa à soberania e à engenharia nacional. Além dos estudantes, um dos alvos da ação dos engenheiros-empresários eram os militares, em especial os que ocupavam posições estratégicas no aparelho de Estado. Rotstein tinha contatos na Escola Superior de Guerra, onde já tinha assistido a cursos. Fez conferência promovida pela Adesg no Clube de Engenharia, tendo militares como alvo da ação. Publicou artigo sobre a

---

<sup>867</sup> CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira. op. cit.* p. 95.

<sup>868</sup> INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia no Brasil. op. cit.* p. 135.

campanha na Revista de Aeronáutica e, no seu livro, Rotstein, ele agradece formalmente à ESG e Adesg pelo apoio<sup>869</sup>.

Outro mecanismo de ação da campanha era o envio cotidiano de cartas a ministros e ao presidente da República. Nessas correspondências, os membros da comissão expunham seu inconformismo com algumas medidas do governo e pediam modificações nas políticas. A imprensa era usada também como canal para divulgação do movimento e pressão sobre agentes do aparelho estatal. Havia a orientação de publicar a campanha “como matéria paga, em dois jornais de grande circulação.” Diversas foram as incursões nesse campo. A pedido de Rotstein, O Globo fez reportagem sobre o tema e, um dia depois, o jornal publicou editorial em apoio à posição do clube. Joppert foi convidado para escrever três artigos no jornal como forma de divulgação das etapas e bandeiras do clube. O Correio da Manhã era outro periódico usado pela CPDEB, mas nem todos os veículos de imprensa simpatizaram com o movimento. Em 23 de novembro de 1966, o Jornal do Brasil publicou editorial “Escritórios Técnicos”, ironizando a campanha. Criticava-a defendendo a contratação de firmas estrangeiras para projetos e ironizava as suas motivações, afirmando que ela era influenciada diretamente por interesses particulares dos seus expoentes e voltada à reserva de mercado. O jornal levantava ainda a sua estranheza pelo fato de as críticas serem tão direcionadas aos contratos de projetos e consultoria, não sendo atacadas as obras de montagem industrial feitas por companhias estrangeiras. Um membro da comissão respondeu com carta ao JB, criticando o editorial e a falta de divulgação da campanha no jornal, além de justificar a ênfase na área de projetos por ser ela a mais lesada pelos contratos com firmas de fora do país<sup>870</sup>.

O Clube de Engenharia divulgou sua campanha também através do lançamento de dois livros, um de Rotstein e outro da própria comissão. Os livros foram enviados gratuitamente a algumas pessoas, como generais, e seu lançamento em 1967 foi feito em cerimônia com a presença de ministros do novo governo, deputados e senadores. O lançamento de ambas as obras, com críticas a Lafayette Prado, Roberto Campos e, em menor escala, Juarez Távora, teve reação dos alvos da campanha. Um dos que se defendeu foi o ex-diretor geral do DNER:

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

---

<sup>869</sup> ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa... op. cit.* p. 3.

<sup>870</sup> CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira. op. cit.* p. 27; 99-106; 119-20; 125-8.

mas convinha-lhe preservar cativo seu mercado, sem aumentar o número de concorrentes.

Campanhas de oposição promovidas pelo Clube de Engenharia do Rio de Janeiro e pelo Instituto de Engenharia de São Paulo adicionaram uma sobrecarga às minhas atribuições. Em fevereiro de 1968, publiquei o livro 'Muito Até pelo Contrário' pela APEC Editora, esclarecendo a realidade da tarefa sob minha responsabilidade e contestando as críticas ao GEIPOT.<sup>871</sup>

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

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

Na certeza de que o elevado objetivo dessa douta Comissão Permanente de Defesa da Engenharia Brasileira, com a qual estamos decididamente de acôrdo, pelo fato de que defende uma tese justa e de interêsse nacional, será bem compreendida pelos poderes públicos e pela Engenharia Brasileira, em geral, peço-lhe que nos remeta, de volta, o referido trabalho e as conclusões que chegarem, após a devida apreciação técnica.<sup>872</sup>

Albuquerque Lima, apontado por Alfred Stepan como membro da ala dos militares nacionalistas autoritários da ditadura<sup>873</sup>, dizia abertamente apoiar a comissão com conteúdo crítico às políticas do governo do general Castello Branco. A partir daquele momento, Albuquerque Lima se tornou o contato principal da CPDEB entre os militares e dentro do governo, sendo que o general era formado também em engenharia e tinha experiência na construção de estradas e em obras públicas através dos batalhões de construção do Exército.

A comissão imediatamente convidou Maurício Joppert, Régis Bittencourt e Edmundo Saturnino Braga para analisar o material. A conclusão era que o material não era exaustivo ou

---

<sup>871</sup> PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção*. op. cit. p. 257.

<sup>872</sup> CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 48.

<sup>873</sup> STEPAN, Alfred. *Os Militares na Política*. op. cit. p. 166-83.

prolongado e tinha diversos defeitos técnicos, sofrendo dos três engenheiros do clube “sérios reparos”. O relatório foi encaminhado a Albuquerque Lima, que disse que o levaria e o discutiria com o ministro general Arthur da Costa e Silva<sup>874</sup>.

Lafayette Prado relata em seu livro de memórias que desde a escolha de Costa e Silva como sucessor de Castello, a ruptura na política de transportes já era prevista. Ele foi convidado pela Comissão de Transição para expor as atividades de sua administração, em especial o Geipot, para os futuros ministros e o presidente. Na parte reservada às discussões, Costa e Silva tomou a palavra e ao invés de realizar perguntas, encerrou a sessão. O futuro diretor-geral do DNER e subordinado de Lafayette, Eliseu Resende, não foi à reunião, e, pouco depois da posse, o ministro Mário Andreazza afirmou: “Doravante o transporte brasileiro será planejado no Brasil.”<sup>875</sup> A crítica é direta ao fato de as empresas de projeto contratadas na gestão Castello serem estrangeiras. A campanha do clube teve força junto à equipe do novo governo e passou a delinear suas diretrizes e medidas.

Antes da posse de Costa e Silva, os engenheiros do CE Francisco Rodrigues Saturnino de Brito Filho (presidente do clube), Maurício Joppert da Silva, Octavio Catanhede e Jaime Rotstein, tiveram audiência com o futuro presidente e ministros Albuquerque Lima e Mário Andreazza, sendo Rotstein escolhido para fazer a exposição, divulgando na sessão as idéias e fatos da campanha dos engenheiros-empresários<sup>876</sup>.

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

Promover a ampliação da capacidade das firmas e empresas brasileiras, criando-lhes oportunidades, proporcionando-lhes incentivos e permitindo o seu desenvolvimento pela aquisição preferencial, no âmbito da iniciativa privada, de equipamentos e técnica estrangeira supletiva.<sup>877</sup>

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

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

---

<sup>874</sup> CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 13-30; 48-50.

<sup>875</sup> PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção*. op. cit. p. 372-3.

<sup>876</sup> CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. p. 13-30.

<sup>877</sup> CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. folheto anexo.

Assim deve ser tomado.

Assim deve ser lido.

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

Os pronunciamentos dos novos dirigentes encheram-nos de esperança.

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

O comparecimento a esta solenidade de S. Excia., o Sr. Ministro dos Transportes Cel. M. D. Andreazza vem corroborar de público o apoio que temos recebido em várias reuniões que tivemos a honra de manter com Sua Excia. [grifo nosso]<sup>878</sup>

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

Esta divulgação é tanto mais oportuna quanto o nôvo Governo Federal demonstra estar consciente do problema e atento às necessidades nacionais, conforme incisivos pronunciamentos de seu escalão superior.

Dessa forma, surge a real perspectiva de que o processo de sufocamento da engenharia brasileira tenha paradeiro e de que sejam tomadas medidas concretas de defesa e estímulo dêsse setor essencial ao crescimento econômico do País.<sup>879</sup>

O livro era lançado propositadamente junto à posse do novo governo, o que o presidente da comissão dizia ser apenas uma coincidência. O objetivo era influenciar ao máximo a nova administração a abandonar as políticas do período 1964-1967, assumindo feições que se assemelhavam às idéias defendidas pela campanha do Clube de Engenharia.

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

---

<sup>878</sup> CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira. op. cit.* folheto anexo.

<sup>879</sup> CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira. op. cit.* p. 9.

que deveria ser feito por firmas nacionais. Concluiu sua palestra defendendo a união de engenheiros civis e militares para o desenvolvimento do país<sup>880</sup>.

Assim, a campanha do Clube de Engenharia logrou grande êxito em sua perspectiva de modificar as diretrizes das políticas governamentais a partir de 1967, conseguindo que defensores de suas idéias ocupassem postos-chave no governo. Albuquerque Lima, o general mais próximo dos engenheiros-empresários da comissão, era um dos mais poderosos ministros da gestão Costa e Silva e sua defesa dos capitais nacionais era bem vista até por segmentos da esquerda. O jornal clandestino Resistência afirmou “O general Albuquerque Lima é um patriota e um homem honrado.” Responsável por projetos como a zona franca de Manaus e iniciativas no Nordeste, renunciou ao cargo após decisão da equipe econômica de reorganizar o fundo dos estados, centralizando verbas na União, o que, segundo ele, prejudicaria as federações mais pobres. Entrou em conflito aberto com o ministro da Fazenda, Antonio Delfim Netto, a quem acusava de gerar um clima político que “propicia e coonesta uma verdadeira escalada dos grupos econômicos poderosos, em detrimento mesmo das empresas nacionais sobre as áreas de influência e decisão na formação da política econômico-financeira do país.” Em outra ocasião, teria confidenciado ao prefeito de Salvador, Antonio Carlos Magalhães o que pensava dos ministros da Fazenda e dos Transportes: “O Delfim e o Andreazza devem ser enforcados e pendurados de cabeça para baixo, como ladrões.”<sup>881</sup> General quatro estrelas, tentou a sucessão em 1969, tendo apoio da Marinha e dos oficiais mais jovens, no entanto, a sua “linha peruana” foi rejeitada pela “comunidade financeira paulista e internacional”<sup>882</sup> e ele se disse aliado da presidência por seu confronto com “o comando econômico do governo”<sup>883</sup>.

Ainda em 1967, foi criado um grupo de trabalho governamental voltado para estudar a questão da política tecnológica e apoio à engenharia nacional, o que foi aplaudido pelo Clube de Engenharia. Dois anos depois, com o Congresso Nacional fechado pelo AI-5, um decreto impôs a reserva de mercado para a construção e montagem industrial, além de estudos e consultorias para obras públicas, o que correspondia justamente às demandas da comissão do clube. O governo Costa e Silva instituiu ainda a ‘Operação Retorno’, voltada para trazer de

---

<sup>880</sup> CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira. op. cit.* folheto anexo.

<sup>881</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Envergonhada. op. cit.* p. 309.

<sup>882</sup> STEPAN, Alfred. *Os Militares na Política. op. cit.* p. 166-83.

<sup>883</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Envergonhada. op. cit.* p. 309; *A Ditadura Escancarada. op. cit.* p. 105-24



volta técnicos e engenheiros que haviam buscado trabalhar no exterior, devido às dificuldades e falta de oportunidades no país<sup>884</sup>.

A campanha em defesa da engenharia brasileira foi o principal movimento explicitamente reivindicativo realizado por empresários da engenharia ao longo da ditadura, tanto por seu porte como pela eficácia de suas ações, quando se analisa a guinada das políticas públicas após 1967. Os engenheiros-empresários do CE conseguiram reunir diversos aparelhos da sociedade civil em torno de suas propostas; contactaram outros segmentos sociais, atraindo-os para suas propostas; fizeram uma larga campanha de difusão de suas idéias, com cartas, eventos, notas na imprensa, periódicos e livros; organizaram suas idéias de maneira articulada, tanto na forma de doutrinas e diretrizes, como nos moldes de políticas e medidas definidas; e estabeleceram uma pauta política que permitiu a implementação dessas propostas pelo governo que seguiu o de Castello Branco.

Dentre os engenheiros do clube envolvidos na campanha, eram empresários ao menos Francisco Rodrigues Saturnino de Brito Filho, Jaime Rotstein, Hélio de Almeida, Octavio Catanhede. Estes atuavam em firmas de projetos e consultoria em engenharia, como os do IE, Hélio Martins de Oliveira e Henry Maksoud. Havia ainda empreiteiros, como Luiz Santos Reis, Sérgio Marques Valle Saouza e Sidney Hesketh. Vê-se como há vários empresários de diversos ramos da engenharia, em especial de firmas projetistas, as mais afetadas pelas políticas criticadas pela campanha. Há também alguns empreiteiros envolvidos na mobilização do CE, o que indica o interesse dos mesmos pelas causas empunhadas pela comissão. Fica claro que não se tratava de um simples movimento corporativista, em defesa da “engenharia brasileira”, mas de um movimento que guarda forte conteúdo empresarial e de classe, com presença de capitais privados nacionais atuantes no setor de engenharia. No caso, o lema do movimento, em defesa de uma categoria profissional servia para encobrir interesses de uma fração de classe que defendia mercado cativo para as atividades de suas firmas.

A organização dessa fração da classe dominante em torno de um certo projeto e sua estratégia de atuação junto à sociedade civil e à sociedade política mostra que a articulação desses empresários era de tal porte que os permitia se credenciar para participar de maneira vigorosa e central dentro do bloco de poder rearranjado em 1967. Com iniciativas como essa, os empresários da engenharia, representados em aparelhos privados de hegemonia como o CE, a Abemi e o IE, mostravam-se fortes o suficiente para participar do grupo dirigente ao

---

<sup>884</sup> HONORATO (org.). *O Clube... op. cit.* p. 104; MARTINS, Carlos Estevam. “A evolução da política externa brasileira na década 1964-1974.” In: *Estudos Cebrap*. Nº 12, abr/jun 1975. Rio de Janeiro: 1975. p. 53-98.

longo dos mais duros anos da ditadura. Além disso, a grande reivindicação da campanha, a limitação ao capital estrangeiro no setor de engenharia e obras no país, logrou sucesso com a lei de 1969, completando finalmente o paradigma desenvolvido no período JK de reserva do setor de obras públicas para as empresas privadas nacionais.

### **Movimentos contra as atividades construtoras do Exército e do Estado:**

Longe de uma campanha com a organicidade e estrutura da “defesa da engenharia nacional”, a reclamação – agora particular das empresas de construção pesada – sobre as atividades construtoras de órgãos públicos foi e é uma das mais recorrentes queixas de empreiteiros e seus aparelhos privados. Vimos no primeiro capítulo que a estruturação do aparelho de Estado nacional ao longo do século XX fez com que fossem criadas instituições públicas e autarquias responsáveis pela realização direta de obras. O período JK foi um marco na consolidação da função contratadora do aparelho estatal, demandando ao capital privado a função específica de construir. Esse processo, no entanto, foi cheio de idas e vindas e teve um padrão evolutivo complexo, havendo reminiscências da antiga função estatal de participar diretamente nas obras durante e depois da administração Kubitschek. O maior exemplo disso é dado pelos batalhões de engenharia e construção do Exército, que historicamente realizaram empreendimentos no setor e mantêm atividades construtivas até hoje.

As ações das forças armadas no setor construtivo se enquadram no que os militares chamam de ação cívica, ou seja, a atividade do exército e das outras forças em áreas de atuação do setor privado, como serviços sociais e econômicos, sendo que o maior exemplo disso são os batalhões de engenharia do exército. O primeiro dos órgãos militares do ramo parece ter sido criado no período da presidência de Café Filho, quando foi formado o Primeiro Grupamento de Engenharia e Construção, em João Pessoa, em 1955, sendo que o órgão fez então convênio com o Ministério da Viação. O acordo da USAID com a Sudene levou o Primeiro Grupamento a ficar, após 1964, responsabilizado por programas rodoviários no Nordeste. Em julho de 1965, foi criado o Quinto Batalhão de Engenharia e Construção, o 5º BEC, do exército com sede em Porto Velho, de grande importância pelos empreendimentos rodoviários da ditadura na Amazônia, principal área de concentração das atividades construtivas dos militares no período. Os batalhões de engenharia do exército eram subordinados ao Departamento de Produção e Obras, instituição central que os coordenava<sup>885</sup>.

---

<sup>885</sup> RIBEIRO, Ricardo Alaggio. *A Aliança para o Progresso e as Relações Brasil-Estados Unidos*. Tese de doutoramento em Ciência Política. Campinas: Unicamp, 2006. p. 346-8.

O fortalecimento dos batalhões de construção foi outro elemento de desacordo entre a gestão Castello e as empreiteiras, já insatisfeitas com a paralisação das obras do período Jango e com a contratação de firmas estrangeiras para realizar obras no país. A partir de 1967, os programas nacionais de obras públicas foram retomados e a participação de construtoras estrangeiras em empreendimentos no país foi reduzida, porém não as atividades dos batalhões militares em obras. Durante a ditadura, os batalhões militares foram responsáveis por ferrovias, açudes, pontes, viadutos, núcleos residenciais e, principalmente, rodovias. Dentre as estradas feitas pelo exército, a maioria se concentrava no Norte do país, com todo o trajeto das rodovias Cuiabá-Porto Velho e Cuiabá-Santarém, além de trechos da Transamazônica e Perimetral Norte, totalizando mais de 5 mil quilômetros, o que colocaria o exército brasileiro dentre as maiores empreiteiras do país, caso constasse nas listas das empresas privadas<sup>886</sup>.

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

*A participação da engenharia militar nesse setor, mal interpretada às vezes, não tem por objetivo concorrer com a iniciativa privada. Longe disto, seu principal objetivo é usar a enorme força de trabalho à sua disposição, contribuindo para o desenvolvimento nacional, seja através da implantação de obras de grande envergadura, seja na formação de mão-de-obra qualificada, representada pelo enorme contingente de jovens que anualmente passa pelas fileiras militares.<sup>887</sup> [grifo nosso]*

A edição do periódico tentava justificar a participação dos batalhões de construção em obras públicas, ao contrário dos interesses das empreiteiras, o que era timidamente mencionado na reportagem. Em outras passagens da matéria, afirmava-se: “Os benefícios da atuação do Exército na área da construção pesada são incontestáveis. O principal, sem dúvida, é a integração de regiões inteiras ao resto do país.” Os responsáveis pela publicação ressaltavam também que se tratava nesse caso de um órgão do aparelho estatal, o que poderia reverter positivamente para os grupos humanos que habitavam a região afetada pelas obras: “Os benefícios no campo da assistência social são evidentes”<sup>888</sup>.

No meio da reportagem, ficava claro o que estava por trás de sua realização e da defesa das atividades militares do setor. Eram exibidos os equipamentos usados pelo exército,

---

<sup>886</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 34, 55 e 90.

<sup>887</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de novembro de 1970, nº 34.

<sup>888</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de novembro de 1970, nº 34.

destacando-se que a construção rodoviária utilizava grande número e variedade de tratores e máquinas. As marcas dos equipamentos eram exibidas e a edição da revista trazia publicidade das empresas produtoras desses bens de produção. O texto da propaganda da fabricante de veículos pesados norte-americana Huber-Wabco chama a atenção:

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

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

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

São esses homens que engrandecem a legenda do patriotismo, civilização e bravura do Exército brasileiro. [...] Homenagem da Huber-Warco do Brasil S.A. ao Exército brasileiro.<sup>889</sup>

Pode-se perceber que um dos beneficiados pela atuação dos batalhões do exército na atividade construtora eram as fabricantes de equipamentos, sobretudo os rodoviários. Tendo as forças armadas como compradoras de suas máquinas, as multinacionais produtoras desses bens de produção fugiam das empreiteiras como cliente, com suas práticas de oligopsônio, negativas para os vendedores de veículos e equipamentos. Assim, as atividades construtoras do exército eram incentivadas pelas firmas estrangeiras produtoras de máquinas para a construção pesada.

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

Made in Brazil

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

A norte-americana GM citava rodovias feitas pelo exército e dizia: “Os bandeirantes voltaram”. Já a Sotreq, revendedora das máquinas da norte-americana Caterpillar, em sua propaganda: “Estão descobrindo um novo Brasil dentro deste país [...] Quem está fazendo isso é o Exército Brasileiro”<sup>890</sup>. Vê-se aí um apoio das produtoras de equipamentos às atividades

---

<sup>889</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de novembro de 1970, n° 34.

<sup>890</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de novembro de 1970, n° 34.

militares no setor, sendo essas firmas estrangeiras organizadas em entidades próprias da sociedade civil, como o Sindicato da Indústria de Máquinas do estado de São Paulo (Simesp).

O período em que os batalhões do exército atuaram na Amazônia foi o do “milagre”, época de grande demanda para a construção pesada, o que – associado ao fato de ser aquele o período mais repressivo da ditadura – fez com que as reclamações das empreiteiras não fossem tão diretas ou não viessem à tona. Trata-se de um contexto distinto do período da abertura política, no qual a contratação de obras públicas era menor e o clima para protestos pelas associações de construtoras, mais propício. Assim, o Sinicon veio a público em 1986 criticar abertamente a Infraero por ter contratado o exército para obra em aeroporto. A nota do sindicato afirmava ter causado “preocupação a informação segundo a qual a empresa pública, vinculada ao Ministério da Aeronáutica, pode adjudicar ao 9º Batalhão de Engenharia do Exército a execução de obras pelo sistema de administração direta.” Dizia que a decisão “contraria as diretrizes políticas de incentivo à iniciativa privada, ora contidas no processo de desestatização conduzido pela Nova República.”<sup>891</sup> Assim, o Sinicon apelava para a transição política, relacionando esse processo à diminuição da participação estatal na economia.

A reclamação das empreiteiras em relação à atividade construtora do Exército se mantém até os dias atuais, sendo que é alegado nos círculos governamentais que é necessário utilizar o potencial das forças armadas nesse ramo para quebrar o cartel de preços das empresas de obras públicas<sup>892</sup>. Durante a ditadura, houve queixa das empreiteiras em relação à participação dos batalhões militares de engenharia em rodovias e outros empreendimentos, protesto que se intensificou com a distensão. O apoio das multinacionais de equipamentos parecia dar força à manutenção das atividades do exército no setor.

A atuação estatal na realização de obras não se resumia aos batalhões de engenharia do exército. Havia empresas estatais que atuavam no setor, como a Companhia Brasileira de Dragagem (CBD), que foi alvo de ataque dos capitais privados, assim como a Empresa de Obras Públicas do estado do Rio de Janeiro (Emop), que tinha a função de “projetar e executar, diretamente ou através de terceiros por ela contratados com exclusividade, a construção de edifícios”<sup>893</sup>, conforme denunciou Henrique Guedes, da Apeop. Segundo ele, isso era uma incursão do governo em área privada, da mesma forma que faziam a Usiminas e a CSN no setor de estruturas. É o caso também da Ecex, Empresa de Engenharia e Construção

---

<sup>891</sup> Informe Sinicon. Edição de maio de 1986, nº 5, ano III.

<sup>892</sup> Ver O Globo de 13/02/2011, p. 32. ‘Obras do PAC rendem R\$ 1,6 bi ao Exército: Construtoras criticam ‘concorrência desleal’ de militares’. Nessa matéria, há protesto da CBIC contra o uso do exército em obras, sendo dito que esse seria classificado como a 15ª empreiteira do país, contando seu faturamento.

<sup>893</sup> GUEDES, Henrique (APEOP). *A Outra Face do Empreiteiro. op. cit.* p. 35.

de Obras Especiais S.A., estatal criada especificamente para erguer a ponte Rio-Niterói e administrá-la após a inauguração. A empresa foi mantida pelo governo Geisel, que usou seu quadro técnico e capital fixo em empreendimentos no país, como as obras do cais do parque de minério e carvão do porto do Rio, a ligação do viaduto do Gasômetro e de quatro rampas à ponte, além de obras de arte na rodovia BR-262, no pantanal mato-grossense. Carlos Alberto Lancelotti, delegado do Sinicesp na Fiesp, reclamou que essas contratações não tiveram licitação e eram desnecessárias, “já que a indústria reúne condições para atender a demanda e é um setor de empresas essencialmente nacional”<sup>894</sup> e Henrique Guedes escreveu artigo no Estado de São Paulo contra as ações da Ecex, incitando a Fiesp a fazer o mesmo<sup>895</sup>. A revista O Empreiteiro apoiava a causa dos empreiteiros e, em editorial de setembro de 1975, afirmou que apesar das medidas de apoio à exportação de serviços, outras iam no sentido contrário:

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

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

Desconhecemos os motivos que provocam essa decisão.<sup>896</sup>

O contexto aqui é diferente do vivido no período Médici e a crítica de empresários, sobretudo de São Paulo, às políticas governamentais afloraram. As campanhas em favor da desestatização reuniam empresários de vários setores e eram apoiadas pela revista Visão, de Henry Maksoud, da empreiteira Hidroservice. As áreas de atuação da Ecex, no entanto, não chegavam a comprometer as atividades do grande capital vigente na construção pesada.

A sinalização de beneficiamento do grande capital foi explícita um ano depois do editorial da revista, quando o governo deu nova função à estatal. Com as reclamações dos empresários, decidiu-se que a Ecex não mais participaria de empreendimentos no país, sendo apenas responsável pela administração dos pedágios da ponte Rio-Niterói e por obras no exterior, atuando em consórcio com as firmas privadas nacionais<sup>897</sup>. Assim, a Ecex era

---

<sup>894</sup> Reportagem “Estatização também preocupa”. In: Revista O Empreiteiro. Edição de maio de 1975, nº 88.

<sup>895</sup> O Estado de São Paulo, edição de 13 de julho de 1975 *apud* GUEDES, Henrique. *A Outra... op. cit.* p. 34-6.

<sup>896</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de setembro de 1975, nº 92.

<sup>897</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de agosto de 1976, nº 103.

retirada de função que desagradava sobretudo o pequeno capital, sendo reorientada para uma posição de suporte às grandes empreiteiras no exterior.

As reclamações de empresários e associações de construtoras contra as ações de órgãos estatais no setor era constante durante a ditadura, bem como antes e depois. Em períodos de maior demanda de obras, como nas gestões de JK e Médici, essas queixas não encontraram muito eco devido ao alto uso da capacidade instalada das empreiteiras. Já em períodos de maior capacidade ociosa, como na segunda metade dos anos 70 e nos anos 80, qualquer incursão de órgão público no setor construtor era motivo de ásperas críticas das entidades de construtoras. A querela não deve ser vista como simples conflito entre o capital privado do setor e o aparelho de Estado, escondendo disputas entre capitais, nos meandros das sociedades civil e política. Isso ficou claro com o apoio das multinacionais de bens de produção às atividades militares em obras durante o ‘milagre’. Com os abalos no mercado do setor desde meados dos anos 1970, as críticas dos empreiteiros se avolumaram, levando a restrições das atividades dos batalhões militares e outras agências estatais em obras.

### **Campanhas dos empreiteiros no contexto da estagnação e transição política:**

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

Nesse novo contexto, alguns empresários da construção pesada vieram de forma mais intensa e recorrente a público fazer reclamações e demandas. Já em março de 1974, o editorial da revista *O Empreiteiro* ressaltava a necessidade de adequação dos preços de pagamentos recebidos pelos construtores à inflação sentida no mercado de materiais para obras:

Empreiteiros aguardam reajustes.  
Empolgados pela política de contenção inflacionária, as administrações estaduais e municipais do setor de obras públicas não tem [sic] levado em conta o contínuo

aumento de preços de certas matérias-primas de construção, lançando numa situação insolúvel principalmente os empreiteiros médios e pequenos, que não recebem reajustes realistas em seus contratos de serviços.

A situação tem se acentuado e exige ação imediata dos órgãos públicos. Conter o custo das obras com sacrifício das empresas construtoras, que constituem um dos setores mais ativos da economia nacional, não é uma solução adequada. Porque além da situação caótica causada às empresas, há de se considerar os reflexos, que atingem também o elevado contingente de mão-de-obra empregado nelas.<sup>898</sup>

A crítica, no caso, era endereçada aos governos estaduais e municipais – mas logo seria estendida à União – que, segundo as empreiteiras, atrasavam reajustes em preços de serviços para economizar recursos. Nota-se também que o editorial se refere especialmente a pequenas e médias empresas, mas essa era uma situação que incomodava também as grandes.

No ano seguinte, começavam as reclamações sobre os atrasos nos pagamentos das autarquias contratantes. Essa queixa se tornou a principal crítica dos empreiteiros ao governo. As pequenas e médias empresas eram as mais queixosas, afirmando que as maiores conseguiam, com suas ligações políticas, receber o devido de forma mais ágil. A essa questão se juntaram os crescentes cortes em verbas de investimentos, alvo de censuras das construtoras. O editorial da revista *O Empreiteiro* trazia à tona as insatisfações do setor:

É uma velha estória que se repete: o empreiteiro assina o contrato, prevê um determinado faturamento mensal, compra equipamentos, recruta pessoal – e quando ele já assinou todos os papagaios, é avisado de que o contrato será remanejado com um corte de 30%, 50% ou mais nas medições mensais ou, simplesmente, que a obra vai parar.<sup>899</sup>

Diversos problemas se combinaram na virada dos anos 70 aos 80. Atrasos de pagamentos, marginalização das pequenas e médias empresas e cortes nos investimentos levaram a falências, fusões e críticas às políticas governamentais. Alguns empresários, que antes não se expunham e tentavam silenciosamente obter obras e pagamentos em dia, vinham a público fazer ataques a ministros, secretários e diretores de órgãos demandantes. As associações faziam balanços de dívidas de estatais e difundiam um alarmismo de estradas em péssimo estado, com risco de acidentes, e falta de investimento em energia elétrica, com risco de racionamento e apagões, além do aumento no desemprego e na criminalidade<sup>900</sup>.

Agravando esse quadro, havia um fator sazonal no mercado de obras públicas que tinha que ser administrado pelas empresas, levando algumas a dificuldades. O “prazo político das obras” fazia com que anos eleitorais ou de mudança em cargos públicos, como 1982 –

---

<sup>898</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de março de 1974, nº 74.

<sup>899</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de agosto de 1980, nº 151.

<sup>900</sup> Um representativo disso é o Informe Sinicon. Edição de 7 de maio de 1984, nº 11, ano I.



quando houve as primeiras eleições diretas para governador desde 1965 – fossem ricos em obras públicas, em oposição aos anos pós-eleitorais, quando os empreendimentos eram mais escassos, afetando as empreiteiras, sendo exemplo disso o ano de 1983. Essa dinâmica se tornou especialmente visível quando as eleições diretas para os cargos do Executivo voltaram a ocorrer, em 1982, 1985 e 1989. Em menor escala, isso também ocorria na ditadura. O prefeito de São Paulo em 1971, o engenheiro e empreiteiro José Carlos Figueiredo Ferraz, afirmou que “os prazos de término de uma obra jamais podem ser estabelecidos pelos administradores, politicamente, mas pela própria obra.”<sup>901</sup> Nesse mesmo sentido, o presidente do Instituto de Engenharia de São Paulo em 1973, Jan Arpad, criticava as “injunções políticas nos prazos de construção de obras públicas”, levando, segundo ele, à desatenção com segurança, acabamento, qualidade e aumento de preço final<sup>902</sup>.

A redução dos investimentos e os atrasos em obras levaram a uma grito geral das associações de empreiteiras, que levantavam bandeiras como a correção monetária nos pagamentos das agências governamentais às empresas de engenharia e a retomada dos investimentos. No período mais tenso da transição política, as entidades chegaram a propor uma “greve geral” das construtoras em todos empreendimentos públicos do país, em protesto contra a falta de pagamentos por seus serviços. Essa medida, cogitada anteriormente, foi acenada recorrentemente na primeira metade dos anos 80. Um empreiteiro anônimo escreveu carta à revista O Empreiteiro elogiando Donald Stewart Jr. por ter entrado com processo contra a Açominas e o Metrô-Rio e propondo a paralisação de obras sem pagamentos:

É preciso dizer basta! Chega de financiar o Governo. Chega de promover a ambição política de administradores desonestos, que às custas dos sacrifícios dos empreiteiros, montadores e fornecedores, tudo fazem para serem laureados com a fátua fama de ‘tocadores de obra’.

A esses homens nada importa.

Eles acham que os fins justificam os meios. E que a história os redimirá como grandes administradores que julgam ser.<sup>903</sup>

A assunção da posição de vítimas do governo, recorrente nos discursos dos empresários do setor, aparece nessa carta, expressando um período de acirramento de ânimos e de rearranjo no bloco de poder.

Enquanto os empreiteiros iam afinando o discurso de que o desenvolvimento do país não poderia ocorrer sem investimentos públicos em setores estratégicos, o que depois

---

<sup>901</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de abril de 1971, nº 39.

<sup>902</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de junho de 1973, nº 65.

<sup>903</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de abril de 1982, nº 173.

desembocaria na tese do ‘gargalo da infra-estrutura’ e em suposto teto para os índices de crescimento do país determinado pela insuficiência de aparatos de logística, transportes etc, os empresários da habitação também reorganizavam seus conceitos. Em um momento no qual o BNH começava a sofrer críticas e reorientação em suas políticas, com empresários que defendiam o seu fim como medida inserida no bojo da desestatização, outros defendiam o oposto. Em 1978, o diretor do Secovi, Romei Chap Chap, defendeu com outros empresários em reunião na Federação de Comércio do estado de São Paulo (Fecomércio) a criação de um Ministério da Habitação, alegando que o mercado imobiliário tinha diferentes instâncias, autarquias e ministérios distribuídos na esfera governamental<sup>904</sup>. Os empresários desse ramo, reunidos em aparelhos como a CBIC e a Abecip, difundiam pela sociedade a tese do ‘déficit habitacional’, defendendo que dada a insuficiência de investimentos no setor habitacional, era necessário construir um dado número de residências para atender toda a população, em especial os estratos mais desfavorecidos. Como eram pessoas sem renda para comprar a casa própria, seria necessária a participação do poder público, dando condições de financiamento e subsídio para aquisição da moradia. A tese desses aparelhos privados de hegemonia vinha acompanhada de estudos com a mensuração do que seria o número de residências que deveriam ser construídas para atender a demanda latente<sup>905</sup>.

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

---

<sup>904</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de junho de 1978, n° 125.

<sup>905</sup> Um exemplo pode ser visto em reportagem com dados da Abecip sobre o déficit habitacional brasileiro. Em O Globo. Caderno de Economia. Edição de 16 de julho de 2007. p. 19.

“Sem contar na Petrobrás que [...] é o símbolo de uma luta coletiva do País e um patrimônio nacional”<sup>906</sup>. Na edição seguinte, em meio aos debates em torno da proposta de privatização da Petrobrás, a revista optou por eleger a estatal como empresa do ano<sup>907</sup>, em resposta às propostas de sua transferência ao setor privado. Nesse tema específico, os empresários da construção em geral se punham em posição antagônica a outras frações do capital, defensoras da desestatização das empresas públicas.

Esse era também outro ponto de desacordo entre as grandes e as pequenas e médias empreiteiras, já que as primeiras se tornaram com o tempo defensoras das privatizações, pois enxergavam nelas oportunidades para aquisição de ativos estatais. As pequenas, além de não ter porte suficiente para participar dos programas de concessão de serviços ou venda de empresas públicas, temiam também as desestatizações pelo risco de as antigas contratadoras de serviço ficarem nas mãos de empreiteiras, o que dificultaria sua prestação de serviços para a companhia privatizada e reduziria suas margens de ganho com a mesma.

Outra querela que opôs grandes empresas às pequenas e médias foi a campanha em defesa da “moralização das concorrências públicas”. Essa mobilização parece ter sido lançado por empresários de pequeno porte como Horácio Ortiz, que, já em 1979, deu entrevista para o fórum das 100+ da revista *O Empreiteiro* perguntando: “Quando vão moralizar as concorrências públicas?” Naquele momento, ele era deputado federal pelo MDB de São Paulo, sendo que ocupou a partir de 1983 a função de secretário de Transportes do governo Franco Montoro. Na entrevista, ele explicava que a questão da moralização envolvia o poder das grandes construtoras. As maiores do país, aproximadamente seis, segundo ele, “atingiram uma dimensão tal, em termos de capital, mobilização de pessoal e equipamentos, que exigem praticamente uma participação fixa do PIB”. Dizia ainda que esse grande poder das macro-empreiteiras era ruim para o governo, para as outras construtoras e, principalmente, para o público. Ele ilustrava isso com um exemplo, afirmando que

as grandes concorrências são preparadas e, na maioria dos casos, estas grandes obras não são urgentes, nem necessárias. O aeroporto de Caucaia é um exemplo típico de obra desnecessária, mas que foi preparada, planejada e quase executada pelo governo estadual passado.<sup>908</sup>

Ortiz se referia ao aeroporto de Guarulhos, muito criticado por prever a construção de uma nova planta quando era possível expandir a de Viracopos. Ele afirmou que isso foi feito por

---

<sup>906</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de setembro de 1983, nº 190.

<sup>907</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de outubro de 1983, nº 191.

<sup>908</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de julho de 1979, nº 138.

conluio entre o governo de Paulo Egydio Martins com a empreiteira Camargo Corrêa, responsável principal pela obras daquele empreendimento.

Depois disso, a proposta de “moralização das concorrências” ganhou força. A Apeop defendeu, em meio ao processo de transição política, a proposta de “democracia também nas concorrências”<sup>909</sup>, defendendo que pequenas empresas participassem de licitações, geralmente direcionadas já no edital para grandes empreiteiras. A campanha nacional sobre o tema foi lançada pela CBIC, na gestão de Andrade Ponte, que, com seus cargos públicos posteriores, a reverberou na Assembléia Nacional Constituinte e Câmara dos Deputados. A campanha desaguou na Lei de Licitações, de 1993, que determinava medidas como a contratação das empresas que propusessem o menor preço para a obra. A lei não foi objeto de consenso entre os empreiteiros e mesmo entre os pequenos empresários, houve polêmicas. A nova regra era acusada, dentre outras coisas, de gerar disputa predatória que diminuía perigosamente as margens de lucro, em função do princípio do menor preço. A campanha não teve o apoio aberto do Sinicon, sindicato que parece ter funcionado como *locus* de acerto de empresas nas licitações. O sindicato também tinha importante participação de grandes construtoras que, não só não eram adeptas da campanha, como eram alvos da mesma.

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

O presidente do Sinicon, João Lagoeiro Barbará reivindicou que os recursos gerados pelas chamadas receitas vinculadas voltem a ser aplicados especificamente nos programas para os quais foram criados – o pedido faz parte do discurso com o qual a entidade saldou o presidente da Eletrobrás, Costa Cavalcanti. [...]

É notório que a excessiva concentração de poder nas mãos das autoridades econômicas, responsáveis pela liberação de recursos, tem acarretado, sobretudo ao setor hidrelétrico, que se caracteriza pela rigidez de seus cronogramas físicos, sensível descompasso entre as necessidades de desembolso da Eletrobrás e a disponibilidade efetiva dos recursos para estes desembolsos.<sup>910</sup>

---

<sup>909</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de junho de 1984, n° 199.

<sup>910</sup> Informe Sinicon. Edição de 18 de junho de 1984, n° 17, ano I.

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

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

Não é por outro motivo que o Sinicon vem defendendo a volta da vinculação das receitas a programas de obras. O sistema, que foi responsável pela implantação da rede viária nacional a partir da década de 50, assegura a aplicação dos recursos e evita os conhecidos e irrecuperáveis prejuízos que atingem o setor de obras públicas quando os empreendimentos param inexplicavelmente.<sup>911</sup>

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

O Sinicon usava vários meios para divulgar sua campanha, como notas e artigos em jornais, *telex* para o presidente da República e pronunciamentos em eventos do setor, como Enind de 1984<sup>912</sup>. Com essa pressão junto ao aparelho de Estado, o Sinicon conseguiu decreto obtendo a principal re-vinculação reclamada, a do imposto de combustíveis atrelada ao Fundo Rodoviário Nacional. A vitória foi comemorada em 1986<sup>913</sup>, mas cairia na Constituinte, com a pressão de outros segmentos empresariais e sociais em defesa da unificação dos recursos.

Implícita na campanha dos empreiteiros pela vinculação dos recursos estava a crítica ao principal grupo doméstico defensor da centralização das verbas estatais em um único fundo. Os banqueiros e o setor financeiro viraram um grande alvo de ataques dos construtores no final da ditadura, por sua defesa da prioridade para o pagamento dos débitos públicos e por conta dos altos juros e taxas cobrados às empresas industriais em geral, e da construção em particular. Impulsionado por medidas como a que liberava os juros em empréstimos, os empreiteiros reclamavam da transferência de seu lucro para o setor bancário. Diante das dificuldades passadas com os bancos, o presidente da Apeop, Henrique Guedes, defendia desde meados da década de 1970 a criação de um banco dos empreiteiros<sup>914</sup>. Alegando que as empresas bancárias tinham péssima reputação entre os empresários do setor e que todos já

---

<sup>911</sup> Informe Sinicon. Edição de 31 de janeiro de 1985, nº 34, ano I.

<sup>912</sup> Informe Sinicon. Edições 12, 17 e 31, ano I.

<sup>913</sup> Informe Sinicon. Edição de janeiro de 1986, nº 1, ano III.

<sup>914</sup> GUEDES, Henrique (APEOP). *A Outra Face do Empreiteiro*. *op. cit.* p. 151-66.

havia passado maus momentos com elas, Guedes propunha a união das construtoras para formar um banco que emprestasse dinheiro às empresas do setor de forma menos extorsiva<sup>915</sup>.

A imagem das instituições bancárias dentre as pequenas empreiteiras era ainda pior, segundo o presidente da Apeop, Almeida Guedes. Em 1981, ele reclamou que os “juros sufocam empreiteiras”<sup>916</sup>. Naquele mesmo ano, Norberto Odebrecht reclamou do “absurdo custo dos encargos financeiros” e, no ano seguinte, o dono da Ecisa também reclamava das “taxas escorchantes” dos bancos<sup>917</sup>. A assertiva mais impactante sobre o setor financeiro da economia, no entanto, veio de João Machado Fortes, presidente da CBIC, em 1983: “O mercado financeiro é um grande câncer a ser extirpado da economia nacional”<sup>918</sup>.

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

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

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

Tenhamos consciência de que os órgãos públicos também sabem agir cumprindo suas obrigações. Veja-se o caso da dívida externa. Enchem o peito para dizer que estamos rigorosamente em dia e mais: temos reservas para mostrar que tão cedo não atrasaremos. Que diferença para o comportamento no plano interno onde o ministro declara abusadamente que atrasos de 120 dias não são atrasos – numa inflação de quase 120% ao mês.<sup>919</sup>

Na entrevista dada à revista O Empreiteiro, o construtor carioca, além de atacar outros empresários do setor, contrasta o pagamento atrasado às empresas de obras públicas com a

---

<sup>915</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de abril de 1980, nº 147.

<sup>916</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de abril de 1981, nº 160.

<sup>917</sup> Revista O Empreiteiro. Edições de julho de 1981 e de janeiro de 1982, nºs 163 e 170.

<sup>918</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de maio de 1983, nº 186.

<sup>919</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de janeiro de 1982, nº 170.

prontidão dos pagamentos dos serviços da dívida pública, então concentrados em obrigações em moeda estrangeira e com instituições externas.

Naquele momento, eram cogitadas soluções diversas do acordo realizado com as instituições multilaterais e alguns empresários criticavam o foco no setor rural e exportador, defendendo a moratória da dívida externa e a volta de maciços investimentos públicos na economia. O grande capital construtor, no entanto, não via com bons olhos essas medidas. Adaptando-se à nova configuração das políticas públicas, ele seguia as orientações dos benefícios governamentais, direcionando investimentos para setores econômicos como a agricultura e mineração de exportação, e internacionalizava suas atuações de modo a manter suas atividades. Milton Vargas, da empresa de projetos Themag, explicitava ser contra a moratória, afirmando que isso seria fatal às empresas de engenharia brasileira no exterior, devido às retaliações dos governos dos países credores<sup>920</sup>.

Apesar dessa moderação dos empresários do setor com porte para atuar na diversificação e internacionalização, a visão majoritária do setor era de ampla crítica ao acordo com o FMI. Assim, em 1984, o documento final do Encontro Nacional da Indústria da Construção, promovido pela CBIC, afirmava:

[D]esejamos um governo com autoridade firme e indesviável zelo pelos interesses coletivos, opondo-se a [sic] toda orientação que nos escravize a organismos internacionais. Execramos a corrupção, qualquer que seja o nível em que se instale. Rejeitamos a tecnocracia insensível e esterelizante [sic]. Abominamos a miséria que avilta o homem em sua dignidade.<sup>921</sup>

Aparecia ali, dentre as críticas vagas à “tecnocracia” e à “miséria”, um ataque visível às determinações do convênio feito com o fundo monetário. O documento era lançado em 1984, portanto, em meio à transição política e à campanha pela votação direta para presidente da República. Um dos objetivos dos empresários do setor era incluir suas reivindicações nas pautas das campanhas dos candidatos a presidente.

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

Os freqüentes ajustes de nossa economia aos padrões impostos pelo FMI – Fundo monetário Internacional pouco a pouco vão debilitando todos os segmentos da

---

<sup>920</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de julho de 1983, nº 188.

<sup>921</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de abril de 1984, nº 197.

sociedade brasileira. Na ânsia de adequar metas orçamentárias já insuficientes, aos parâmetros estabelecidos por este organismo internacional, as autoridades financeiras nacionais vão adiando a definição de questões das quais todos os setores da sociedade dependem para enfrentar o difícil ano de 1984. [...] Hoje, infelizmente, convivemos com a irracionalidade de diretrizes que a todos prejudicam.<sup>922</sup>

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

Agora mesmo, a grande maioria dos segmentos que compõem a sociedade brasileira enfrenta sérios problemas. São os ditames da política recessiva imposta pelo FMI – Fundo Monetário Internacional a restringir os investimentos nas atividades produtivas. Os resultados aí estão: empresas com dificuldades, demissões, desemprego, insatisfação social e criminalidade.<sup>923</sup>

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

Apesar do conteúdo voltado ao convencimento nas declarações dos representantes dos empreiteiros, a medição de forças entre frações de capitais em torno do acordo com o FMI nem sempre foi favorável dali por diante. O tema foi tratado com idas e vindas no governo Sarney e a disputa no interior do aparelho de Estado ganhou naquele momento ares de ampla e crise de hegemonia, desfeita apenas em meados da década de 1990.

As diversas reivindicações realizadas pelas empresas de construção pesada no caso da ditadura têm alguns pontos de proximidade. Apesar de abarcar temáticas como oposição entre grandes e pequenos, crítica dos prazos políticos das obras, reclamação sobre atrasos nos pagamentos e redução das verbas para investimentos, além da crítica aos banqueiros e ao acordo com o FMI, algumas linhas de força tocam essas questões. Trata-se de um contexto que agregou transição política e crise econômica, conjuntura que levaria a um rearranjo das forças políticas no interior do aparelho de Estado. A reorganização do bloco de poder em passagens dos anos 70 para os anos 80 cindiu os empreiteiros, antes unidos em torno de figuras como Mário Andreazza e das obras do ‘milagre’. A reafirmação da hegemonia internacional norte-americana, com imposição de altas taxas de juros e a ameaça de retaliação

---

<sup>922</sup> Informe Sinicon. Edição de 26 de março de 1984, nº 6, ano I.

<sup>923</sup> Informe Sinicon. Edição de 7 de maio de 1984, nº 11, ano I.



para países que não cumprissem as obrigações financeiras, levou a um rearranjo das forças do empresariado dentro do grupo dirigente, marginalizando pequenos e médios empreiteiros e industriais. Os grandes empresários da construção se acomodaram na posição razoavelmente privilegiada que lhes coube dentro do novo pacto político, adequando-se às novas configurações econômicas do país. Isso os levou a investir na ramificação, internacionalização e, posteriormente, o programa de privatizações os teria como grandes beneficiários.

### **3.4 – Conexões empresariais, militares e políticas dos empreiteiros de obras públicas:**

Os empresários brasileiros da construção pesada nem sempre atuaram de maneira homogênea em suas formas de atuação junto à sociedade civil e política. Muito comum, além da atuação orquestrada através de sindicatos e associações, ou por meio de alianças temporárias, era a ação com outras frações da classe dominante, em especial setores da burguesia industrial. Mais do que uma ação isolada dos empreiteiros, o que vemos em muitos casos é o ingresso dos empresários do setor em cortes específicos dos grupos dominantes, dos quais saíam projetos, atuações políticas e representantes dos interesses em questão. A heterogeneidade, concorrência e os desentendimentos dentro do mercado da construção pesada às vezes levavam os empreiteiros para distintas formas de organização e aliança política, junto a outras frações burguesas, grupos regionais e líderes políticos que não tinham como base apenas as empresas do setor.

Durante a ditadura, essas conexões dos empreiteiros além do seu setor produtivo foram importantes para implementar certos projetos e para o fortalecimento de suas empresas em âmbito nacional. Os construtores estabeleceram vínculos com outras frações do empresariado, no que sobressaíram as alianças com outros representantes do setor industrial e também as alianças de cunho regional. Suas atuações junto à sociedade política tiveram como espaço privilegiado, em especial no período da transição política, o parlamento e os partidos políticos, havendo empresários do setor que se engajaram em carreiras nesse âmbito. Por fim, ganharam relevo a partir de 1964 as vinculações estabelecidas entre os empreiteiros e os oficiais das forças armadas.

As relações entre empresários do setor e figuras da sociedade civil e política ajudavam a abrir portas para empreiteiras específicas. Muitos construtores tinham relações familiares ou de amizade com prefeitos, governadores e altos funcionários do aparelho de Estado, o que era às vezes usado pela empresa para atingir certos objetivos. Nesse sentido, o advogado Wilson

Quintella, da Camargo Corrêa, afirmou: “[...] sempre acreditei, como Sebastião Camargo, que o relacionamento é decisivo para que as coisas sigam adiante.”<sup>924</sup> O dirigente da empreiteira se refere ao andamento de uma obra, cujos problemas, segundo ele, podiam ser resolvidos na base da negociação e informalidade.

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

O sistema político brasileiro pode ser pensado em termos de anéis que cortam horizontalmente as duas estruturas burocráticas fundamentais, a pública e a privada. Assim, parte da burocracia das empresas públicas podem ser captadas pelo sistema de interesses das empresas multinacionais. O mesmo pode ocorrer com outros setores do Estado (ministérios, grupos executivos, etc). Inversamente, partes do setor controlado pela empresa privada (inclusive seus órgãos de classe, como sindicatos, federações etc) podem aliar-se, formando um anel de pressão, com segmentos da burocracia estatal.<sup>925</sup>

Apesar de apontar para a importância da proximidade de figuras das empresas privadas e da sociedade política ao longo da ditadura, a análise do sociólogo, além de sobrevalorizar o peso e importância das empresas estrangeiras, traça uma perspectiva que se postula em uma concepção de Estado separado da sociedade, o que não corresponde à nossa orientação teórica. Carlos Estevam Martins trabalhou o conceito<sup>926</sup> e René Dreifuss o reelaborou, preferindo a noção de anéis burocrático-empresariais<sup>927</sup>.

Veremos adiante as formas de aproximação de empreiteiros com outros empresários, partidos políticos e parlamentares, além de militares. A partir dessas conexões, será possível perceber como esses empresários se inscreviam na elaboração de projetos mais amplos que aqueles referentes sua atividade produtiva, além de ser meio para obtenção de contratos e força política e econômica para a empresa particularmente.

### **Conexões empresariais dos empreiteiros de obras públicas:**

Os empresários da construção pesada, em geral, tinham extensas relações com outras frações da burguesia brasileira, o que era mais claro para os donos das grandes construtoras. Muitos deles estabeleceram essas conexões através de aparelhos privados de hegemonia, como as federações industriais, havendo outros meios, como as universidades e o período da

---

<sup>924</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. *op. cit.* p. 339.

<sup>925</sup> CARDOSO, Fernando Henrique. “Estado e sociedade”. In: *Cadernos Cebrap*. São Paulo: Cebrap, 1972 *apud* MARTINS, Carlos Estevam. “Brasil-Estados Unidos: dos anos 60 aos 70.” In: *Cadernos Cebrap*. Nº 9. p. 20.

<sup>926</sup> MARTINS, Carlos Estevam. “Brasil-Estados Unidos: dos anos 60 aos 70.” *op. cit.* p. 1-48.

<sup>927</sup> DREIFUSS, René Armand. *1964: a conquista do Estado*. *op. cit.* p. 110.

formação profissional. Uma forma bastante comum de entrosamento entre empresários, em especial nas origens do mercado nacional de obras públicas, eram as relações estabelecidas entre empreiteiros e outros empresários no âmbito regional, muitas vezes através de aparelhos privados da sociedade civil.

Dois exemplos emblemáticos são as vinculações com a classe dominante estadual estabelecidas pelos dirigentes da Odebrecht e da Camargo Corrêa. Norberto Odebrecht e sua família tinham profunda relação com a burguesia baiana e inclusive estabeleceram projetos conjuntos com os empresários da região. Era conhecida sua proximidade com as famílias Mariani Bittencourt (Banco da Bahia), Calmon de Sá (Banco Econômico) e de Antônio Carlos Magalhães (TV Bahia e jornal Correio da Bahia). A Odebrecht se juntou aos Mariani e ao Econômico nos anos 90 em sua empreitada no setor de petroquímica, agindo em colaboração com aqueles grupos econômicos para controle pleno do setor no Brasil. A Odebrecht foi beneficiada também quando Ângelo Calmon de Sá chegou ao Ministério de Indústria e Comércio, em 1977<sup>928</sup>. Essa ligação regional atingia políticos e militares locais, como Juracy Magalhães, um dos responsáveis pela aproximação da empreiteira com a Petrobrás, empresa que historicamente foi cliente e associada à Odebrecht<sup>929</sup>.

Os vínculos de Sebastião Camargo e Wilson Quintella com a burguesia paulista, principalmente a industrial, também eram extensos, profundos e variados. Integrando a Fiesp, a Camargo Corrêa tinha dirigentes relacionados a Antonio e José Ermírio de Moraes (grupo Votorantim), Amador Aguiar (Bradesco), grupo Capuava (Soares Sampaio, Walter Moreira Salles e outros), família Penteado, dentre vários outros. Além disso, governadores do estado e políticos estaduais também tinham ligações com a empresa, como eram os casos de Adhemar de Barros, Lucas Nogueira Garcez, Jânio Quadros, Delfim Netto, Paulo Egydio Martins, dentre outros. Os dirigentes da empresa não tinham o mesmo trânsito com figuras importantes na ditadura, como Mário Andreazza e Ernesto Geisel<sup>930</sup>.

Com o processo de transição política nos anos 80, para além das vinculações regionais, formas de organização política dos empresários vieram à tona com projetos específicos, que abarcavam também empreiteiros. Dessa forma, o Instituto Liberal, criado em 1983 no Rio, além de atrair empresários paulistas e multinacionais, incluiu Donald Stewart Jr., da Ecisa, e Henry Maksoud, da Hidroservice. Na União Brasileira de Empresários, a UB,

---

<sup>928</sup> Ver BRANDÃO, Rafael Vaz da Motta. *O Negócio do Século: o acordo de cooperação nuclear Brasil-Alemanha*. Dissertação de mestrado em História. Niterói: UFF, 2008. p. 72-107.

<sup>929</sup> ODEBRECHT, E. *A Odebrecht... op. cit. passim*; Francisco de Oliveira se refere ao “grupo de Camaçari” em *Os Direitos do Antivalor: a economia política da hegemonia imperfeita*. Petrópolis: Vozes, 1998. p. 79-120.

<sup>930</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande. op. cit. passim*.

o empreiteiro Sérgio Quintella, da Montreal, exercia papel fundamental. O movimento da União Democrática Ruralista (UDR) também contou com empresários da construção, que se interessaram pelas propostas de Ronaldo Caiado, incluindo Sandra Cavalcanti (Carvalho Hosken), Henry Maksoud (Hidroservice) e Olacyr de Moraes (Constran). Maksoud tentou indicar Caiado para ser escolhido o Homem de Visão de 1987, mas após sua peregrinação pelo país e conflitos com Antônio Ermírio de Moraes, o líder ruralista ficou com a pecha de “xiita de direita”, sendo relativamente marginalizado pelo empresariado<sup>931</sup>.

Além da conexão em âmbito regional, por associações e projetos econômicos e políticos comuns, alguns empreiteiros estabeleceram relações com companhias multinacionais. Ela tinha como um dos canais a vinculação entre construtoras e fornecedoras de equipamentos, setor oligopolizado por empresas estrangeiras, principalmente norte-americanas. Um exemplo era a Camargo Corrêa, que tinha um profundo contato com quadros da Caterpillar, levando seus funcionários a centros de produção e sedes da fabricante nos Estados Unidos<sup>932</sup>. Essas relações transpareciam na revista *O Empreiteiro*, que trazia propagandas, reportagens e interesses das fornecedoras de máquinas para empreiteiros.

Essa conexão era comum também com fornecedores de equipamentos de hidrelétricas no caso das barragemas. Empresas como Mendes Júnior, Camargo Corrêa, Servix, Odebrecht, Cetenco e CBPO tinham contatos e até convênios com empresas de bens de produção estrangeiras, como a francesa Alstom, a suíça Brown Boveri – que estabeleceu parceria com a CC –, as norte-americanas Westinghouse e General Electric – que tem acordo com a NO –, além das alemãs Voith, Siemens, Telefunken e outras<sup>933</sup>.

Em outros ramos, a ligação de empresários nacionais com firmas estrangeiras se dava pela participação direta de pessoal estrangeiro na firma nacional, ou de convênios que subordinavam a companhia brasileira a certas formulações, diretrizes e estratégias de companhias multinacionais. O deputado federal Salvador Lossaco, do PTB paulista, denunciava a ligação de empresários e políticos da UDN com agências e empresas estrangeiras, o que incluía Herbert Levy, Glycon de Paiva, Ernesto Pereira Lopes, Eugênio Gudin e Júlio Mesquita<sup>934</sup>. Entre as empreiteiras, a participação estrangeira no seu capital era mais rara, em especial na construção pesada, e os convênios se restringiam a aquisição de materiais, tecnologia e técnicas pelas firmas nacionais. Essa predominância do controle das

---

<sup>931</sup> DREIFUSS, René Armand. *O Jogo da Direita na Nova República*. *op. cit.* p. 109-80.

<sup>932</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. *op. cit.* p. 265-83.

<sup>933</sup> Mais informações em ROSA, L. P.; SIGAUD, L.; MIELNIK, O. (org.). *Impactos...* *op. cit.*, p. 17-38.

<sup>934</sup> BENEVIDES, Maria Victoria. *O PTB e o Trabalhismo: partido e sindicato em São Paulo (1945-1964)*. São Paulo: Brasiliense / Cedec, 1989. p. 139.

empresas do setor por entes nacionais dava ensejo, inclusive, a um certo tom nacionalista desses empresários, ao defender suas atividades e a reserva do mercado de obras públicas.

Outro canal de articulação de empresários nacionais com o capital internacional foram as agências criadas para essa finalidade que agregavam representantes das classes dominantes de vários países. Empreiteiros participavam delas, como Haroldo Cecil Poland (Metropolitana) e Sebastião Camargo (CC), no Conselho Interamericano de Comércio e Produção (Cicyp). A Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (CMBEU), nos anos 50 foi uma importante agência para a aproximação de membros da burguesia brasileira com empresários norte-americanos, sendo liderada por Glycon de Paiva, que deu essa característica também ao Instituto de Pesquisas e Estudos Sociais (Ipes), que tinha predominância do capital associado e contava com construtores<sup>935</sup>. Outras entidades internacionais já referidas que congregavam empreiteiros nacionais e empresários de outros países eram a IRF e a Conferência Internacional de Grandes Barragens.

O estabelecimento dessas relações pelos empresários da construção pesada permitia que eles, ao mesmo tempo, pudessem tirar proveitos individuais e coletivos. Com as conexões estabelecidas com outros empresários, eles podiam acessar contatos para conseguir a vitória em determinada concorrência ou até a entrada na ordem do dia de determinado projeto, seja elaborado diretamente pela empreiteira, seja forjado por outrem. Além disso, com esses vínculos, os empresários da construção pesada também podiam fazer parte de organizações e frentes com determinados projetos políticos, que, em maior ou menor escala, incluíam seus interesses e valores. Com isso, empreiteiros integravam organizações de setores mais amplos da classe dominante que redundariam em projetos como o que calhou no golpe de 1964.

### **Conexões partidárias e parlamentares dos empreiteiros:**

Sob a ditadura, os partidos foram esvaziados de poder e o Legislativo perdeu força em favor do Executivo, que além de retirar funções do parlamento, com a promulgação de decretos e decretos-lei, chegou a fechar o Congresso Nacional em algumas ocasiões. Em especial nos anos mais duros da ditadura, de 1969 a 1973, os partidos, a Câmara e o Senado tiveram importância menor para a administração pública da União, esmagados pela concentração de poderes no Executivo. O que Octavio Ianni chamou de hipertrofia do poder

---

<sup>935</sup> Ver DREIFUSS, René Armand. *A Internacional Capitalista. op. cit.* p. 148-69.

Executivo<sup>936</sup> começou lentamente se modificar após a derrota eleitoral da Arena em 1974 e com as mudanças político-institucionais pós-1979, que puseram fim ao bipartidarismo. Trata-se de um momento de reavivamento do poder dos partidos e do Congresso, o que incluía a formação de comissões parlamentares de inquérito que investigavam episódios da ditadura.

Com essa reestruturação do sistema de poder na metade final do regime, os empresários – e as empreiteiras inclusive – reforçaram relações com partidos e parlamentares. A atuação das construtoras, antes mais restrita à Arena e às figuras e cargos do Executivo, passou a se dar também em contatos com o PMDB e novos partidos, além de agir junto a mandatos parlamentares, comissões e bancadas. Esse tipo de ação se desenvolveu na Nova República, concentrando-se na formulação de emendas parlamentares e a determinação das verbas do orçamento. Posteriormente, consolidou-se o poder do grupo na implementação da ‘bancada da infra-estrutura’, composta por parlamentares que focavam suas atividades na fiscalização de obras e estudo de projetos do setor, sendo suas campanhas e atividades em geral financiadas pelas empreiteiras<sup>937</sup>.

Antes da adoção do bipartidarismo, a oposição entre as forças políticas polarizadas nos blocos do PSD-PTB e UDN gerava vínculos e conflitos entre os empresários da construção. Já mencionamos o caso dos empreiteiros da Abeop e do Clube de Engenharia, punidos na administração udenista de Carlos Lacerda na Guanabara, após 1961. Em outras federações, oposições semelhantes ocorriam e as empreiteiras eram em geral identificadas a certos grupos políticos, havendo uma marginalização das mesmas em um quadro de alternância de poder. O testemunho de Wilson Quintella para o caso do Mato Grosso parece ser emblemático. Naquele estado, os dirigentes da Camargo Corrêa estavam próximos ao grupo da UDN local, que contava com Fernando Corrêa da Costa e Wilson Barbosa Martins. A empreiteira realizava o serviço de urbanização de Campo Grande e o grupo político aliado da empresa perdeu as eleições municipais nos anos 50 para o grupo rival, ligado a Filinto Muller:

Com a inesperada derrota de Wilson Barbosa Martins em sua primeira candidatura a prefeito, nossos problemas começaram. O contrato para pavimentação de Campo Grande havia sido feito para vigorar sob quaisquer circunstâncias. Todavia, como ocorre em toda prestação de serviços desse tipo, há sempre uma parcela de relacionamento pessoal envolvida, de diálogo e confiança mútuos, já que as coisas nem sempre se desenrolam como uma equação matemática. Imprevistos acontecem em uma obra, qualquer que seja.<sup>938</sup>

---

<sup>936</sup> IANNI, Octavio. *Estado e Planejamento Econômico no Brasil*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1986. p. 229-87.

<sup>937</sup> Um exemplo está em O GLOBO. Edição de 6 de abril de 2009, p. 3.

<sup>938</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. op. cit. p. 100.

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

O fato de a Camargo Corrêa em Mato Grosso estar ligada a políticos da UDN não significa que a empreiteira estivesse restrita a esse partido, mas que naquele quadro político, ela tinha aliança com uma certa fração das forças políticas. Já em São Paulo, por exemplo, a mesma empreiteira tinha fortes relações no PRP de Adhemar de Barros e também com os grupos políticos de Nogueira Garcez, Carvalho Pinto e Jânio Quadros. Essa variedade de atuações é significativa do fato de que os empreiteiros em geral não escolhem um partido, ainda mais em um ambiente pluripartidário, situação na qual esses empresários preferem agir junto a vários partidos políticos ao mesmo tempo.

Nesse sentido, se na ditadura, a maioria dos empreiteiros esteve mais próxima da Arena, com a abertura política, estabeleceram-se contatos no PMDB e nos novos partidos, em especial PTB e PDT. Com o fortalecimento do PMDB nos anos 70 e sua chegada aos cargos do Executivo nos anos 80, políticos do partido foram convidados por empreiteiros para palestras, apresentações de obras e passaram a receber doações para suas campanhas eleitorais. O PMDB sinalizava com obras de cunho social, o que representava um nicho de mercado para as empresas do setor, principalmente as pequenas e médias, que podiam fazer escolas, hospitais, saneamento e habitação popular. O primeiro governo do PMDB em São Paulo (Franco Montoro) contou com vários empresários-engenheiros e empreiteiros que compunham aparelhos privados da sociedade civil, como Horácio Ortiz e Ciro Laurenza<sup>939</sup>.

A atuação do Sinicon no Legislativo foi emblemática do caráter pluripartidário da ação das empresas e associações do setor. Em suas reuniões com parlamentares no início dos anos 80, havia deputados e senadores do PDS, PMDB, PDT e PTB. Naquele momento, apenas o PT não freqüentava os encontros do sindicato da construção pesada. O próprio PDT e o governo Brizola, hostilizado pelos militares e artífices da transição política, tinham trabalho de penetração por parte dos empreiteiros. Assim, Sinicon e AEERJ tentavam se vincular a figuras como o prefeito carioca Marcelo Alencar, o secretário estadual de Obras, Luís Alfredo Salomão, o titular do DER-RJ, Ubirajara Muniz, e seu vice, Luiz Paulo Corrêa da Rocha<sup>940</sup>.

Alguns empreiteiros não se restringiram a agir influenciando o trabalho legislativo e preferiram construir uma carreira no setor. Horácio Ortiz, dono da Conspoor, presidente da

---

<sup>939</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de abril de 1983, nº 185.

<sup>940</sup> Informe Sinicon. Edição nº 16, ano I.

Apeop e representante das pequenas empreiteiras, fez carreira política pelo MDB (depois, PMDB), sendo eleito deputado federal nos anos 70 e 80, até ser escalado para a Secretaria de Transportes do governo de São Paulo, na gestão Montoro. Pela Arena o deputado federal Emil Abid Razuk era indicado como outro empreiteiro-parlamentar nos anos 70<sup>941</sup>. Antes deles, na década de 1960, José Colagrossi Filho era dirigente da CAVO (grupo CC) e diretor do Sinicon, além de deputado federal pelo MDB do Rio, eleito em 1966 e cassado após o AI-5, em 1969. Com a abertura política, foi para o PDT, onde estava o ex-empreiteiro Marcelo Nunes de Alencar, e deu continuidade à sua atuação parlamentar, além de ter sido secretário de Transportes da gestão Brizola<sup>942</sup>. O ex-ministro Eliseu Resende, ligado à Odebrecht e outras empreiteiras, exerceu cargos parlamentares no Senado nos anos 90 e 2000. Sérgio Quintella (Montreal) integrou o PFL do Rio e teve vigorosa atividade parlamentar em Brasília em defesa dos interesses do empresariado<sup>943</sup>.

O Sinicon e outras associações realizaram intensa atividade legislativa no período de abertura. Particularmente o sindicato atuou pela volta das receitas vinculadas e congelamento de direitos trabalhistas, sem a concessão de novas vantagens como a estabilidade no setor privado. Fez também a defesa de orçamentos menos austeros e mais investimentos em infraestrutura, preparando-se para defender o “rodoviarismo” na Constituinte<sup>944</sup>.

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

Para contar com recursos suficientes para cobrir o seu faturamento previsto, é freqüente a atuação do empresário no sentido de, com a ajuda de parlamentares e o serviço de lobistas, assegurar a introdução de emendas ao Orçamento da União, alocando para as obras de seu interesse os recursos desejados.<sup>945</sup>

Os empreiteiros e suas associações apresentavam projetos de obras para os deputados e senadores, que os incluíam em emendas parlamentares, de modo a ingressar no orçamento federal. A obtenção de apoio do Executivo em votações depende em boa medida da liberação de verbas para essas emendas, que, caso incluídas no orçamento e liberadas, rendem ao parlamentar recursos para campanha ou outras formas de agrado. Sobre esse poder das empreiteiras no orçamento, o editorial do Estado de São Paulo de 23 de março de 1993 afirmou: “De acordo com a mentalidade dominante no Congresso, sacrifique-se a Saúde, mas

---

<sup>941</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de junho de 1977, nº 113.

<sup>942</sup> <http://www2.camara.gov.br/> acessado em 17 de junho de 2011.

<sup>943</sup> DREIFUSS, René Armand. *O Jogo da Direita na Nova República*. op. cit. p. 47-107.

<sup>944</sup> Informe Sinicon, Edições de janeiro e abril de 1986, nºs 1 e 4, ano III.

<sup>945</sup> PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção*. op. cit. p. 199.



nunca essas empresas todo-poderosas [refere-se às empreiteiras], as quais o ministro Adib Jatene disse tinham força para dirigir a elaboração do Orçamento da União.”<sup>946</sup>

Na transição do regime político, os empresários da construção pesada reforçaram sua atuação junto aos partidos políticos e o parlamento. Seu *modus operandi* nesse âmbito se baseava no estabelecimento de conexões em vários partidos e na tentativa de influência sobre o orçamento da União e dos estados e municípios, com a gradual retomada de poder do Legislativo. Porém, na ditadura, o trabalho junto ao Executivo era mais importante para a assinatura de contratos e encampação de projetos pelo poder público e, nesse sentido, sobressaíam as conexões com os oficiais das forças armadas.

### **Conexões militares dos empreiteiros de obras públicas:**

A aproximação entre militares e empresários, e os da construção em particular, antecede o golpe de 1964, apesar de ter atingido níveis inéditos sob a ditadura. Vários eram os canais para tal, tendo que a Escola Superior de Guerra (ESG) uma função muito importante. Projetada para ser um centro de aproximação dos chamados “civis” e “militares” – divisão da sociedade formulada a partir das forças armadas e sua doutrina –, a escola era um ambiente para entrosamento entre altos oficiais das forças militares, sobretudo o exército, com políticos e empresários de destaque, em especial os ligados ao grande capital e aparelhos privados de hegemonia. Era forte a interlocução, por exemplo, entre a ESG e o Clube de Engenharia. Apesar do predomínio do anti-comunismo e defesa do livre comércio como princípios, além da defesa do binômio segurança e desenvolvimento, havia certa variedade na orientação teórica e programática dentro da ESG. Assim, apesar da forte presença do capital associado e da defesa das teses da interdependência, um grupo do Clube de Engenharia mais propenso à defesa da indústria nacional, em detrimento da estrangeira e multinacional, também se fazia representar na escola<sup>947</sup>.

O complexo Ipes-Ibad foi outra estrutura organizacional que auxiliou em maior interação entre altos oficiais militares com empresários, principalmente os representantes do capital internacional e associado, apesar de haver empreiteiros e outros empresários não

---

<sup>946</sup> Apud PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção. op. cit.* p. 272.

<sup>947</sup> BORGES, Nilson. “A doutrina de segurança nacional e os governos militares”. In: FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de Almeida (org.). *O Brasil Republicano*. Vol. 4. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. p. 15-42. E também GONÇALVES, Williams da Silva; MIYAMOTO, Shiguenoli. “Militares, diplomatas e política externa no Brasil pós-64”. In: *Primeira Versão*. Nº 36. Campinas: IFCH/Unicamp, 1991. p. 1-62.

formal ou diretamente atrelados a multinacionais. Se o Ipes servia de ponte para aproximação entre esses grupos sociais, central nessa ligação era o coronel Golbery do Couto e Silva<sup>948</sup>, que, ao mesmo tempo, tinha amplo respaldo por parte de importante fração do oficialato do exército e estabeleceu uma profunda ligação com importantes representantes da burguesia brasileira. Eram conhecidas suas relações com empresários como Augusto Trajano de Azevedo Antunes (ICOMI, Hanna Mining e Bethlem Steel), Israel Klabin (grupo Klabin), Jorge Oscar de Mello Flôres (banco Lar Brasileiro e sindicato dos bancos do Rio de Janeiro), Cândido Guinle de Paula Machado (editora Agir e grupo Guinle) e Antonio Gallotti (grupo Light). Entre os empreiteiros, Golbery era muito ligado a Haroldo Poland, presidente da Metropolitana e presidente do Sinicon entre 1960 e 1962<sup>949</sup>.

Outros empresários tinham relações com oficiais ligados ao grupo avesso aos ‘internacionalistas’ da ESG. Assim, Eduardo Marcondes Ferraz era próximo da chamada ‘linha dura’, Jayme Portella e Arthur da Costa e Silva, oficial que ele acolheu na noite do golpe civil-militar. O dono da construtora carioca Sisal, Jadir Gomes de Souza, também tinha relações com Costa e Silva e com Antonio Gallotti (Light). Costa e Silva cultivou uma relação próxima também com o médico e empresário carioca Leonel Tavares de Miranda e Albuquerque, dono da Casa de Saúde Dr. Eiras, e que se tornou ministro da Saúde após 1967. Também ligado ao chamado grupo dos nacionalistas autoritários, o empresário Armando Daudt de Oliveira (Biotônico Fontoura) era próximo do general Sylvio Frota, além de ter se relacionado com Carlos Lacerda e Samuel Wainer em suas ações na imprensa<sup>950</sup>.

Muitas dessas conexões foram estabelecidas antes do golpe e através da ESG, ou por outros canais, como as agências do aparelho de Estado. Desde antes de 1964, oficiais das três forças ocuparam posições estratégicas em várias autarquias públicas, como a Companhia Nacional de Álcalis, Petrobrás, CNP, RFFSA, CSN, FNM, BNDE, IBC e IAA<sup>951</sup>. Nessas posições, eles estabeleceram contato e vivência com empresários que prestavam serviços para as agências e, dentre esses, os empreiteiros tinham ali posição privilegiada, pelo fato de seu cliente quase exclusivo ser o aparelho de Estado.

A aproximação entre empresários e oficiais assumiu novo tom após 1964 e as companhias tentavam aliciar militares de alta patente para integrar os quadros, a diretoria e até a presidência de sua firma. Isso se dava principalmente com coronéis e generais que haviam ocupado postos-chave no aparelho de Estado, como ministério e a presidência de estatais.

---

<sup>948</sup> ARAÚJO, Maria Celina d’; CASTRO, Celso (org.). *Ernesto Geisel. op. cit.* p. 148-50.

<sup>949</sup> DREIFUSS, René A. 1964. *op. cit.* p. 446-7; GASPARI, Elio. *A Ditadura Envergonhada. op. cit.* p. 153-74.

<sup>950</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Envergonhada. op. cit.* p. 45-81; 153-74; 267-75.

<sup>951</sup> BENEVIDES, Maria Victoria. *O Governo Juscelino Kubitschek. op. cit.* p. 147-93.

Segundo empreiteiro que atuou naquele período no setor de serviços especiais de engenharia, assim se procedia para evitar dificuldades no trato com o governo: “Isso é simples. A gente colocava um coronel na empresa.”<sup>952</sup> O objetivo da alocação desse funcionário de origem militar na empresa era obter facilidades com a administração e garantir a proximidade com agências e figuras da sociedade política, o que poderia render frutos para a empresa. Realizamos um levantamento prévio e apenas demonstrativo de altos oficiais militares que exerceram funções em empresas privadas na ditadura:

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

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

Fonte: O Empreiteiro, n<sup>os</sup> 20, 34, 43 e 215; O GLOBO. 26/08/2010, p. 14; POÇAS, B. G. *A Construção... op. cit.* p. 90-121; GASPARI, E. *A Ditadura Derrotada. op. cit.* p. 197-213; 279-305; 411-24; GASPARI, E. *A Ditadura Encurralada. op. cit.* p. 369-98; BANDEIRA, L. A. M. *Cartéis... op. cit.* p. 155-82; FICO, C. *O Grande Irmão. op. cit.* p. 187-230; DREIFUSS, R. A. *O Jogo... op. cit.* p. 249-94; SINICESP. *A Saga... op. cit.* p. 18-27; PAULA, D. de. *Fim de Linha. op. cit.* anexos; D'ARAÚJO, M. C. d'; CASTRO, Celso (org.). *Ernesto Geisel. op. cit.* p. 474; CARVALHO, L. M. *Cobras... op. cit.* p. 455; CPDOC. *Dicionário... op. cit.*

\* Firmas estrangeiras.

Esse levantamento preliminar mostra como vários oficiais das mais altas patentes e mais importantes funções no aparelho de Estado durante a ditadura foram atuar em altas funções em grandes empresas privadas, convidados por seus dirigentes. Vê-se como boa parte delas era de empresas multinacionais e como predominavam militares do Exército que haviam

<sup>952</sup> Entrevista com o engenheiro Carlos Freire Machado, da STUP, realizada em 18 de maio de 2010.

desempenhado funções nos mais altos cargos da burocracia estatal, havendo inclusive presidentes da República e pessoas próximas. Assim, Geisel, com larga experiência no setor de petróleo, foi trabalhar na petroquímica Norquisa em 1980, após deixar a presidência, e seu secretário particular, Heitor Aquino Ferreira, trabalhou no projeto Jarí e na Bolsa do Rio. O chefe do SNI e ministro da Casa Civil, Golbery, foi presidente da Dow Chemical no intervalo entre essas funções públicas, e um parente do presidente Figueiredo trabalhou na Caterpillar. O filho do falecido presidente Costa e Silva abandonou a carreira militar para entrar no trabalho de firmas privadas, através da GE.

Essa relação entre empresários e militares na ditadura não se deteve na participação dos oficiais nos negócios privados, mas também no ingresso de donos de companhias em projetos militares e no aparato de repressão. O maior exemplo foi a Operação Bandeirantes (Oban), criada a partir de uma comissão geral de Inquiridos Policiais-Militares (IPM's), proposta no governo Costa e Silva pelo ministro da Guerra, general Jayme Portella. A Oban foi criada para centralizar o sistema de segurança, subordinado ao presidente da República, em julho de 1969. Seu orçamento era bancado por contribuições privadas e Luiz Macedo Quental, ligado a empreiteiras e à Light, pediu contribuições dos empresários paulistas. Na Fiesp, o ministro Delfim fez o mesmo pedido e conseguiu contribuições de empresas nacionais como Camargo Corrêa, Folha de São Paulo, grupo Ultra e firmas internacionais como Nestlé, General Electric, Mercedes-Benz, Siemens e outras<sup>953</sup>. Consta que os empresários José Mindlin (Metal Leve) e Antônio Ermírio de Moraes (Votorantim) teriam sido sondados para contribuir e recusaram. A Oban era integrada por policiais e militares comandados inicialmente pelo delegado Sérgio Paranhos Fleury e praticava deliberadamente a tortura, além de ter ligações com traficantes de drogas e bandidos<sup>954</sup>. Suas ações tiveram importância na desarticulação da esquerda armada e os empresários que contribuíam para o aparato se tornaram alvos da guerrilha urbana:

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

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

---

<sup>953</sup> BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. *Cartéis e Desnacionalização*. op. cit. p. 197-207.

<sup>954</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Escancarada*. op. cit. p. 59-67.

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

Um comando misto das duas organizações fechou o seu carro e o crivou de balas, nos pacatos paralelepípedos de Perdizes. Os seis membros do comando e outros remanescentes da MRT, por sua vez, caíram no decorrer daquela semana.<sup>955</sup>

O episódio do assassinato do presidente da Ultragás e diretor da Fiesp, Henning Boilesen, foi retaliação dos grupos de esquerda armada ao financiamento da política de terror pelo empresariado. O alvo principal da ALN era o presidente nacional do grupo Ultra, Peri Igel, porém devido ao seu forte esquema de segurança, esse foi abortado. Boilesen foi então escolhido, por ser não só contribuinte e organizador das arrecadações na Fiesp, mas figura interessada e curiosa pelas sessões de tortura. Boilesen se engajava na articulação com militares desde antes do golpe, ao participar do Ipes-SP e do Centro de Integração Empresa-Escola. Foi também um dos articuladores de contra-campanha internacional contra a concessão do prêmio Nobel da paz a Dom Hélder Câmara<sup>956</sup>.

Outros alvos eram o ministro Delfim, que os grupos de guerrilha cogitaram seqüestrar, e o grupo Folha, cujo prédio queriam destruir. Sebastião Camargo, da Camargo Corrêa, também era alvo central da ALN, por conta de seu decisivo apoio às ações da Oban<sup>957</sup>. Esta depois se estruturou formalmente, tendo modelo reproduzido em todo país com os DOI-Codi (Destacamento de Operações Especiais-Centro de Operações de Defesa Interna), sendo o novo aparato de repressão dotado de orçamento público e comandado por oficiais militares<sup>958</sup>.

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

---

<sup>955</sup> SIRKIS, Alfredo. *Os Carbonários: memórias da guerrilha perdida*. 10ª ed. São Paulo: Global, 1988. p. 336.

<sup>956</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Escancarada*. op. cit. p. 45-57.

<sup>957</sup> Filme "O Cidadão Boilesen".

<sup>958</sup> *BRASIL Nunca Mais: um relato para a história*. 7ª ed. Petrópolis: Vozes, 1985. p. 69-76.

pequeno porte. O Goesp virou o Serviço de Recursos Especiais, depois, Departamento Geral de Investigações Especiais da Polícia Civil (DGIE). Um dos futuros integrantes do esquadrão anti-bombas, identificado como Amêndola, afirma:

Li manuais do Exército, mas o Exército, na época, só conhecia explosivos militares mesmo, não os caseiros. Então, fomos conhecer os explosivos da indústria civil. O Teobaldo foi comigo em empresa de construção. E estudamos nos manuais da ALN, que havia no gabinete do secretário.<sup>959</sup>

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

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

### **3.5 – A trajetória dos principais intelectuais orgânicos e representantes do setor:**

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

---

<sup>959</sup> O GLOBO. Edição de 24 de abril de 2011, p. 3, 4, e 5. 'Linha direta com o terror: Agenda do sargento que morreu no Riocentro revela, após 30 anos, rede de conspiradores do período'.

A divisão do trabalho, de que já tratamos acima como uma das forças principais da história até aqui, expressa-se também no seio da classe dominante como divisão do trabalho espiritual e material, de tal modo que, *no interior desta classe, uma parte aparece como os pensadores desta classe (seus ideólogos ativos, conceptivos, que fazem da formação de ilusões desta classe a respeito de si mesma seu modo principal de subsistência), enquanto que os outros relacionam-se com estas idéias e ilusões de maneira mais passiva e receptiva*, pois são, na realidade, os membros ativos dessa classe e têm pouco tempo para produzir idéias e ilusões acerca de si próprios.<sup>960</sup> [grifo nosso]

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

Foi a partir dessas elaborações que o pensador marxista italiano Antonio Gramsci desenvolveu sua conceituação de intelectual. Diferenciando intelectual orgânico do intelectual tradicional, Gramsci afirmou que “[t]odos os homens são intelectuais, mas nem todos os homens têm na sociedade a função de intelectuais.” O autor explica qual é a função que distingue o intelectual: “A relação entre os intelectuais e o mundo da produção não é imediata [...], é mediatizada, em diversos graus, por todo o tecido social, pelo conjunto das superestruturas, do qual os intelectuais são os funcionários.” Assim, o intelectual orgânico aparece como um organizador das idéias de uma determinada classe social ou fração, fazendo-o muitas vezes no âmbito da sociedade civil, a partir dos aparelhos privados de hegemonia. Os intelectuais não seriam um grupo à parte da sociedade, mas uma função existente nas classes e frações, sendo que ele dá também a direção do grupo no qual está inscrito. O líder do PCI afirmou que cada grupo social cria uma ou mais camadas de intelectuais orgânicos, que lhe dão homogeneidade e consciência da própria função<sup>961</sup>.

Também os empresários e empreiteiros brasileiros formaram seus próprios intelectuais orgânicos, representantes de suas frações de classe e elaboradores de valores e concepções de mundo próprias ao grupo social que lhe diziam respeito. Nessa parte do capítulo, trataremos desses intelectuais e também dos representantes da construção pesada na sociedade política. Apesar não exercerem essa atividade intelectual, organizando as idéias dessa fração de classe, figuras como a do coronel Mário Andreazza davam homogeneidade, direção e representação aos empreiteiros de obras públicas, funcionando eles como pólo de convergência em torno do qual se reuniam os empresários do setor. Com a ressalva de que esses representantes não podem ser considerados estritamente intelectuais orgânicos, trataremos deles por entender que

---

<sup>960</sup> MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. *A Ideologia Alemã. op. cit.* p. 20.

<sup>961</sup> GRAMSCI, Antonio. *Cadernos do Cárcere. op. cit.* vol. 2. p. 18; 20; 15-53.

a análise de sua trajetória ajuda a entender como os empresários da construção se estruturaram como grupo coletivo e organizado em torno de certas lideranças ao longo da ditadura.

### **Haroldo Poland, os empreiteiros e o golpe de 1964:**

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

Presidente da Companhia Metropolitana de Construções na década de 1960, Poland era também sócio do Banco Português do Brasil e acionista de outras companhias<sup>962</sup>. Foi a partir da sua função no Sinicon e no Cicyp que ele se gabaritou a, como líder dos empreiteiros, a participar do esforço empresarial-militar do Ipes de desestabilização do governo Jango e composição de projetos para um governo que substituísse o mesmo. Nesse órgão, Poland teve intensa atuação, aliciando outros empreiteiros a financiar o organismo, como foi o caso de Marco Paulo Rabello, que afirmou: “O Poland me convenceu a contribuir com o IPES”. No instituto, Poland atuou no estudo sobre ‘Reforma do Legislativo e da Administração Pública’ e arrecadou recursos para ajudar financeiramente os Círculos Operários, movimento de trabalhadores oposto aos sindicatos combativos e orientado pelo padre Velloso, educador jesuíta e engenheiro civil que foi o primeiro reitor da PUC-Rio e que ajudou a organizar a universidade<sup>963</sup>. Dentro do Ipes, Poland era muito próximo do coronel Golbery do Couto e Silva, sendo ele o ipesiano civil mais próximo do militar. Elio Gaspari, de posse do arquivo de Golbery, afirma que, quando este organizava o SNI, mantinha contato telefônico diário com oito pessoas, seis militares e dois civis, sendo que um dos civis era Haroldo Poland. Quando Golbery planejou governar a Guanabara, cogitou Poland como um dos seus possíveis secretários<sup>964</sup>. No dia do golpe de 1964, Poland apareceu armado na casa de David Nasser, na Tijuca. Segundo o jornalista Luiz Maklouf de Carvalho, Poland foi um “empresário de peso na grande conspiração civil-militar que derrubou Jango”<sup>965</sup>. Muito ativo no primeiro governo da ditadura, Poland foi cogitado para a presidência do BNH, quando Sandra Cavalcanti deixou o cargo, mas foi preterido em favor de Mário Trindade<sup>966</sup>.

---

<sup>962</sup> CARVALHO, Luiz Maklouf. *Cobras Criadas*. op. cit. p. 383-454.

<sup>963</sup> DREIFUSS, René Armand. *A Internacional Capitalista*. op. cit. p. 245-64.

<sup>964</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Derrotada*. op. cit. p. 167-79.

<sup>965</sup> CARVALHO, Luiz Maklouf. *Cobras Criadas*. op. cit. p. 417.

<sup>966</sup> DREIFUSS, René Armand. *1964: a conquista do Estado*. op. cit. p. 446-7.



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

Raros homens se arriscaram tanto de maneira tão desprendida quanto Haroldo Cecil Polland. [...] Amigo de Castelo Branco, de Golbery do Couto e Silva, de Costa e Silva, de Cordeiro de Farias, de Magalhães Pinto – Haroldo detestava a evidência. Creio que nunca houve um patriota mais silenciosamente audacioso.<sup>967</sup>

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

#### **Andreazza e Eliseu, representantes máximos dos empreiteiros na ditadura:**

As duas principais figuras que agregavam em torno de si e que traduziam pública e abertamente os interesses dos empresários da construção pesada ao longo da ditadura não podem ser considerados intelectuais orgânicos por não virem estritamente de uma organização da sociedade civil e por não serem organizadores da cultura dos empreiteiros. No entanto, entre 1964 e 1985, eles foram francamente representantes dos interesses dessa fração da burguesia nacional no aparelho de Estado, traduzindo a união e convergência dos construtores em torno de certos projetos e obras. Os dois podem ser analisados juntos porque participavam do mesmo grupo político e tinham suas ações e movimentos combinados entre si, sendo aliados durante o período abarcado. Corresponderam também a um mesmo projeto, o modelo rodoviário de transportes, fartamente defendido pelo Sinicon, que era uma espécie de segunda casa dos dois, que tinham ali sua base social. Agiam também conjuntamente na imprensa, a partir de suas ligações com David Nasser e com matérias pagas para difundir as obras realizadas pelas agências do Estado sob seu comando<sup>968</sup>.

Mário David Andreazza é gaúcho nascido em Caxias do Sul e fez seus estudos secundários no Rio de Janeiro, formando-se na Escola Militar, além de ter atuado na Escola Superior de Guerra como aluno e professor. Sua formação militar e íntima ligação com os

---

<sup>967</sup> CARVALHO, Luiz Maklouf. *Cobras Criadas. op. cit.* p. 520.

<sup>968</sup> CARVALHO, Luiz Maklouf. *Cobras Criadas. op. cit.* p. 455-86.

empresários da construção pesada faziam dele o elo de ligação dos empreiteiros com as forças armadas e a ditadura, sendo ele o principal prota-voz do setor junto ao aparelho de Estado e às três forças militares, apesar de vários outros oficiais serem também relacionados a construtores. Andrezza não completou a carreira militar, interrompendo-a quando era coronel do exército, posto alcançado em 1965. Apesar da ligação com a ESG e Golbery, com quem trabalhou no Conselho de Segurança Nacional (CSN) e no Serviço Federal de Informação e Contra-Informação (SFICI) – além de ter sido informante do SNI no período em que o órgão foi liderado por Golbery<sup>969</sup> –, Andrezza se afastou desse grupo, aproximando-se de outra vertente militar. Ficou mais próximo do ramo que Stepan chamou de “nacionalistas autoritários”, estruturado no Ministério da Guerra de Arthur da Costa e Silva no primeiro governo da ditadura. No gabinete do ministro, trabalhou com Jayme Portella e Afonso Albuquerque Lima. Ambos os futuros ministros, Andrezza e Albuquerque Lima, apoiaram a campanha do Clube de Engenharia em “defesa da engenharia brasileira”<sup>970</sup>.

Andrezza foi o primeiro titular da pasta dos Transportes do país, ministério criado pelo Geipot de Lafayette Prado e derivado do Ministério de Viação e Obras Públicas. Foi ministro por 7 anos (1967-1974), sendo ele um dos que se manteve no posto durante todos anos dos governos Costa e Silva e Médici, caso também de Delfim Netto. Nesse período, aproximou-se dos empreiteiros e liderou grandes projetos viários nacionais, com ênfase na construção rodoviária, sendo responsável por obras como a pavimentação da Belém-Brasília, construção da Transamazônica, Rio-Santos, ponte Rio-Niterói, Perimetral Norte, Cuiabá-Santarém, dentre outras. Boa parte dos projetos se concentrava na região amazônica e objetivava “integrar o território nacional”, combinando objetivos econômicos, estratégicos e militares, segundo seus discursos. Em suas falas, o ministro externava as idéias e as formulações dos defensores do setor rodoviário, acabando por se tornar expoente da ideologia rodoviária, como se vê em seu testemunho de 1967 sobre viagem feita à região amazônica:

Eu não sou contra o rio Amazonas. Mas acontece que ele continua longo e triste. Do avião se observa o vazio demográfico e por aí se imagina a vida de um ribeirinho, distante de tudo e sujeito aos prejuízos das enchentes. Depois dessa visão da Amazônia, fiquei convencido de que a rodovia produz o desenvolvimento no lugar do traçado. Não realiza somente a ligação entre zonas, mas ocupa realmente o território. Belém-Brasília é o exemplo típico da humanização de uma vasta área e Porto Velho, no território da Rondônia, começa a sentir os efeitos da ligação terrestre com o Sul.<sup>971</sup>

---

<sup>969</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Derrotada*. op. cit. p. 141-53.

<sup>970</sup> ARAÚJO, Maria Celina d’; CASTRO, Celso (org.). *Ernesto Geisel*. op. cit. p. 154; Revista O Empreiteiro. Edição de junho de 1973, n° 65; CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. op. cit. folheto anexo.

<sup>971</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de junho de 1973, n° 65.

Esse é um dos vários relatos do ministro, que acabou se especializando na realização de discursos e conferências em ambientes como a ESG e congressos de empreiteiros. Fazia relatos dos projetos e feitos de sua administração, dando ênfase à implementação de rodovias. Seus pronunciamentos viravam livretos e foram editados, o que faz constar 19 livros de sua autoria na Biblioteca Nacional, a maior parte deles referente ao período em que foi ministro dos Transportes. O tom ufanista e auto-promocional era vigente nas palestras de Andreazza, como na frase de sua autoria impressa na propaganda da General Motors, em referência ao encontro da Transamazônica com a Cuiabá-Santarém: “... as estradas se cruzarão no âmago da floresta tropical formando a própria imagem do cruzeiro do sul de nossos céus.”<sup>972</sup> O mesmo se verifica em frase sua publicada na edição especial da revista *Visão* acerca da política de transportes: “Um govêrno que fizesse só estradas e não fizesse nada, teria feito tudo; um govêrno que fizesse tudo mas não fizesse estradas, não teria feito quase nada.”<sup>973</sup>

Sua gestão no ministério foi responsável por diversos projetos, que no âmbito das rodovias diziam respeito às vias na Amazônia, às rodovias multinacionais e aos projetos de integração nacional no Nordeste e Sudeste. Muitas dessas obras tinham sido projetadas nos estudos do Geipot de Lafayette Prado, no governo Castello, gestão contra a qual Andreazza se voltou criticamente. Com projetos realizados por firmas de engenharia estrangeiras, muitas dessas rodovias foram financiadas pelo BIRD, o que ajudou a criar uma forte relação do ministro com o banco internacional, dando-o trânsito e credibilidade naquela instituição multilateral. Um subordinado de Lafayette Prado no grupo executivo sobre o planejamento de transportes, Eliseu Resende, foi escolhido por Andreazza para a direção do DNER e, apesar dessa relação antecedente, Resende também se voltou contra a administração de Prado<sup>974</sup>.

Além das rodovias, a gestão de Andreazza nos Transportes foi marcada por investimentos em grandes projetos portuários, como o superporto de Rio Grande. O ministro se envolveu também na “batalha dos fretes”, opondo-se ao predomínio dos países centrais no sistema de fretes internacional e apoiando a produção naval nacional e o transporte em embarcações de bandeira brasileira no comércio mundial<sup>975</sup>. Esse episódio, combinado ao fato de sua base social ser constituída por empresas de capital predominantemente nacional, fortaleceu a imagem de defensor da empresa privada nacional, o que ele utilizaria

---

<sup>972</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de outubro de 1971, n° 45. Luiz Maklouf de Carvalho afirma que o jornalista David Nasser escrevia boa parcela de seus discursos. Em *Cobras Criadas*. *op. cit.* p. 383-454.

<sup>973</sup> Revista *Visão*. Edição de 18 de julho de 1969.

<sup>974</sup> PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção*. *op. cit.* p. 372-3.

<sup>975</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de junho de 1973, n° 65

posteriormente para promoção pessoal e política. A projeção junto a esse empresariado foi tal que Andreazza ansiava chegar à presidência da República, sucedendo Costa e Silva. Nessa empreitada, ele alega ter acumulado adversários, como Eugênio Gudim, a Cia. Docas de Santos, armadores internacionais e o consórcio afastado da construção da ponte Rio-Niterói. Quando da conclusão dessa obra, Andreazza escreveu carta de agradecimento ao seu amigo, David Nasser: “David, lembre-te do período que antecedeu a candidatura do Costa e Silva, Vencemos o Golbery e o Ernesto. Disto não esquecemos.”<sup>976</sup>

Acusado de ter atividades ilegais e receber propinas de empresas<sup>977</sup>, Andreazza foi continuamente homenageado pelos empresários do setor no final de seu mandato como ministro dos Transportes. Além de presidir congressos de empreiteiros, em especial os do Sinicon, foi escolhido o homem de construção do ano de 1972 pela revista O Empreiteiro e era freqüentemente recebido em recepções sociais por empreiteiros<sup>978</sup>. Participava dos eventos da *International Road Federation*, articulada ao Sinicon<sup>979</sup>. Apesar dessa aproximação com os empreiteiros, o ministro parece não ter tido entendimento ótimo com todos empresários do setor, sendo que Wilson Quintella e Delfim Netto relatam um desentendimento com Sebastião Camargo, por conta do encaminhamento da obra da ponte Rio-Niterói<sup>980</sup>.

Andreazza também não contava com a simpatia do general Ernesto Geisel, que chegou a cogitá-lo para governador do Rio Grande do Sul, mas desistiu da idéia e acabou não o nomeando para cargo público algum entre 1974 e 1979<sup>981</sup>. O relato de Geisel sobre o ministro no período Figueiredo evidencia o grupo social que lhe dava suporte:

Andreazza era dinâmico e sempre queria mais dinheiro para fazer mais estradas. [...] Andreazza, muito inteligente e capaz, era um gastador. Só pensava em obra e mais obra, e não queria saber de onde vinha o dinheiro. [...] O Andreazza também tinha problemas com o Simonsen, sempre querendo mais dinheiro, mais dinheiro, e o Simonsen dizendo: “Não tem. Não pode ser.”<sup>982</sup>

Sua saída do ministério dos Transportes e a nomeação do general Dirceu Nogueira para o cargo, aliado ao processo de abertura, gerou críticas ao governo pelos empreiteiros, em período caracterizado por conflitos e desentendimentos no âmbito da construção pesada. Líderes de sindicatos e associações, antes dóceis e defensores das políticas públicas, passaram

---

<sup>976</sup> CARVALHO, Luiz Maklouf. *Cobras Criadas*. op. cit. p. 464.

<sup>977</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Envergonhada*. op. cit. p. 309.

<sup>978</sup> Como se vê em Revista O Empreiteiro. Edição de julho de 1969, nº 17.

<sup>979</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de setembro de 1968, nº 8.

<sup>980</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. op. cit. p. 11-4; 323-36.

<sup>981</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Derrotada*. op. cit. p. 197-213; 229-56.

<sup>982</sup> D'ARAÚJO, Maria Celina; CASTRO, Celso (org.). *Ernesto Geisel*. op. cit. p. 221; 431-2

à crítica e até oposição aos projetos do governo. No início de 1978, chegando ao fim do governo Geisel e ventilada a candidatura interna de Figueiredo para presidente, Andreazza se mobilizou para apoiá-la, como fizera anteriormente com a de Costa e Silva desde 1965. Tendo apoiado a chegada de Figueiredo ao cargo, Andreazza foi indicado para o cargo de ministro do Interior, levando seu fiel aliado, Eliseu Resende, para os Transportes. Com essa influência sobre dois ministérios centrais, seu poder foi ainda mais forte que no período Médici, e Andreazza acumulou 13 anos como ministro nos 21 anos de ditadura, sem contar os 3 anos como assessor no Ministério da Guerra. Como ministro do Interior, Andreazza voltava a ter sob sua administração autarquias contratadoras dos serviços dos empreiteiros, já que subordinados à pasta estavam o BNH, a Sudene e o DNOS, dentre outros organismos. Andreazza recebeu de Figueiredo importantes projetos, direcionados a marcar seu governo como de cunho “social”. Assim, ficou responsável pela construção de 6 milhões de unidades habitacionais e sua gestão foi responsável por programas como o Plano Nacional de Saneamento (Planasa) e pelo Programa de Erradicação da Sub-Habitação, o Promorar<sup>983</sup>.

A volta de Andreazza representava a volta dos empreiteiros de maneira mais direta ao centro do poder. A partir de 1979, o BNH e sua política de construção de moradias receberam elogios das entidades empreiteiros e algumas empresas criaram subsidiárias de construção imobiliária, para se adaptar à nova orientação das políticas públicas, como foi o caso da Mendes Júnior, próxima do ministro. Os programas do ministério contavam com financiamento do Banco Mundial, que havia reorientado seus empréstimos justamente para obras de cunho social, como os empreendimentos em saneamento e habitação popular, sob a alçada do ministério de Andreazza, que tinha trânsito na instituição desde que fora ministro dos Transportes. As ações do ministro eram concentradas onde o PDS era mais forte e continuou no poder após as eleições de 1982, o Nordeste e, em menor escala, o Norte do país. A gestão do ministro tinha forte apoio e colaboração de governadores nordestinos e sua administração teve ferrenhos elogios de Antonio Carlos Magalhães<sup>984</sup>.

O lance mais ousado da trajetória de Andreazza veio em seguida. Com o processo de transição política, o ministro se lançou à sucessão presidencial, tendo o apoio do presidente Figueiredo e de fatia expressiva do PDS, em especial os líderes políticos do Nordeste. O Informe Sinicon passou a circular justamente no momento do lançamento de sua candidatura, em fevereiro de 1984 e veiculou em quase todas edições notícias sobre a movimentação de

---

<sup>983</sup> TRINDADE, Claudia Peçanha da. *Entre a Favela e o Conjunto Habitacional: programa de remoção e habitação provisória (1960-1970)*. Dissertação de mestrado em História. Niterói: UFF, 2006. p. 16-53.

<sup>984</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 134 e 153; RESENDE, Eliseu. *Pronunciamento na Câmara dos Deputados “Ponte Rio-Niterói 25 Anos”*. Brasília: Câmara dos Deputados, 1999. p. 1-8.

Andreazza. A candidatura do chefe da pasta do Interior foi lançada em 24 de janeiro de 1984 com a publicação do livreto “Democracia, Trabalho e Justiça Social”, no qual Andreazza defendeu que a economia brasileira crescesse a uma taxa anual de 7% ao ano e levantou a bandeira da defesa da empresa privada nacional<sup>985</sup>.

O maior projeto associado à candidatura de Andreazza era o Plano Nordeste, conjunto de medidas e projetos que visava desenvolver aquela região do país e que estava em curso no governo Figueiredo, com um gasoduto da Petrobrás, que incluía forte propaganda oficial e visitas do presidente. O plano, apelidado ‘Nordestão’, incluía projetos como o Pólo-Nordeste, Sertanejo, Pró-hidro, Pró-várzeas e outros, porém o item principal ali incluído era a transposição de águas do rio São Francisco para o sertão nordestino, com a justificativa que isso levaria à solução do problema da seca e da miséria no semi-árido dos estados da região. O Nordeste, que contava com o apoio do ministro Delfim, era orçado em US\$ 12 bilhões, devendo ser realizado em 15 anos, até 1999, com criação de 1,8 milhão de empregos. Com recursos do BIRD, já parcialmente estava aprovado, o conjunto de projetos tinha gastos sobretudo em obras públicas a serem realizadas por empreiteiras. Seu esquema de financiamento incluía também instituições nacionais, como a Brasilinvest, de Mário Garnero, empresa que depois entrou em decadência e foi acusada de denúncias de corrupção<sup>986</sup>.

Em almoço na CNI – presidida então por Albano Franco, que apoiava a candidatura Aureliano Chaves –, Andreazza defendeu a renegociação da dívida externa brasileira, mantendo os compromissos internacionais e, novamente, defendeu o fortalecimento da empresa privada nacional. Consoante o discurso dominante de então, defendeu a redução da intervenção estatal na economia e a diminuição da carga tributária. Apesar da força junto ao PDS do Nordeste e do apoio do presidente da República, a cúpula das forças armadas não estava implicada consensualmente em sua candidatura. O ex-presidente Geisel apoiava Aureliano Chaves e Golbery conspirava pela sua derrota, apoiando Maluf, visto como menos passível de vitória ante o PMDB que Andreazza. Na convenção nacional do PDS, Maluf venceu Andreazza por 493 a 350 votos<sup>987</sup>.

A derrota de Andreazza causou abalos, mas não retirou força dos empreiteiros. Alguns líderes do PDS, descontentes com a derrota de Andreazza e a vitória de Maluf, retiraram apoio à chapa do partido e criaram a frente liberal, em apoio a Tancredo. Antigos apoiadores de Aureliano Chaves e Andreazza, como ACM e Sarney, passaram a integrar a chapa do

---

<sup>985</sup> Informe Sinicon. Edição de 6 de fevereiro de 1984, nº 1, ano I.

<sup>986</sup> Informe Sinicon. Edições nº 1, 2, 3, 4, 5, 10, 19, 24 e 25, ano I. O projeto foi retomado no governo Lula.

<sup>987</sup> Informe Sinicon. Edições nº 3 e 5, ano I; Revista O Empreiteiro. Edição de agosto de 1984, nº 201.

PMDB. Diante da preocupação dos empreiteiros com o rumo do Nordeste, Tancredo tratou de elogiar o projeto, afirmando estar comprometido com sua implementação<sup>988</sup>.

Andreazza deixou o governo em 15 de março de 1985 e dedicou-se em seus últimos três anos de vida à carreira privada, trabalhando em empresas como a Companhia de Seguros Atlântica Boavista. Falecido em 1988, o ex-ministro foi homenageado anos depois no Congresso Nacional por seu pupilo, Eliseu Resende, que lhe fez homenagem na cerimônia de celebração dos 25 anos da ponte Rio-Niterói. Na ocasião, Resende convidou a viúva, o filho e o neto de Andreazza para a homenagem na Câmara dos Deputados<sup>989</sup>.

A trajetória de Eliseu foi umbilicalmente ligada à de Andreazza durante a ditadura. Original de Minas, Resende se formou em engenharia civil, lecionou na Escola de Engenharia da UFMG, trabalhou no banco Crédito Real de Minas e iniciou carreira como engenheiro na área de transportes no DER-MG, tendo ali o primeiro contato com as empreiteiras mineiras. Com fortes ligações com empresas do setor, foi trabalhar na equipe de Salviano Lafayette Prado entre 1964-1967, responsável pela reestruturação do sistema de transportes do país. Sendo conhecido defensor do transporte rodoviário, Eliseu ficou com a chefia do grupo executivo voltado para a substituição das ferrovias e ramais anti-econômicos (o Gesfra). Apesar de subordinado a Lafayette e co-responsável pela política do Geipot, Resende não foi à conferência do MVOP à nova equipe ministerial na transição do governo Castello para o Costa e Silva, apesar de já ser então indicado para a diretoria-geral do DNER<sup>990</sup>. Naquele instante, Eliseu se aliava a Andreazza e se afastava de Lafayette e seu grupo político.

Na gestão do DNER, de 1967 a 1974, Resende foi um braço direito de Andreazza na implementação dos principais projetos rodoviários de então. De perfil mais técnico que o ministro, ele escrevia livros e realizou palestras, inclusive em eventos de empreiteiros e na conferência internacional da *International Road Federation*, em Munique em 1973<sup>991</sup>.

Eliseu Resende ganhou a fama, junto com Andreazza, de agente que recebia propinas de empresários. No momento em que o PMDB ganhou força no parlamento, após 1974, o Tribunal de Contas da União (TCU), subordinado ao Legislativo, condenou as contas da administração de Resende no DNER, sendo Lafayette Prado também punido. Resende foi obrigado em 1975 a pagar 10 salários mínimos por irregularidades em sua gestão, o que o

---

<sup>988</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de setembro de 1984, nº 202.

<sup>989</sup> RESENDE, Eliseu. *Pronunciamento...* op. cit. p. 1-8.

<sup>990</sup> PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção*. op. cit. p. 372-3.

<sup>991</sup> Ver *Highways and Brazil's Development*. Munich: International Road Federation, 1973. 127p.; *O Papel da Rodovia no Desenvolvimento da Amazônia*. 1969. 11p.

levou a se defender com a redação de uma monografia com prefácio de Andreazza<sup>992</sup>. Depois, foi acusado de desviar recursos públicos no esquema PC Farias, no governo Collor<sup>993</sup>.

Seguindo regra no setor, ao sair do governo, Resende foi atuar na área privada criando firma de consultoria, que servia para criar canais e obter informações dentro do aparelho estatal para empresas privadas. Sua empresa era a Consultores Associados Brasileiros (CAB), sendo que o ex-diretor geral do DNER trabalhou também para a Ford do Brasil e a mineradora Samarco e, na década de 1980, para as empresas do grupo Odebrecht<sup>994</sup>. Aliado do poder junto com Andreazza entre 1974 e 1979, Eliseu voltou ao governo como ministro dos Transportes no período Figueiredo, apadrinhado pelo novo ministro do Interior. Sua nomeação em momento em que as políticas de transporte estavam orientadas para o setor ferroviário, em detrimento das rodovias, foi vista como um recuo do governo e as empresas de equipamentos de ferrovias se mostraram preocupadas. Logo no início de sua gestão, o ministro declarou que daria “prioridade para ferrovias”. Depois de ter feito críticas à ferrovia do Aço<sup>995</sup> e ter sido identificado ao “rodoviarismo”, o ministro declarava que as políticas no setor continuariam privilegiando as ferrovias, hidrovias, transporte de massa e corredores de exportação, diante das dificuldades de suprimento de petróleo encaradas pelo país então. No entanto, em entrevista à revista *O Empreiteiro* de junho de 1981, o ministro alertava que “o desenvolvimento do Centro-Oeste forçará a volta às rodovias”. Eliseu criticava as ferrovias como muito custosas em sua implementação e justificava a afirmação:

Para o bem ou para o mal, a vocação brasileira é para o rodoviarismo. Assim foi feito, assim será. [...]

Eu acho que exploraremos um pouco mais as rodovias, onde o Brasil tem uma larga tradição e grandes empresas especializadas. Eu vejo um grande futuro para o setor rodoviário, não obstante tenhamos de estimular um pouco mais as ferrovias e hidrovias.<sup>996</sup>

Fica evidente que Resende é uma voz em defesa das rodovias, correspondendo à inclinação da maioria das empreiteiras nacionais, especializadas historicamente na construção das estradas de rodagem. O ministro expunha ali a visão de aparelhos privados de hegemonia como o Sinicon, defensor do modelo rodoviário e muito próximo do titular da pasta dos Transportes.

---

<sup>992</sup> PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção*. op. cit. p. 387-405.

<sup>993</sup> ODEBRECHT, Emílio. *A Odebrecht e a Privatização*. op. cit. p. 123-38.

<sup>994</sup> CPDOC. *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro*.

<sup>995</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de março de 1975, nº 86.

<sup>996</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de junho de 1981, nº 162.



Por essas e outras demonstrações, o ministro recebeu posteriormente a Medalha do Mérito Rodoviário, concedida pelo Sinicesp<sup>997</sup>.

Resende participou com Andreazza da escalada político-partidária do grupo dos empreiteiros na transição política. Em 1982, ele concorreu pelo PDS ao governo de Minas, confrontando-se com Tancredo Neves, do PMDB. Resende teve uma candidatura farta de recursos, com amplas doações de empresas de engenharia e ramos afins e sua campanha fazia um confronto entre “o jovem” (Eliseu) contra “o velho” (Tancredo). O líder do PMDB, diante da força econômica e política do grupo rival, tentou enfraquecer a união dos construtores em torno da campanha de Eliseu, nomeando um empreiteiro como seu candidato a vice, Hélio Garcia (Engesolo). Mesmo assim, a campanha de Tancredo teve limitações de recursos, o que levou o candidato a buscar através de seu sobrinho, Francisco Dornelles, mais doadores. Consta que Dornelles teria ido em busca da pessoa que “mais se interessava pela derrota de Eliseu”, Golbery do Couto e Silva. O relato do jornalista Jorge Bastos Moreno informa que Tancredo foi levado a São Paulo por Golbery, na casa de Antônio de Almeida Neves, presidente da Light e irmão de Tancredo. Ali, ele encontraria um empresário que o iria ajudar. Chegando à reunião, Tancredo encontrou Paulo Maluf, que doou recursos para sua campanha, com medo que uma vitória de Eliseu fortalecesse a futura candidatura de Andreazza no PDS<sup>998</sup>. Em janeiro de 1985, Tancredo derrotaria Maluf nas eleições indiretas para presidente no colégio eleitoral com ajuda dos dissidentes da frente liberal aliados de Andreazza. Já em 1982, apesar do temor de Tancredo de repetir sua derrota na eleição do estado, como ocorrera em 1962 para Magalhães Pinto, o líder do PMDB venceu, porém por poucos votos. Com uma diferença de 200 mil votos, 3,6% do eleitorado mineiro, Tancredo venceu Eliseu, que chegou a ter 46,5% dos votos válidos, ou 2,42 milhões de votos<sup>999</sup>.

Resende teve carreira política posterior à ditadura, sempre relacionado às construtoras e à frente liberal (depois PFL e DEM), então, não mais ligado à figura de Andreazza. Resende foi nomeado presidente de Furnas no governo Collor e, depois, da Eletrobrás e do conselho de administração da Eletronorte, Eletrosul, Chesf e Nuclebrás, todas contratadoras de serviços das empreiteiras. Foi ministro da Fazenda no governo Itamar Franco, caindo devido a denúncias de beneficiamento da Odebrecht. Elegeu-se deputado federal em 1994, 1998 e 2002, e senador em 2006, em coligação com o governador Aécio Neves, com doações de

---

<sup>997</sup> SINICESP [Luiz Roberto de Sousa Queiroz]. *A Saga da Construção Pesada... op. cit.* p. 82-93.

<sup>998</sup> O Globo. Edição de 26/08/2010, p. 14. ‘Como criar um monstro’. Coluna de Jorge Bastos Moreno.

<sup>999</sup> <http://www.tre-mg.gov.br/> acessado em 15 de junho de 2011.

recursos de firmas de engenharia. Morreu em 2011, dando lugar no Senado ao seu suplente, Clésio Andrade, presidente da Confederação Nacional dos Transportes (CNT)<sup>1000</sup>.

A análise das trajetórias de Mário Andreazza e Eliseu Resende permite perceber o exemplo mais nítido do poder dos empreiteiros no interior do aparelho de Estado na ditadura. Responsáveis pelas principais obras do “milagre”, os dois ministros expressavam em suas políticas e ações os projetos dos empreiteiros, como o modelo rodoviário, endossado pelo Sinicon e outras organizações. Andreazza – e Eliseu, em menor escala – era o ponto em torno do qual gravitavam os empresários do partido dos empreiteiros, o Sinicon. No período final da ditadura – e como resultado direto das políticas implantadas no regime, que tanto fortaleceram o setor –, os empreiteiros tentaram sua maior cartada, lançar o seu líder máximo, Andreazza, como candidato a presidente da República, e Eliseu para o governo de Minas. A situação econômica do país e a correlação de forças naquele momento não permitiram que tal projeto viesse a prosperar, em um contexto de fragmentação do empresariado, ascensão política do setor bancário e financeiro e desentendimento dentro das forças armadas.

### **Um intelectual orgânico dos grandes empreiteiros, Celestino Rodrigues:**

Tomando a definição de Antonio Gramsci para o intelectual orgânico, talvez o melhor exemplo para o setor da construção pesada na ditadura civil-militar seja o caso de Eduardo Celestino Rodrigues, presidente e acionista minoritário da empreiteira paulista Cetenco. Oriundo diretamente da fração de classe que ele representava, Celestino exercia a função de intelectual, já que organizava as idéias do ramo econômico ao qual estava ligado, tendo também extensa carreira na sociedade civil e forte atuação na sociedade política. Celestino não era, no entanto, representativo de todo o setor da construção pesada, sendo mais exemplo de dirigente das grandes empreiteiras, o que se expressava na própria especialização de sua firma – construtora de usinas hidrelétricas, o mais restrito dos ramos da construção.

Celestino Rodrigues era um engenheiro paulista formado na USP que virou, em 1949, diretor da empreiteira Tenco, depois de ter trabalhado por três anos no DER-SP. A firma, que mudou sua razão social para Cetenco S.A. em 1970, era controlada pela família Malzoni e tinha como acionista menor Celestino Rodrigues. Celestino foi presidente da empresa até 1979, quando abdicou da função em caráter irrevogável, contra decisões tomadas pelos

---

<sup>1000</sup> O GLOBO, 3/01/2011, p. 13, Obituário; CPDOC. *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro*.

membros da família controladora da empreiteira. A Cetenco constava geralmente entre as cinco maiores construtoras do país e tinha em seu porta-fólio grandes obras de São Paulo e empreendimentos na área de hidroeletricidade, como a usina de Itaipu. A Cetenco atuou no exterior, com a hidrelétrica de Guri e o metrô de Caracas, ambas na Venezuela, mas teve uma profunda decadência com a saída de Celestino da presidência<sup>1001</sup>.

O dirigente da Cetenco teve extensa trajetória no âmbito da sociedade civil, exercendo funções centrais em vários aparelhos privados de hegemonia ao longo da ditadura. Ligado ao empresariado industrial paulista, Celestino tinha forte relação com Sebastião Camargo (Camargo Corrêa), com quem chegou a ter conflitos em certos momentos. Dentre as funções exercidas, pode-se destacar a presidência do Instituto de Engenharia de São Paulo entre 1969 e 1970, tendo ele sido escolhido pela entidade como ‘Eminente Engenheiro do Ano’ em 1971. Quando presidiu o IE, Celestino atuou na comissão de estudos sobre a bacia do rio da Prata, que daria origem ao projeto da usina de Itaipu e conferiu a Sebastião Camargo o título de sócio honorário do instituto. Antes, o engenheiro da USP presidiria a Apeop, entre 1961 e 1962, instituição na qual foi diretor em várias ocasiões. Além disso, foi diretor administrativo do Sinicon no período 1977-1980, quando o presidente da entidade era Jorge Luiz de la Rocque. Como representante do setor da construção, exerceu também a função de vice-presidente da Federação das Indústrias do estado de São Paulo (Fiesp)<sup>1002</sup>.

A partir de sua atuação empresarial e presença nos aparelhos da sociedade civil, Celestino se dirigia ao aparelho de Estado como um legítimo representante do setor. Enviava cartas e correspondências aos ministros de Estado e também ao presidente da República, requerendo medidas específicas para a área da construção. Remeteu um memorial ao ministro da Fazenda Antonio Delfim Netto defendendo medidas de apoio às exportações de serviços de engenharia e que levaram a decisões concretas do governo, como o financiamento pela Carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil (Cacex-BB). Durante o governo Figueiredo, Celestino exerceu a função de assessor do ministro de Minas e Energia, César Cals e atuou através dos órgãos de Estado na querela entre o governo brasileiro e o venezuelano acerca dos problemas envolvendo a obra da hidrelétrica de Guri, a cargo da Camargo Corrêa e Cetenco. Foi no período secretário-executivo da Comissão Nacional de Energia e reverberava a idéia de que o potencial hidrelétrico do Sudeste estava se esgotando, sendo necessária a exploração da energia das águas na Amazônia. Em sentido contrário a

---

<sup>1001</sup> Ver capítulo 1.

<sup>1002</sup> INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia no Brasil. op. cit.* p. 180-1; Revista O Empreiteiro. Edição de novembro de 1980, nº 155; SINICON. *Estatuto... op. cit.*; RODRIGUES, Eduardo Celestino. *Crise nos Transportes*. São Paulo: Editoras Unidas, 1975. p. 1-5.

alguns autores acadêmicos, descartava a possibilidade de uso das pequenas centrais hidrelétricas (PCHs) como solução. Assim, ele advogava o interesse das grandes empreiteiras e consumidores intensivos de energia, que não queriam as PCHs, dado que o custo individual dessa obra era individualmente reduzido, minimizando as possibilidades de ganhos para construtoras, e a energia gerada era mais cara que nas grandes UHEs<sup>1003</sup>.

Destoando da maioria dos empresários da construção pesada, Celestino atuava como um pensador do setor, defendendo idéias, diretrizes e propostas, além de projetos concretos de obras. Com carreira universitária realizada na USP, o dirigente da Cetenco foi professor nos níveis do primário, ginásial, colegial, cursos pré-vestibulares e afins, além do ensino superior, lecionando na Escola Politécnica da USP e cursos na ESG. Escrevia livros didáticos de ampla divulgação, como um com exercícios de física, de 1936 e que estava na 25ª edição em 1975. Assumiu a cadeira de Transportes da Poli em 1961, onde lecionou por 9 anos, e, apesar da especialização, escrevia também sobre energia e política energética.<sup>1004</sup>

Celestino escreveu em 1975 o livro “Crise nos Transportes”, que, como todas as suas outras obras, foi lançado pela Editoras Unidas, de São Paulo. Na capa, o autor trazia fotos de obras realizadas no âmbito dos transportes. Autor de vários livros sobre pavimentação rodoviária, nesta obra ele aborda a questão dos transportes de maneira mais ampla, tratando da crise no suprimento de combustíveis a partir de 1973. Analisa as várias formas de transportes usadas no mundo e depois chega ao Brasil, abordando a configuração do sistema de cargas e passageiros nacional. Condicionado por uma conjuntura específica, mas defrontando-se com a maioria do pensamento vigente dentre os empreiteiros brasileiros, ele defende a opção do modelo ferroviário. Argumenta pela unificação da bitola nacional, a eletrificação ferroviária e o incremento do uso dos rios e dos trilhos como meios de transporte. Na obra, apesar de embasar técnica e racionalmente suas escolhas, formula e defende alguns projetos concretos, como o aeroporto de Viracopos<sup>1005</sup>.

Além dos livros sobre transportes, Celestino lançou diversas publicações sobre a questão energética. No folheto “Álcool, Lenha, Carvão e Óleos Vegetais”, de 1977, ele analisa as possibilidades proporcionadas por cada uma das fontes de energia, defendendo uma via própria para o Brasil. Já em “Crise Energética”, originalmente de 1975 e com edição ampliada em 1979, analisa a matriz energética nacional e o problema do petróleo, indicando soluções para resolução da dependência brasileira do combustível fóssil. Enfim, em “Solução

---

<sup>1003</sup> FERRAZ Filho, Galeno T. *A Transnacionalização... op. cit.* p. 257-8; Revista O Empreiteiro. Edição nº 165.

<sup>1004</sup> RODRIGUES, Eduardo Celestino. *Crise nos Transportes*. São Paulo: Editoras Unidas, 1975. p. 1-5.

<sup>1005</sup> RODRIGUES, Eduardo Celestino. *Crise nos Transportes. op. cit.*

Energética”, de 1983 – influenciado pelo segundo choque do petróleo –, Celestino defende abertamente o uso da hidroeletricidade e do álcool combustível como alternativas ao petróleo no Brasil, o que incluiria a construção de amplas hidrelétricas, de modo a produzir energia barata, mais adequada ao país que as térmicas e nucleares, duramente atacadas no livro<sup>1006</sup>.

Mais do que os livros referidos acima e que tratam de questões mais específicas sobre transportes e da energia, a principal publicação de Eduardo Celestino Rodrigues como ideólogo dos empreiteiros, com um projeto hegemônico e nacional, foi o livro “Problemas do Brasil Potência”, lançado em 1973 e republicado em 1974 em versão condensada sob o título de “Brasil 74”. Nesse livro, Celestino pensa o país como um todo, sem deixar de tratar de questões como o problema da energia e dos transportes. O livro teve sua renda doada para o Instituto de Engenharia e, na edição de 1974, trazia na orelha depoimentos e elogios de figuras próximas ao presidente da Cetenco: o ex-ministro da Fazenda Delfim Netto, o novo ministro Mário Henrique Simonsen, o ex-chefe da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos Glycon de Paiva, e o ex-governador de São Paulo, Lucas Nogueira Garcez; todos ligados ao Ipes. No livro, ele defende abertamente projetos específicos de obras, como a usina de Itaipu, demonstrando com números as supostas vantagens de sua construção. Sai em defesa do uso do xisto como combustível alternativo ao petróleo, alegando que havia boa quantidade no país e que se tratava de adaptá-lo às máquinas aqui usadas, sendo essa tese outrora defendida pelo ministro Albuquerque Lima, contra as opiniões de Delfim<sup>1007</sup>. Supera os limites mais rígidos dos problemas energéticos e de transportes ao defender uma reformulação dos centros de ensino do país, com vistas a incrementar sua produtividade. Defende a continuação do avanço sobre a Amazônia, com a exploração de seus recursos naturais em prol do desenvolvimento nacional, além de apelar para a implementação e funcionamento dos portos e ferrovias nacionais em patamar de país potência. Defende, antes do lançamento do Pró-álcool, o uso do álcool de cana-de-açúcar como combustível e a superação dos déficits na balança comercial através de um amplo programa de exportação de soja e outros produtos primários. Por fim, critica o modelo de desenvolvimento de transporte adotado no país até então, alegando-o obsoleto após a elevação dos preços dos combustíveis em 1973, defendendo o uso de meios alternativos ao petróleo e o fim do subsídio aos produtos que usavam essa matéria-prima<sup>1008</sup>.

---

<sup>1006</sup> RODRIGUES, Eduardo Celestino. *Álcool, Lenha, Carvão e Óleos Vegetais*. São Paulo: 1977; *Crise Energética: acréscimo, mudando alguns conceitos, atualizando números, indicando soluções*. São Paulo: Editoras Unidas, 1979; *Solução Energética*. 2ª ed. São Paulo: Editoras Reunidas, 1983.

<sup>1007</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Envergonhada*. *op. cit.* p. 105-24.

<sup>1008</sup> RODRIGUES, Eduardo Celestino. *Problemas do Brasil Potência*. São Paulo: Editoras Unidas, 1973; *Brasil 74*. São Paulo: Editoras Unidas, 1974.

Como se pode ver, muitas das idéias e propostas defendidas por ele em livros que foram publicados na transição entre governos da ditadura correspondiam às orientações das políticas públicas postas nas gestões Geisel e Figueiredo, destacando-se os incentivos às ferrovias, ao uso do álcool combustível, à exportação de soja, dentre outros. Deve-se destacar que Celestino tinha funções no aparelho de Estado no período 1974-1985, já que foi assessor do Ministério de Minas e Energia, em governos que endereçavam cada vez mais suas políticas para o setor da construção em benefício do grande capital.

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

### **Horácio Ortiz, Andrade Ponte e os pequenos empreiteiros:**

Na metade final da ditadura, com a estagnação e retração do mercado de obras públicas, aumentaram os conflitos no setor de construção pesada em torno da obtenção do reduzido número de contratos para obras. Com o beneficiamento das grandes empresas então, o conflito entre as empreiteiras assumiu a forma de disputa entre pequenas e médias firmas contra as grandes. Esse processo se envolveu com a transição política, havendo uma identificação entre o grande capital presente no setor ao governo e ao partido de situação, Arena-PDS, em anteposição às pequenas companhias que atuavam nesse mercado e que, por sua oposição às políticas governamentais, aliaram-se aos políticos da oposição, basicamente os do MDB-PMDB. Várias vezes se levantaram em defesa das menores empresas e alguns aparelhos privados passaram em certa medida para uma linha de oposição ao governo. Alguns desses empresários ganharam projeção por sua veemente defesa dos interesses das pequenas

empreiteiras, com acusações às grandes construtoras e argumentos e embasamento técnico em suporte às suas posições. A Apeop e seus líderes ganharam força e congregaram empresários em torno de suas propostas, mas de uma maneira mais veemente e pública, Horácio Ortiz e Luís Roberto Andrade Ponte viraram porta-vozes desse grupo de empreiteiros.

Horácio Ortiz montou a construtora paulista Conspaor, depois de ter trabalhado por dez anos no DER-SP. Era ligado à revista O Empreiteiro em suas primeiras edições e apesar de não ter sido presidente de nenhuma associação de empreiteiros, participava da diretoria de várias organizações e chegou a perder a eleição para a liderança do Instituto de Engenharia de por pequena diferença de votos em 1983<sup>1009</sup>. Para além das entidades de engenharia e de construção, Ortiz teve extensa carreira política, com cargos de vereador, deputado estadual e deputado federal duas vezes, sempre pelo MDB, depois PMDB. Como legislador, atuava em comissões na Câmara Federal como a de transportes e de minas e energia, denunciando o poder das grandes empresas e a premeditação dos resultados das concorrências. Foi uma das primeiras vozes a defender a “moralização das licitações” estatais, em 1979, antes da detonação da campanha da CBIC. Ortiz foi autor de livros, nos quais trazia os discursos e pronunciamentos realizados em seus mandatos, com críticas às grandes obras da ditadura. Ele escreveu um livro inteiro para criticar a construção da hidrelétrica de Tucuruí, no rio Tocantins, a cargo da Camargo Corrêa, empresa que era um dos principais alvos de seus ataques. Em suas exposições e entrevistas, justificava a defesa das pequenas empresas:

[...] se existem 80 obras de arte o governo poderia dar trabalho para 80 pequenas e médias empreiteiras. Mas o [que] acontece é que o governo entrega o contrato de mão beijada para cinco grandes empresas, e estas por sua vez sub-empreitam as menores com lucro absurdo de 50% sobre os serviços daquelas empresas.

[...] Isso na minha opinião é caso de polícia. Eu, como ex-empreiteiro, como administrador público – pois fui diretor do DER – e como engenheiro, acho que está completamente errada essa política. Criamos monstros, essas grandes construtoras, que com qualquer débacle econômico vão estourar, enquanto que as pequenas e médias são muito mais numerosas, são facilmente sustentáveis, com maiores condições de equilíbrio econômico, principalmente se as obras forem equilibradamente divididas entre elas.<sup>1010</sup>

Nesse momento, julho de 1979, Ortiz tinha se afastado de sua empresa para exercer o cargo de deputado federal e mostrava como eram os circuitos internos de distribuição de excedente entre as empresas de construção, visto que umas venciam as licitações, mas nem sempre eram as únicas que atuavam na realização das obras, em uma relação de subordinação. O combate às grandes empreiteiras também ficou explícito na gestão de Ortiz na secretaria de

---

<sup>1009</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de abril de 1983, nº 185.

<sup>1010</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de julho de 1979, nº 138.

Transportes do estado de São Paulo a partir de 1983, no governo Franco Montoro. Como uma de suas primeiras medidas, o novo secretário anunciou que o governo estadual não faria a Via Leste, obra rodoviária de grande porte do período Paulo Egydio Martins<sup>1011</sup>.

Essa oposição às grandes construtoras não foi muito produtiva para a continuidade da carreira política de Ortiz. Além de não ter assumido cargos públicos após a atuação no governo Montoro, a rodovia embargada por ele acabou sendo construída, mesmo com sua oposição. As grandes firmas nacionais de engenharia, apesar de certo atraso, chegar junto aos principais líderes do PMDB e se integrar às administrações do partido. Apesar da submersão de Ortiz, sua atuação política e ideológica teve continuidade com o empreiteiro Luís Roberto Andrade Ponte, dono da pequena construtora gaúcha Pelotense. Como presidente da CBIC em meados dos anos 1980, Ponte desencadeou a campanha em prol da “moralização das concorrências” e, com a forte mobilização no setor, elegeu-se deputado constituinte pelo PMDB, trazendo as idéias da campanha para os debates em torno da nova Constituição. Autor do livro “Capitalismo sem Miséria”, Ponte foi ministro-chefe da Casa Civil no governo Sarney e foi eleito deputado federal, sendo autor do projeto da Lei das Licitações, aprovada em 1993 pelo Congresso Nacional e que trazia em seu texto as demandas existentes na campanha pela “moralização das concorrências” dos anos 80, apesar de ter recebido vetos do presidente Itamar Franco<sup>1012</sup>. Fazendo oposição à atuação das grandes empreiteiras, Andrade Ponte não conseguiu que elas fossem marginalizadas das licitações com a nova lei e ainda perdeu as eleições seguintes para a Câmara dos Deputados. Assim, voltou a presidir a CBIC, foi condecorado com a Medalha do Mérito Rodoviário pelo Sinicesp e trabalhou como secretário estadual no governo de Germano Rigotto no Rio Grande Sul<sup>1013</sup>.

A breve exposição dos aspectos gerais das trajetórias de dois representantes das pequenas empreiteiras traz um pouco a complexidade e contradição que envolve o setor das empresas de construção. Não são períodos e situações gerais e correntes os momentos em que as construtoras agiam em harmonia e homogeneidade entre si. Os anos do “milagre” foram circunstância peculiar de atuação combinada e com forte coerência interna, mas logo que dificuldades se abateram sobre o mercado, as oposições afloraram e as disputas tomaram lugar, solidificando divisões regionais, de porte e políticas que passaram a pautar a dinâmica

---

<sup>1011</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de junho de 1983, nº 187.

<sup>1012</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de fevereiro de 1985, nº 207.

<sup>1013</sup> SINICESP. *A Saga da Construção Pesada em São Paulo. op. cit.* p. 82-93.



das relações no setor. Assim, foi conformado um grupo de pequenos e médios construtores com idéias e interesses próprios, além de um adversário claro, as grandes construtoras.

### **Lafayette Prado e os empresários-engenheiros “cosmopolitas”:**

A maioria dos empresários da construção não expressava restrições à parceria com o capital internacional, mas nas disputas internas do setor, a maior ou menor aproximação com grupos estrangeiros era pretexto para críticas e acusações. No amplo espectro das empresas de construção pesada, havia variadas formas e intensidades de associação com firmas de fora, parceria muito comum entre grandes empreiteiras, como as construtoras de hidrelétricas, que mantinham convênios com companhias internacionais da indústria elétrica.

Havia, no entanto, um grupo de empresários que era não só praticante dessas formas de associação com grupos forâneos, como também abertos defensores dessa parceria para projetos e obras no país. Apesar de um tanto isolados em um meio dominado por companhias de capital majoritariamente nacional e com a presença de discurso de viés nacionalista, esses empresários tinham certa projeção e sua força política provinha em boa medida da aliança com o capital internacional e outros setores associados da economia. Salviano Lafayette Prado, engenheiro carioca e dono de firma de projetos de engenharia, era um exemplo desses empresários de corte mais ‘cosmopolista’, ou melhor, que faziam clara defesa da busca de apoio no exterior para concretização de projetos e empreendimentos no país.

Formado em 1956, Lafayette Prado teve diversas funções no aparelho de Estado nos anos 60. Com apenas 29 anos, foi nomeado para o cargo de diretor-geral do DNER, função máxima da autarquia. Foi indicado para o posto pelo presidente Jânio Quadros, em 1961, e continuou no governo no período João Goulart. Após o golpe, Lafayette foi guindado à função de coordenador do grupo executivo governamental que reorganizaria a política nacional de transportes, o Geipot, o que incluía a organização do Ministério dos Transportes. Depois, Prado foi sondado para ser ministro dos Transportes de Geisel e teria sido convidado a ser prefeito de Belo Horizonte pelo governador Aureliano Chaves, mas recusou ambas as indicações, mantendo-se afastado de funções diretas na sociedade política nos anos 70<sup>1014</sup>.

Além da área pública, Prado também teve cargos na iniciativa privada. Após chefiar o DNER nos governos Jânio e Jango, o engenheiro foi convidado por Sebastião Camargo para assumir a CAVO, construtora carioca subsidiária da Camargo Corrêa. Trabalhou na empresa

---

<sup>1014</sup> PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção. op. cit.* p. 19-28; a sondagem realizada pelo governo Geisel é confirmada por GASPARI, Elio. *A Ditadura Derrotada. op. cit.* p. 279-305.

até ser chamado para assumir função no governo Castello. Em 1967, afastou-se de suas posições no aparelho de Estado e “por razões éticas” não retornou à CAVO. Estas mesmas razões não o impediram de abrir a sua própria empresa de engenharia, a Transcon, especializada na realização de projetos e consultoria. A Transcon chegou a ser a sexta maior firma de projetos do país, tendo contratos no exterior e carteira de grandes empreendimentos, como o projeto e a supervisão das obras da ferrovia Central do Paraná. Essa obra trouxe problemas para a Transcon, pois criou-se uma confusão em torno de quem deveria pagá-la, se o governo do Paraná ou a RFFSA, já que ela foi feita em convênio entre o governo estadual e o federal. Segundo Lafayette, o atraso no pagamento do empreendimento levou ao acúmulo de dívidas pela firma, fazendo com que a empresa não pagasse mais suas obrigações previdenciárias e fiscais e tivesse seus bens arrestados. Lafayette travou briga na justiça para receber o que alegava lhe ser devido, mas só obteve parte do que requeria. Além disso, Prado chegou a trabalhar no BIRD e no BID, o que reforça sua marca “cosmopolita”<sup>1015</sup>.

Além da polêmica envolvendo a ferrovia no Paraná, Lafayette foi punido por irregularidades em sua gestão no DNER no período Castello. Em 1975, o TCU aplicou multa a três diretores do DNER: Lafayette, que deveria pagar cinco salários mínimos, Eliseu Resende, que deveria pagar dez, e Alacyr Guimarães, que foi obrigado a pagar três. Prado, em sua autobiografia, não expõe o motivo que levou à sua condenação, afirmando que foi vítima dos ministros do tribunal “com espírito de Torquemada” e alega que eles não diferenciaram ilegalidade e irregularidade. Ele entrou com recurso no TCU, apresentando a monografia “DNER – a Revolução e o Acerto de Contas”, com 500 exemplares de tiragem e divulgação pública. Afirma ter recebido apoio do irmão do falecido Juarez Távora, sendo a decisão final do tribunal contra o seu recurso, o que ele diz ter ocorrido com placar apertado, após farta cobertura da imprensa do julgamento<sup>1016</sup>.

Além das polêmicas envolvendo sua empresa e gestão no DNER, Lafayette também foi criticado pelas diretrizes políticas adotadas na administração do Geipot, com os convênios com instituições estrangeiras, como o BIRD, BID e USAID. Lafayette acabou sendo um dos principais alvos de ataque da campanha “em defesa da engenharia nacional”, detonada pelos empresários-engenheiros do Clube de Engenharia.

Enfim, Lafayette esteve envolvido em disputas no campo dos empresários-engenheiros, sendo derrotado em sua posição, como nas idéias que defendia. Essa questão parece se explicar pelo fato de Prado estar inscrito em um grupo minoritário dentro do grupo

---

<sup>1015</sup> PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção. op. cit.* p. 409-41.

<sup>1016</sup> PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção. op. cit.* p. 387-405.

dos empresários-engenheiros, que defendia idéias e concepções contrárias aos interesses da maioria dos empreiteiros. Em alguns textos, Lafayette expôs suas idéias, o que permite traçar uma certa linha das noções que norteavam seu pensamento e o próprio grupo de empresários a ele relacionados. Em 1961, ele escreveu “Introdução ao Relatório de Atividades do DNER no Exercício de 1961”, no qual tecia denúncias e estabelecia orientações para a política nacional de transportes. Em 1968, respondeu à campanha do CE, escrevendo o livro “Muito Até Pelo Contrário”, prefaciado pelo ex-ministro Roberto Campos, próximo dele. Em 1975, como vimos, lançou como livro a monografia de defesa contra as denúncias do TCU, “DNER – a Revolução e o Acerto de Contas”. Enfim, em 1983, escreveu “Transportes e Corrupção”, prefaciado por Jânio Quadros e lançado apenas em 1997, em versão ampliada.

Lafayette era ligado à UDN e ao setor do partido que defendia a aliança com o capital internacional, como Roberto Campos e Jânio Quadros. Suas obras e atuação política permitem defini-lo melhor. Em primeiro lugar, ele era um rodoviarista, defendendo a ampliação desse transporte, visto como o mais adequado ao país, em detrimento das ferrovias. Ele liderou a política e defendeu a extinção dos ramais ferroviários ineficientes, o que, para ele, deveria ter sido feito de maneira mais radical e profunda do que o realizado no governo Castello. Não era isso, no entanto, que o opunha a outros empresários da engenharia. Ligado à UDN e chamado de “entreguista” por seus opositores, defendia amplamente a aliança com o capital internacional, sendo suas concepções um passo além do preconizado pela dupla Eliseu-Andreazza. Enquanto esses dois defendiam o uso de equipamentos e financiamento estrangeiros, Lafayette não via problema também na participação de construtoras e projetistas estrangeiras no mercado doméstico, o que não correspondia à orientação de Andreazza e Eliseu, cuja base de apoio exigiu a reserva de mercado. Lafayette defendia também a entrada do capital estrangeiro na construção naval, obras dos corredores de exportação e financiamentos estrangeiros para as obras no país<sup>1017</sup>.

Nos anos 90, quando Lafayette finalmente publicou sua obra sobre transportes e corrupção, parece ter atualizado suas idéias, adaptando-as de aos preceitos neoliberais, o que lhe rendeu inclusive cargos em comissões de transporte do governo Fernando Henrique. Prado passou a defender a privatização dos transportes e que o usuário dos serviços pagasse pelo mesmo através de pedágios<sup>1018</sup>. Retomava certas orientações que adotara nos anos 60, sendo a favor da entrada do capital estrangeiro nas concessões e transportes para baratear os serviços e

---

<sup>1017</sup> PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção. op. cit.* p. 315-29

<sup>1018</sup> A auto-suficiência financeira dos transportes era ponto defendido por Prado desde os anos 60 e era oposto ao defendido pelo Sinicon, que propunha o uso dos recursos do IPI e ICM na construção rodoviária, conforme trabalho apresentado em evento do sindicato. Ver Revista O Empreiteiro. Edição de outubro de 1968, nº 9.

fazer o financiamento. Defendia ainda a “realidade tarifária”, com a cobrança aos usuários do valor que correspondia ao custo da implementação de determinado transporte, sem subsídio. Por fim, elogiou o governo FHC e sua política, defendendo a exportação de produtos primários, a abertura do mercado nacional para empresas estrangeiras e a extinção de vias de transporte ineficientes ou deficitárias<sup>1019</sup>.

O pensamento de Lafayette Prado mostra o intelectual orgânico de um grupo minoritário no setor da construção pesada na ditadura, o dos empresários-engenheiros ‘cosmopolitas’, que defendiam ampla colaboração dos capitais internacionais para os projetos de engenharia no país. Tendo trabalhado no BIRD e no BID e relacionado a Roberto Campos e ao governo Castello, Prado representava um tipo de projeto além do de Andreazza no que concerne à internacionalização da economia brasileira. Seu isolamento político e empresarial é representativo de como suas orientações programáticas não correspondiam ao pensamento majoritário na construção pesada entre 1964 e 1985, visto que esse ramo era dominado por empresas nacionais que defendiam firme restrição à entrada dos capitais estrangeiros no setor. As idéias e valores defendidos nos anos 60 por Lafayette, no entanto, foram depois atualizadas contribuindo para a formulação das diretrizes políticas neoliberais de transportes.

### **Sandra Cavalcanti e o setor da construção habitacional:**

O setor da construção leve tinha a sua própria gama de intelectuais orgânicos e representantes, destacando-se os líderes dos Sinduscon’s do Rio e de São Paulo, além dos diretores da CBIC. Um exemplo foi João Fortes, que ganhou projeção em todo o ramo da construção no início dos anos 80, por sua liderança na sociedade civil, via CBIC, e atuação junto ao aparelho de Estado, incluindo sua ligação com o presidente Figueiredo. Antes dele, outros empresários tiveram importância na implementação da política habitacional do regime. Construtores cariocas ligados ao Ipes, incluindo Sandra Cavalcanti (Hosken) e Carlos Moacyr Gomes de Almeida Fernandes (Gafisa), foram responsáveis pela criação do Banco Nacional de Habitação, o que se tornou uma das maiores inovações do regime e importante instrumento na política para as classes subalternas. Esse grupo era politicamente liderado por Cavalcanti, que era espécie de intelectual orgânica do setor, dadas suas elaborações sobre a política habitacional no Ipes, que deram subsídios à política setorial aplicada de 1964 até 1986.

---

<sup>1019</sup> PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção*. op. cit. p. 343-53; 357-67.

Sandra Cavalcanti era ligada à Carvalho Hosken Engenharia<sup>1020</sup>, que erguia imóveis residenciais e comerciais no Rio, São Paulo e Brasília, além de prédios públicos. Sua orientação política a afastava de órgãos como o Clube de Engenharia, já que sua filiação à UDN lacerdista era avessa à convivência em ambientes em que o PSD e o PTB eram fortes. Era mais ligada a militares e ao capital internacional, integrando o Ipes no início dos anos 60.

Iniciou sua trajetória política como vereadora do Distrito Federal em 1954, após ter se formado em Letras na PUC-Rio e ter trabalhado como professora. Sua carreira ganhou projeção quando virou secretária de Serviço Social do governo Lacerda na Guanabara, entre 1961 e 1965, o que a levou a se afastar do mandato de deputada estadual, obtido na eleição de 1960. Comandou no estado uma política habitacional que deu elementos para a política nacional pós-64, com remoção de favelas da zona Sul e transferência da população para precários conjuntos habitacionais em regiões longínquas do centro e sem serviços básicos. A remoção de favelas foi implementada em circunstâncias que envolveram acusações de incêndios criminosos, proporcionando terrenos valiosos para o capital imobiliário. É o caso da própria Carvalho Hosken, que em 1971 construía prédios na área da antiga favela da Praia do Pinto<sup>1021</sup>, removida na gestão de Sandra Cavalcanti como secretária. A política de construção de conjuntos habitacionais era patrocinada pelo Fundo do Trigo, com recursos norte-americanos da Aliança para o Progresso. Sua gestão foi acusada também de ter feito genocídio de moradores de rua, encontrados mortos nos rios da Guarda e Guandu<sup>1022</sup>.

Nas mobilizações de organizações populares no início dos anos 60, a questão habitacional era central, levando o Ipes a montar grupo de estudo sobre o problema, de modo a propor diretrizes políticas para um programa de construção de casas. Para a liderança da ‘unidade sobre reforma habitacional (estudo econômico e legal sobre casas populares)’ do Ipes foi escalada Sandra Cavalcanti, junto com outros empresários cariocas do setor habitacional. No dia 18 de abril de 1964, 17 dias após o golpe, Sandra Cavalcanti enviou carta ao marechal Castello Branco, empossado presidente da República no dia 15, propondo uma política de concessões às massas com um programa de construção de moradias populares<sup>1023</sup>. Arelado ao Ministério do Interior, o novo regime criou em 1964 o Banco Nacional de Habitação, sendo Sandra Cavalcanti convidada para exercer sua presidência. Ela se manteve

---

<sup>1020</sup> DREIFUSS, René Armand. *1964: a conquista do Estado*. *op. cit.* p. 238.

<sup>1021</sup> Informação obtida em Revista O Empreiteiro. Edição de outubro de 1972, nº 57.

<sup>1022</sup> Ver TRINDADE, Cláudia Peçanha da. *Entre a Favela e o Conjunto Habitacional*. *op. cit.* p. 55-73.

<sup>1023</sup> FONTES, Virgínia. *Continuidades e Rupturas...* *op. cit.* p. 246-9.

na função durante um ano, até o rompimento político entre Lacerda e o grupo golpista. O banco, no entanto, continuou liderado pelo grupo próximo a Cavalcanti no Ipes<sup>1024</sup>.

Ao contrário de Lacerda, Cavalcanti continuou presente na política parlamentar durante a ditadura, filiando-se à Arena e exercendo cargos de deputada federal, além de tentativa malograda para o Senado. Foi candidata a governadora e prefeita do Rio no período de redemocratização, quando retomou projeção política no PFL carioca. Foi ainda deputada constituinte e secretária da prefeitura do Rio na gestão César Maia (1993-6)<sup>1025</sup>.

O rápido exame da trajetória de Sandra Cavalcanti permite observar como os empresários do setor habitacional, além de ter seus próprios aparelhos privados de hegemonia, criaram suas camadas próprias de intelectuais orgânicos. Abordamos a figura de Sandra Cavalcanti por sua particular relação com o golpe e início da ditadura e por ter sido decisiva na implementação do principal instrumento da política habitacional do regime, o BNH.

### **Delfim Netto e a burguesia industrial paulista:**

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

Neto de pedreiro da Calábria, Delfim iniciou sua carreira como professor de Economia da USP, participando de um grupo renovador, que se aliou ao professor de Sociologia Fernando Henrique Cardoso para tentar a direção da instituição. Logo, ele se vinculou a

---

<sup>1024</sup> DREIFUSS, R. A. 1964. *op. cit.* p. 231-52; RAMÍREZ, H. *Corporaciones em el Poder. op. cit.* p. 99-164.

<sup>1025</sup> DREIFUSS, René A. *O Jogo... op. cit.* p. 249-91; Revista Veja. Edição de 8 de setembro de 1982, nº 731.

organizações da burguesia paulista. Apesar de depois ter atuado em instituições de base empresarial mais ampla, como a CNI e o Ipes, Delfim era mais umbilicalmente relacionado às associações de classe de São Paulo, em especial a Fiesp e, em menor escala, a ACSP. Nos anos anteriores ao golpe, fez estudos econômicos para o Ipes, juntando-se a outros como Roberto Campos, Octavio de Gouveia Bulhões e Mário Henrique Simonsen, sem a mesma projeção que estes então<sup>1026</sup>. A atuação no Ipes e a proximidade com Golbery do Couto e Silva fez com que este o indicasse para o cargo de secretário de Fazenda do estado de São Paulo, no governo Laudo Natel, imposto após a cassação de Adhemar de Barros. Sua gestão no governo paulista teve diretrizes diversas das políticas da dupla Campos-Bulhões, fazendo com que a burguesia paulista, descontente com a política econômica do período 1964-7, se reunisse em torno dele em oposição à política vigente. Com a escolha de Costa e Silva para a sucessão e aproximação de seu governo com os grupos dominantes opostos à profundidade das medidas de austeridade econômica do governo Castello, seu nome foi indicado para a Fazenda, com a chancela de associações da classe dominante: “É fato que o David Nasser indicou meu nome para o presidente eleito [...]. Sei também que o presidente pediu a opinião do presidente da Associação Comercial do Rio de Janeiro, Rui Gomes de Almeida.”<sup>1027</sup>

Apesar de Delfim não ser formalmente empresário, durante o exercício de funções no aparelho de Estado, ele acabou se tornando – a partir da posição ocupada – “sócio” de empreendimentos privados. Atuando informal e ilegalmente, o ministro facilitava determinados trâmites para algumas empresas e cobrava comissões para remuneração de seu ‘serviço’ em prol das firmas beneficiadas. As denúncias se referem a transações internacionais, empresas frigoríficas e empreiteiras. Mesmo nesse quesito, o ministro favorecia particularmente empresas de São Paulo, como a Camargo Corrêa, para quem ele atuava obtendo financiamentos e equipamentos internacionais. Essas ações do ministro levaram a que Albuquerque Lima o chamasse de “ladrão”<sup>1028</sup>.

Quando Delfim foi nomeado ministro da Fazenda, Antonio Carlos Osório, da ACRJ escreveu artigo intitulado: “A empresa no poder”. Delfim defendeu a prioridade para o desenvolvimento em discurso de posse. Logo, suas relações mais restritas à FIESP criaram dificuldades, como se vê em seu testemunho: “Eu não conhecia ninguém, e aquela burguesia carioca não aceitava um ministro paulista.”<sup>1029</sup> Sua origem ligada à indústria de São Paulo dava o tom da política econômica, agora menos austera e mais voltada para o crescimento

---

<sup>1026</sup> DREIFUSS, René Armand. *1964: a conquista do Estado*. *op. cit.* p. 73-7.

<sup>1027</sup> CARVALHO, Luiz Maklouf. *Cobras Criadas*. *op. cit.* p. 462.

<sup>1028</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Derrotada*. *op. cit.* p. 273-4.

<sup>1029</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Derrotada*. *op. cit.* p. 271.

industrial. Na sua visão, um dos entraves para tal eram os altos juros cobrados pelos bancos. Após tentativa de persuasão moral por parte do presidente do BC junto às instituições financeiras, ele passou a tomar medidas de força e fazer críticas públicas aos banqueiros, como em artigo na revista *Visão* de 1969:

[...] Os banqueiros parecem ter-se encastelado num mundo à parte, preferindo erguer monumentos de ferro e cimento, ingressando na especulação imobiliária para construir uma *Wall Street* [no original] subdesenvolvida na Avenida Paulista, para escárnio da indústria, comércio e agricultura, cujas necessidades eles ignoram.<sup>1030</sup>

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

Dias após a publicação do artigo, o ministro recebeu os banqueiros e afirmou: “Se eu tivesse enviado flores, os senhores não estariam aqui dispostos ao diálogo.” Delfim havia cogitado a compra de bancos privados pelo setor público e uma atuação mais agressiva das instituições financeiras estatais, com oferta de crédito, de modo a derrubar as taxas de juros praticadas no mercado. Na mesma reunião, o ministro afirmou aos convidados: “As taxas de juros que os senhores estão cobrando tornou-se o mais grave problema nacional; a estes níveis nenhum investimento se tornará rentável e o desenvolvimento econômico murchará.”<sup>1031</sup> Fica clara as prioridades políticas de então, que correspondiam aos interesses do capital industrial.

Se naquele momento, houve situações de tensão com o setor bancário, em outras ocasiões Delfim chegou a defender João Moreira Salles em perseguição sofrida pelo empresário pelo aparato da repressão do regime. O Banco Central também atuava no mercado socorrendo bancos privados “em dificuldades”, como foram os casos do Banco Mineiro do Oeste e do Banco Português do Brasil, sendo que o primeiro foi socorrido por ele e “praticamente dado de presente ao Bradesco”. Assim, Delfim deixou com o tempo de estar tão restritivamente ligado à burguesia industrial paulista, para ser cada vez o representante da grande burguesia, em especial a paulista e em particular a industrial. Ele continuava freqüentando a Fiesp, onde tomava contribuições dos empresários para a Oban, por exemplo. Entre as empreiteiras, as de maior porte passaram a aderir à sua atuação, para além de Sebastião Camargo (Camargo Corrêa) e Eduardo Celestino Rodrigues (Cetenco), dois empresários do setor ligados ao ministro. Assim, o dono da Andrade Gutierrez o apoiava no

---

<sup>1030</sup> Revista *Visão*. Edição de 9 de maio de 1969 *apud* VIANNA, Maria Lúcia Teixeira Werneck. *A Administração do “Milagre”*: o Conselho Monetário Nacional, 1964-1974. Petrópolis: Vozes, 1987. p. 169-70.

<sup>1031</sup> Revista *Visão*. Edição de 23 de maio de 1969 *apud* VIANNA, M. L. T. W. *A Administração... op. cit.* p. 170.



início dos anos 80 e Delfim era elogioso à Mendes Júnior e à Constran e intermediava negócio que envolvia as quatro maiores empreiteiras do país (CC, AG, MJ e NO)<sup>1032</sup>.

Não só o BC tinha suas orientações decididas por Delfim. Nas suas gestões na Fazenda (1967-1974) e no Planejamento (1979-1985), o ministro centralizou funções de política econômica em suas mãos. Teve amplo controle sobre o BC e os outros bancos públicos (BB, CEF) e projeção sobre toda área econômica através do CMN. Destacou-se também na derrubada dos ministros do MIC e da Agricultura quando estava na Fazenda. Foi responsável pela centralização dos recursos no orçamento da União, o que levou à renúncia de Albuquerque Lima do ministério, e da reserva de mercado de obras públicas para empreiteiras nacionais<sup>1033</sup>. Sua força e poder sobre outras áreas do governo podem ser lidas como a própria expressão da liderança da burguesia industrial paulista sobre outras frações da classe dominante brasileira no bloco no poder durante a maior parte da ditadura.

Sua gestão ficou conhecida também pelos métodos irregulares para beneficiar certos grupos econômicos e tocar a economia. O empresário Azevedo Antunes (ICOMI) assegurava a Golbery que o ministro trapaceava em negócios da carne, para favorecer certas empresas. Eugênio Gudín afirmava que ele manipulava o preço da cesta de alimentos, de modo a mascarar o cálculo do custo de vida e da inflação. Segundo Golbery, “o Gordo é um ditador. Não tem escrúpulos em usar o poder. O Gordo faz misérias [...] para proteger ou para massacrar”. Mesmo quando foi embaixador do Brasil em Paris (1974-1979), Delfim foi envolvido em denúncias. Segundo Gaspari, Geisel não nutria simpatia por Delfim por não partilhar de seus valores sobre em defesa das riquezas nacionais e pelas irregularidades que o envolviam, apesar de o presidente ter cogitado indicá-lo para o governo estadual paulista<sup>1034</sup>.

Independentemente de acusações e denúncias, Delfim foi celebrado pela grande burguesia enquanto ministro da Fazenda, por conta dos resultados obtidos em termos macroeconômicos e também pelo vigor gerado às empresas beneficiadas pela política econômica. O ministro foi 18 vezes capa da revista *Veja*, uma vez da *Newsweek América Latina* e outra no *Institutional Investor*<sup>1035</sup>. Seu sucesso representava o contentamento do empresariado industrial paulista e outras frações da burguesia com a estabilidade social imposta e crescimento econômico do “milagre”. Durante sua gestão como secretário do Planejamento entre 1979 e 1985, em um ambiente de crise política e econômica e com o

---

<sup>1032</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Derrotada*. op. cit. p. 274.

<sup>1033</sup> VIANNA, Maria Lúcia Teixeira Werneck. *A Administração do “Milagre”*. op. cit. p. 149-80. Geisel relatou que Delfim era “muito centralizador” e “tomava conta da área econômica e financeira”, sendo que Médici acataria tudo que ele queria fazer. Ver D’ARAÚJO, M. C.; CASTRO, C. (org.). *Ernesto Geisel*. op. cit. p. 220-2.

<sup>1034</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Derrotada*. op. cit. p. 229-56.

<sup>1035</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Derrotada*. op. cit. p. 257-75.

fracionamento da classe dominante, o ministro não teve o mesmo consenso no empresariado. Mesmo assim, seu poder sobre a política econômica era, como antes, atroz, levando a que ele fosse chamado de “czar da economia”. Dentre outras coisas, o ministro tinha sob seu controle direto 81,31% dos Cr\$ 1,888 trilhão referentes à “administração e planejamento” e “reservas e contingenciamento”, ou melhor, as limitadas verbas públicas administradas por um aparelho de Estado em regime de austeridade fiscal eram por ele controladas<sup>1036</sup>.

Na apresentação sumária da trajetória de Delfim Netto, pode-se verificar que ele era um representante direto da grande burguesia brasileira, em especial a industrial e a paulista, assumindo também funções de intelectual orgânico, que organizava os interesses e valores dessa fração de classe, em posição de liderança sobre outras frações. A burguesia industrial paulista tinha como importante elemento constitutivo o grupo dos empreiteiros de obras públicas. Assim, se Delfim era o representante da Fiesp no aparelho de Estado, isso incluía a atuação na defesa dos empresários paulistas da construção, o que ficava claro no beneficiamento à Camargo Corrêa, como na ampliação das verbas para investimentos em obras e na reserva do mercado nacional às empreiteiras brasileiras. O poder de Delfim em suas gestões como ministro e a relativa intocabilidade das áreas sob sua responsabilidade por outros agentes do aparelho de Estado, inclusive militares e o presidente da República, eram expressão do poder central que a burguesia brasileira tinha no regime ditatorial, com posição privilegiada para a fração industrial paulista. Essa situação chegou ao ponto da identificação do empresariado industrial de São Paulo com o próprio regime, como se vê na frase de Mário Henrique Simonsen: “Chegaram a dizer que o Governo pretende castigar o empresariado paulista. Ora, isto significaria uma forma de *masoquismo* quase absoluto. Imagine se vamos fazer uma retaliação contra São Paulo. Isto seria *cuspir para o alto* [grifo nosso].”<sup>1037</sup>

Nesse capítulo, vimos como os empreiteiros de obras públicas atuavam coletiva e articuladamente junto ao Estado e à sociedade. Imbuído de uma determinada ideologia própria, os empresários da indústria da construção pesada usavam seus aparelhos privados de hegemonia, a imprensa e posições no aparelho de Estado para obter o consenso em torno de certas propostas e projetos, como no caso da mobilização em torno da “defesa da engenharia brasileira”, na qual os empresários-engenheiros defenderam limitação e seletividade para a atuação de firmas estrangeiras nos setores ligados à engenharia, reservando-as as empresas

---

<sup>1036</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de outubro de 1980, n° 153.

<sup>1037</sup> Folha de São Paulo. Edição de 12 de fevereiro de 1977, página 1 *apud* GASPARI, Elio. *A Ditadura Encurralada op. cit.* p. 351.

nacionais. Com a atuação de seus representantes e intelectuais orgânicos, além de suas conexões militares, parlamentares e empresariais, os construtores tinham também forte atuação em agências estatais, forjando planos de obras, projetos de leis e pautando e formando as próprias políticas públicas. Veremos no próximo capítulo como esses empresários atuavam no seio do aparelho de Estado e na formulação das políticas públicas.

## **Capítulo 4**

### **O Estado ditatorial e as políticas públicas para o setor da construção**

Depois de vista a formação e o desenvolvimento das empresas e empresários nacionais da indústria da construção, sua organização em aparelhos privados da sociedade civil e ação junto à sociedade e ao Estado, cabe agora analisar o aparelho de Estado ditatorial e as políticas públicas postas em prática no período. Tendo em vista a organização, os interesses e projetos dos empreiteiros, tentaremos perceber o grau e a extensão da presença sua e de seus representantes na sociedade política, aferindo também em que medida os anseios dos empresários da construção foram ou não contemplados pelas políticas estatais no regime. Munido dessas informações, será possível analisar a posição desses agentes no pacto político cristalizado entre 1964 e 1985. Ciente de que houve variações na composição do bloco no durante os vinte anos da ditadura, poderemos perceber como esse segmento da burguesia industrial, e suas frações específicas, esteve presente no pacto político em cada contexto.

Estabelecido um panorama do posicionamento dos empreiteiros no aparelho de Estado, abordaremos as políticas públicas que tocam o setor, analisando também as políticas para os trabalhadores e os grandes projetos de engenharia do regime. Por fim, tratamos as denúncias de ilegalidade e irregularidade na ditadura envolvendo empreiteiras.

#### **4.1 – Os empreiteiros e a conquista do Estado – empresários da construção e agências estatais:**

É notória a participação de empresários no aparelho estatal no período pós-golpe de 1964. Em uma ditadura cujos quadros burocráticos mais importantes estavam repartidos entre origens militar e civil, a ampla maioria dos altos funcionários de caráter não-militar era de

membros da classe empresarial, ou então pode ser entendida como de representantes de interesses de capitais privados. O penúltimo capítulo da obra de Dreifuss mostra como o empresariado brasileiro, organizado em entidades como o Ipes e o Ibad antes de 1964, ocuparam posições-chave no aparelho estatal no primeiro governo do regime<sup>1038</sup>. Guido Mantega e Maria Moraes destacam, de forma similar, a ampla presença de empresários do setor bancário e financeiro no primeiro escalão do aparato de Estado – principalmente na segunda metade da ditadura –, oriundo de grupos econômicos como o Banco Econômico (Ângelo Calmon de Sá), Bradesco (Laudo Natel), Bozzano Simonsen (Mário Henrique Simonsen), Itaú (Olavo Egydio Setúbal), dentre outros<sup>1039</sup>. Outros autores estudaram a inserção de representantes da burguesia brasileira no aparelho estatal, reivindicando a importância desses agentes para compreensão e definição do Estado no período<sup>1040</sup>.

No caso específico dos empreiteiros e empresários do setor de engenharia, verificamos uma forte presença de membros diretos, de seus representantes ou interlocutores próximos no aparelho estatal. Expressão desse fenômeno é a flagrante presença de engenheiros de formação em cargos estatais, inclusive de primeiro escalão, como ministros, governadores, prefeitos e chefes de autarquias federais e estaduais. A revista *O Empreiteiro* ressaltou que, na sucessão política nos estados em 1971, nove governadores empossados tinham formação em Engenharia<sup>1041</sup>. Muitos desses e de outros engenheiros presentes no aparelho estatal, não se limitavam à formação acadêmica, mas exerciam função empresarial no ramo da engenharia.

Para conhecermos de maneira mais clara o grau de penetração dos interesses dos empresários da construção pesada no aparelho estatal, analisaremos suas áreas de atuação nas agências estatais. Suas atenções estavam voltadas basicamente para os setores de transportes, energia e “interior” – área que inclui habitação, saneamento e fomento regional e que estava reunida então em agências do Ministério do Interior –, além de outras instâncias do aparelho de Estado nacional e dos governos regionais e locais. Apesar dessa divisão setorial, é possível notar que figuras próximas aos empreiteiros transitaram entre áreas, mantendo-se ligados a agências que atendiam a esses empresários. É o caso de Andrezza, ministro dos Transportes, de 1967 a 1974, e do Interior, de 1979 a 1985; de Shigeaki Ueki, ministro de Minas e Energia, de 1974 a 1979, e presidente da Petrobrás, de 1979 a 1984; de Maurício Schulman, presidente

---

<sup>1038</sup> DREIFUSS, René Armand. *1964: a conquista do Estado*. *op. cit.* cap. 9.

<sup>1039</sup> MANTEGA, Guido; MORAES, Maria. *Acumulação Monopolista e Crises no Brasil*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991 [1980]. p. 96.

<sup>1040</sup> Ver CERQUEIRA, Eli Diniz; BOSCHI, Renato Raul. *Empresariado Nacional... op. cit.*; CRUZ, Sebastião Carlos Velasco e. *Empresariado e Estado na Transição Brasileira: um estudo sobre a economia política do autoritarismo, 1974-1977*. Campinas / São Paulo: EdUnicamp / Fapesp, 1995.

<sup>1041</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de dezembro de 1970, nº 35.

do BNH, de 1974 a 1979, e da Eletrobrás, de 1979 a 1980<sup>1042</sup>. O trânsito entre diferentes agências sob a influência dos empreiteiros é sinal da ligação desses agentes, bem como de outros com trajetórias similares, com esses empresários.

### **O setor de transportes:**

Os transportes constituem o setor de maior interesse dos empresários da construção pesada na estrutura do aparelho de Estado. Sua área inclui a construção rodoviária, principal especialização das firmas nacionais e que teve grande atividade na ditadura, abarcando ainda a construção de ferrovias, de portos, hidrovias e a conservação dessas obras e meios de transporte. Os aeroportos não constam no setor, já que na divisão de tarefas entre ministérios, a Aeronáutica não abriu mão do ramo, apesar das pretensões do ministro Juarez Távora (1964-7). As obras correspondentes às agências estatais de transportes abrangem um grande conjunto de construtoras, não sendo esse um lócus de atuação restrito como o de energia, que, em geral, demanda o serviço de construtoras maiores e de maior capacidade técnica.

No início da ditadura, o Ministério da Viação e das Obras Públicas (MVOP) reunia áreas referentes ao setor de transportes, sendo substituído pelo Ministério dos Transportes em 1967. Esse ministro era o que mais tinha contato com os empresários da construção pesada, sendo ele responsável em última instância pelos principais projetos sob administração da pasta, mesmo que subordinados a autarquias específicas. Isso levou ao estabelecimento de forte relação do ministro com os empreiteiros e, não à toa, o maior líder desses empresários no regime foi o ministro Andreazza.

Quadro 4.1 – Ministros de Viação e Obras Públicas (até 1967) e Transportes da ditadura:

<b>Ministro:</b>	<b>Período de gestão:</b>
Expedito Machado da Ponte	21/06/1963 a 31/03/1964
Almirante Augusto Hamann Rademaker Grunewald	31/03/1964 a 04/04/1964
Marechal Juarez do Nascimento Fernandes Távora	15/04/1964 a 15/03/1967
Coronel Mário David Andreazza	15/03/1967 a 15/03/1974
General Dirceu de Araújo Nogueira	15/03/1974 a 15/03/1979
Eliseu Resende	15/03/1979 a 11/05/1982
Cloraldino Soares Severo	11/05/1982 a 14/03/1985
Affonso Alves de Camargo Netto	15/03/1985 a 14/02/1986
José Reinaldo Carneiro Tavares	14/02/1986 a 15/03/1990

Fonte: <http://www.transportes.gov.br/> acessado 29 de janeiro de 2009.

<sup>1042</sup> Revista O Empreiteiro, edições nº 41, 74, 89 e 133.

Um primeiro aspecto a se reparar nesse quadro é a prioridade dada na ditadura a oficiais militares para preencher a chefia do ministério. Além do interventor almirante Rademaker, os três ministros que lhe seguiram vinham das forças armadas, liderando a pasta por 15 anos consecutivos. A existência da especialidade da engenharia dentro da formação militar e a relação amistosa entre os generais e os empreiteiros provavelmente auxiliava essa escolha.

Outro motivo para a intervenção militar no ministério, que não fora preenchido por oficiais das forças armadas anteriormente, era a propalada “moralização” do setor, já que a pasta era apontada como uma das principais áreas de corrupção do governo Jango. Assim, o marechal Juarez Távora assumiu o cargo com a incumbência de paralisar as obras e rever os contratos e a política do setor, o que causou reação negativa entre os empreiteiros, levando Távora a não ser bem visto por eles<sup>1043</sup>. Andreazza foi responsável pelo período mais farto de obras do ministério e aproximou-se intensamente dos empreiteiros, freqüentando suas reuniões e encontros, em estreita proximidade com o Sinicon. A nomeação do general Dirceu Nogueira, segundo Geisel, “teve consenso na área militar”<sup>1044</sup>, mas não parece ter sido aplaudida nos círculos empresariais; sua gestão reorientou a política do ministério, abalada pelo choque do petróleo de 1973, e sofreu ataques dos construtores, mesmo que defendesse projetos no setor<sup>1045</sup>. Eliseu Resende, ex-diretor-geral do DNER no período Andreazza, representava a volta ao foco nas rodovias e do poder dos empreiteiros rodoviários no ministério, mas cabia à pasta naquele momento mais administrar a escassez do que realizar um amplo programa de obras; mesmo assim, era figura com bom trânsito entre os empreiteiros, tendo ele atuado na Odebrecht e tido boas relações com construtoras mineiras, de quem recebia doações para suas campanhas para cargos eletivos<sup>1046</sup>. Resende se afastou do ministério para concorrer ao governo mineiro, deixando em seu lugar Cloraldino Severo, que deu continuidade à sua gestão, tendo forte interlocução com o Sinicon e divergências públicas com a Camargo Corrêa; Cloraldino, oriundo dos quadros do ministério, do DNER e Geipot, havia sido responsável por projetos como a Transamazônica, a Perimetral Norte e a Ponte Rio-Niterói, sendo acusado em 1992 de ter sido beneficiado em contrato de sua firma de consultoria com o DNER, onde trabalhou 27 anos<sup>1047</sup>. Os dois titulares do governo Sarney vão além do período analisado, mas também tinham suas ligações com a ditadura e os empreiteiros, sendo eles os últimos ministros antes de a pasta ser extinta, no governo Collor.

---

<sup>1043</sup> Ver QUINTELLA, Wilson. *Memórias... op. cit.* p. 239-62; ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa... op. cit.* p. 18.

<sup>1044</sup> D’ARAÚJO, Maria Celina; CASTRO, Celso (org.). *Ernesto Geisel. op. cit.* p. 268.

<sup>1045</sup> Um exemplo está em Revista O Empreiteiro. Edição de maio de 1977, nº 112.

<sup>1046</sup> ODEBRECHT, Emílio. *A Odebrecht... op. cit.* p. 123-38; <http://www.tre-mg.gov.br/>

<sup>1047</sup> Informe Sinicon, ano I, edições nº 9 e 26; CPDOC. *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro.*

Durante a ditadura, os ministros dos Transportes foram na maioria dos casos representantes dos interesses dos empresários do setor na direção do aparelho estatal. Nessa função, entravam em acordo ou em dissenso com outros interesses presentes no primeiro escalão do governo, muitas vezes travando disputas e defendendo os lucros dos empreiteiros. Assim, era possível ver Andreazza viajando freqüentemente ao exterior para tomar mais recursos em organismos internacionais para construção de estradas, além de fazer pedidos para medidas favoráveis às empresas do setor junto ao ministro Delfim<sup>1048</sup>. Da mesma forma, Dirceu Nogueira pressionou o presidente Geisel e ao ministro Mário Henrique Simonsen pela implementação da Ferrovia do Aço<sup>1049</sup> e Cloraldino Severo e Affonso Camargo insistiram na volta dos recursos vinculados às agências da pasta, como o Fundo Rodoviário Nacional<sup>1050</sup>. Dado o confronto com outros grupos e as condições vigentes em cada período, a pasta deteve mais ou menos recursos e poder. Quando Andreazza foi ministro, o Ministério dos Transportes era uma das mais importantes e centrais pastas do primeiro escalão. No ano posterior à sua saída, os investimentos em transportes correspondiam a 40% de todas as inversões públicas em infra-estrutura no país, sendo os recursos da pasta equivalentes a 9,35% do orçamento da União. Já em período posterior, principalmente após 1979, o tamanho do ministério diminuiu e seus gastos correspondiam, em 1982, a apenas 14% dos investimentos estatais e o volume de recursos movimentado pelo DNER em 1984 era um terço do de 1973<sup>1051</sup>.

A entidade empresarial que mais agia junto ao ministério era o Sinicon e sua interlocução com os ministros era freqüente. Andreazza costumava participar e até presidir eventos do sindicato e os ministros Resende e Severo também compareceram às cerimônias promovidas pela associação<sup>1052</sup>. Apesar dessa ação do Sinicon junto ao ministério, boa parte das atividades do sindicato era endereçada às autarquias subordinadas ao ministério. Dentre elas, o principal contratante de serviços das empreiteiras na ditadura e principal alvo de atuação do Sinicon era o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, o DNER.

O DNER foi fundado em 1937 e marca a tendência à priorização das rodovias dali por diante. Dispondo de grande soma de recursos no período Juscelino, o departamento reproduziu esse modelo no período do “milagre”, entre 1967 e 1973, momento em que houve o maior programa de construção de rodovias da história do país. Desde os anos 50, as

---

<sup>1048</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de dezembro de 1968, nº 11, dentre outras.

<sup>1049</sup> GASPARI, Elio. ‘A pergunta de Simonsen ronda o Planalto’. In: O Globo. Edição de 06/02/2011, p. 9.

<sup>1050</sup> Informe Sinicon. Edição de 14 de maio de 1984, nº 12, ano I e de 30 de março de 1985, nº 2, ano II.

<sup>1051</sup> CHAVES, Marilena. *Indústria da Construção no Brasil. op. cit.* p. 207-64; O Empreiteiro, edição nº 194.

<sup>1052</sup> Exemplos em O Empreiteiro. Edição de setembro de 1968, nº 8; Informe Sinicon, ano I, edição nº 26.



empreiteiras cariocas, mineiras e paulistas, depois reunidas no Sinicon, tinham trânsito na agência. A posição de diretor-geral da autarquia tomou vulto na ditadura, sendo representativo disso o fato de muitos chefes do órgão terem assumido o Ministério dos Transportes:

Quadro 4.2 – Diretores-gerais do DNER:

<b>Diretor-geral da autarquia:</b>	<b>Período de gestão:</b>
Roberto Ferreira Lassance	1962-1964
Tenente-coronel Ergílio Cláudio da Silva	1964
Jacinto Xavier Martins Filho	1964
José Lafayette Salviano do Prado	1964-1967
Eliseu Resende	1967-1974
Coronel Stanley Fortes Baptista	1974-1975
Adhemar Ribeiro da Silva	1975-1979
David Elkind Schwartz	1979-1981
João Cataldo Pinto	1981-1982
João Martins Ribeiro	1982-1985

Fonte: O Empreiteiro, edições 9, 118, 194 e 215; <http://www.dnit.gov.br/historico> acessado em 27/09/2011.

A indicação para a diretoria-geral do DNER pressupunha contatos com os empreiteiros e seus aparelhos privados e os titulares da pasta eram em geral vinculados a esses empresários, tendo alguns trabalhado em suas empresas ou então foram originários delas. Roberto Lassance, que foi diretor-geral da autarquia no governo Jango, trabalhou em períodos posteriores nas construtoras Paranapanema e na CR Almeida, sendo inclusive representante dessa na diretoria do Sinicon<sup>1053</sup>. A autarquia sofreu intervenção militar em 31 de março de 1964, mas logo foi nomeado para o cargo o empresário Lafayette do Prado, ex-diretor-geral do órgão no governo Jânio e que trabalhava então na construtora CAVO, pertencente à Camargo Corrêa; depois de sair do DNER, Lafayette abriu sua própria empresa de consultoria de engenharia, a Transcon<sup>1054</sup>. Eliseu Resende foi o mais importante e poderoso chefe do DNER na ditadura, em gestão responsável por extenso programa de obras; como vimos, Eliseu trabalhou na Odebrecht<sup>1055</sup>, era ligado a empreiteiras mineiras e à CNT. Stanley Fortes trabalhou na Sudene, RFFSA e no DNOCS e parece ter construído uma carreira ligada às obras e à engenharia, mas, aparentemente, sem vínculos com a área privada<sup>1056</sup>. Adhemar Ribeiro da Silva era da Sociedade Mineira de Engenheiros e sofreu reclamações do Sinicon<sup>1057</sup>. Já os três seguintes eram ligados a empresários mineiros, sendo indicados por Eliseu Resende.

<sup>1053</sup> FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização... op. cit.* p. 146; Informe Sinicon. Ano III, nº 12.

<sup>1054</sup> PRADO, Lafayette. *Transportes e Corrupção. op. cit.* p. 409-41.

<sup>1055</sup> ODEBRECHT, Emílio. *A Odebrecht e a Privatização. op. cit.* p. 123-38.

<sup>1056</sup> Revista O Empreiteiro, nºs 91, 96, 107 e 137.

<sup>1057</sup> O Empreiteiro. Edição de novembro de 1977, nº 118; <http://www.sme.org.br/> acessado em 27/09/2011.

A autarquia foi reformulada no governo Castello em um convênio feito com a USAID, desenvolvendo então um grande projeto de obras, posto em prática nos anos seguintes. Além de ter presença significativa do Sinicon, algumas empresas tinham maior facilidade para vencer as concorrências ou obras distribuídas pela autarquia. É o caso da Mendes Júnior, que tinha o DNER como contratante de seus serviços desde os tempos JK e que ampliou seus serviços para o órgão na ditadura, principalmente na gestão Eliseu Resende, quando executou a ponte Rio-Niterói, a Rio-Santos, a Belém-Brasília e a Transamazônica, sendo a firma com mais trechos dessas duas últimas obras<sup>1058</sup>. Sobre isso, Murillo Mendes afirmou em 1975:

Quando um alto funcionário já dominou inteiramente sua função, ele é substituído. Um exemplo positivo é o DNER, que sempre manteve boa tradição. E a sua receita é simples: promoção de indivíduos capazes de seus próprios quadros, para manter um nível funcional satisfatório.<sup>1059</sup>

A citação indica como, independente da direção da autarquia, a inserção de certos empreiteiros junto à agência estatal e seus funcionários parece ser importante para a obtenção de contratos para as firmas. Assim, a MJ, após finda a ditadura, conseguiu contratos no DNER para a continuação da BR-364, de Porto Velho a Rio Branco, no governo Sarney<sup>1060</sup>.

Independentemente do trânsito de uma ou outra empresa no órgão, os empreiteiros agiam de forma coletiva e coordenada junto ao DNER, o que se dava sobretudo pelo Sinicon. A conexão Sinicon-DNER acabou sendo a principal forma de interface entre um aparelho da sociedade civil de empreiteiros e uma agência do aparelho estatal, seja porque o sindicato era a principal entidade dos empresários do setor e seu foco maior era a autarquia pública, seja porque o DNER tinha um grande volume de recursos e o Sinicon como principal organização privada de contato. Isso ficou explícito em vários episódios, como o funcionário do departamento, Igesipo Miranda, que teve seu cargo cassado com o golpe de 1964 e que foi trabalhar no Sinicon. Outro exemplo é o pedido do sindicato para adiar uma concorrência do DNER em 1984, o que foi atendido pelo órgão. Por fim, a participação de diretores do DNER em eventos organizados pela associação de empreiteiros era freqüente. Era comum que o diretor-geral do DNER se tornasse defensor das causas dos empreiteiros no governo, o que ocorreu no caso das receitas vinculadas em 1986. Diante da aprovação da recriação do Fundo

---

<sup>1058</sup> Revista O Empreiteiro, n<sup>os</sup> 31, 52, 53 e 64.

<sup>1059</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de outubro de 1975, n<sup>o</sup> 93.

<sup>1060</sup> Informe Sinicon. Edição n<sup>o</sup> 9, ano II.

Rodoviário Nacional nesse ano, o Sinicon organizou uma festividade e homenageou o diretor-geral do DNER por seu empenho na aprovação da medida<sup>1061</sup>.

Outras autarquias vinculadas ao Ministério dos Transportes e que eram alvo de atuação dos empreiteiros eram as relacionadas às ferrovias. A Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA) foi criada em 1957 e apesar de não ser demandante de trabalhos das empresas de construção pesada como o DNER, contratava serviços de firmas de engenharia da área ferroviária. O setor ganhou força com as crises do petróleo e o redirecionamento da política de transportes para as ferrovias depois de 1974, sendo especialmente importante a subsidiária da RFF, a Engefer, responsável pelas obras da Ferrovia do Aço, depois transformada em Companhia Brasileira de Transportes Urbanos (CBTU). Um dos presidentes da RFF foi o coronel Stanley Fortes Batista, saído do DNER<sup>1062</sup>.

Outro setor do ministério que contratava serviços dos empresários da construção era o de portos, que recebeu muitos investimentos com os corredores de exportação e com as políticas voltadas para aumento das vendas externas implantadas nos anos 70. No setor havia o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN), transformado em 1976 em empresa pública, a Portobrás. Foi mantido na chefia da agência o engenheiro Arno Oscar Markus, cunhado de Ernesto Geisel, que ficou no cargo até o fim da ditadura. Markus era ligado ao Sinicon, participando de seus eventos, inclusive o de desagravo ao empreiteiro e ex-líder da entidade Jorge Luiz de la Rocque, em 1984<sup>1063</sup>.

O setor de transportes consistiu na principal área de atuação dos empreiteiros no âmbito da sociedade política, tendo eles forte presença em suas agências estatais específicas. As nomeações para esses cargos parecem ter passado pelo crivo desses empresários e seus aparelhos privados e, uma vez ali posicionados, esses agentes assumiam a função de representantes e porta-vozes dos interesses desses empresários dentro do aparelho estatal. O Sinicon tinha especial inclinação para esse campo, parecendo ter significativa influência na pauta das políticas públicas de transportes da ditadura.

### **O setor de energia:**

Se o setor de transportes era o que mais interessava aos empreiteiros pelo volume de obras, com oportunidades para uma grande gama de empresas, foi o ramo de energia que

---

<sup>1061</sup> Entrevista com Darcylo Laborne do Valle; Informe Sinicon, edições nº 16, ano I, e nº 1, ano III.

<sup>1062</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de agosto de 1975, nº 91.

<sup>1063</sup> Informe Sinicon. Edição de 17 de setembro de 1984, nº 26, ano I.

movimentou os maiores recursos e que demandou serviços às maiores construtoras do país. A contratação de grandes empreendimentos de hidrelétricas e outros serviços na área de energia ajudou a formar as grandes empreiteiras nacionais, não à toa chamadas barrageiras. Enquanto a área de transportes estava aberta a firmas de porte variado, as obras de energia contavam com um conjunto de construtores restrito, especializados em um tipo de obras que exigia experiência, alta capacidade técnica e de capital. A entrada do Estado no setor de centrais elétricas, linhas de transmissão e sistemas de distribuição de energia abriu o mercado às empresas brasileiras de engenharia, substituindo as firmas estrangeiras, que prestavam serviços para as concessionárias forâneas. As agências estatais contratadoras de serviços de engenharia às empresas nacionais se dividiram, desde seu princípio, em duas correntes principais: de um lado, o grupo Cemig-Furnas-Eletrôbrás-MME, relacionado às empreiteiras mineiras, liderado pela Mendes Júnior; e de outro, o grupo paulista das estatais estaduais depois reunidas na Cesp e que era ligado às empreiteiras daquele estado, lideradas pela Camargo Corrêa. O poder dos empresários da construção dentro desses organismos estatais era vultoso e ficou visível na escolha de duas empreiteiras mineiras e três paulistas para a construção de Itaipu. Outras empreiteiras (CCBE, Rabello, Cavalcanti Junqueira, Metropolitana, Servix, CR Almeida, Convap e outras) tentaram vias próprias, mas não vingaram. No final da ditadura, houve um rearranjo nessa configuração, com a marginalização da Mendes Júnior e ascensão da Andrade Gutierrez e da Odebrecht junto ao setor estatal mineiro-federal. Tal configuração tem certa continuidade até os dias atuais.

Um dos principais marcos da entrada do aparelho de Estado como demandante de obras no setor de energia elétrica foi a criação do Ministério de Minas e Energia (MME), em 1960, precedido em 2 anos da criação da Eletrôbrás. No entanto, a composição do grupo que dirige o quadro burocrático do ministério e a estatal máxima da energia elétrica brasileira é oriunda principalmente da Cemig e de Furnas. Como vimos no primeiro capítulo, a estatal mineira de energia foi criada em 1952 no governo estadual JK e técnicos importantes na sua fundação foram Lucas Lopes, John Cotrim, Mauro Thibau e Mário de Penna Bhering<sup>1064</sup>. Na empresa foram criados projetos de centrais elétricas e acumulados conhecimento e experiência, compartilhados com as firmas nacionais de engenharia envolvidas nas obras e projetos empreendidos. Já em Furnas, a presença de empresários a presença de empresários é visível na elaboração do projeto da obra, conforme a memória da estatal: “Conta a história que foi o engenheiro da Cemig Francisco Noronha quem descobriu as Corredeiras de Furnas,

---

<sup>1064</sup> CORRÊA, Maria Letícia. “A participação dos técnicos na ‘conquista do Estado’”. *op. cit.* p. 147-65.

quando saiu para pescar a convite da família Mendes Júnior.”<sup>1065</sup> Independentemente da veracidade do relato, a MJ foi escalada para fazer serviços auxiliares da usina e adquiriu ali o “*know-how*” para obras semelhantes posteriores. Wilson Quintella relata que foram Lucas Lopes e John Cotrim, dos quadros da Cemig, que apresentaram o projeto da usina de Furnas, encampado pelo governo JK. O quadro de altos funcionários da nova estatal federal foi controlado amplamente por engenheiros mineiros oriundos da Cemig e dali eles partiriam para o predomínio de boa parte da esfera federal na ditadura. O primeiro presidente de Furnas, John Cotrim, foi retirado da vice-presidência da Cemig para assumir o cargo<sup>1066</sup>.

O Ministério de Minas e Energia representou uma agência central para os empreiteiros durante a ditadura. Após sua criação, sua chefia foi ocupada por figuras assimiladas à chamada vertente ‘nacionalista’ nos governos Jânio e Jango. A alta rotatividade de ministros no período, como se vê no quadro 4.3, ocorreu não só no setor de energia, dada a alternância de gabinetes no regime parlamentarista e o retorno ao presidencialismo, além da instabilidade política geral do período<sup>1067</sup>. Vale notar que quadros do MME desse período foram readmitidos durante o regime ditatorial, como no caso de Eliezer Batista, presidente da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) no governo Figueiredo. O próprio Antônio Dias Leite, ministro no governo Médici, trabalhou na assessoria de San Thiago Dantas no governo Goulart<sup>1068</sup>.

Quadro 4.3 – Ministros do MME:

<b>Ministro:</b>	<b>Período de gestão:</b>
João Agripino V. Maia	02/02/1961 – 28/08/1961
Gabriel de Rezende Passos	11/09/1961 – 18/06/1962
João Mangabeira	27/07/1962 – 18/09/1962
Eliezer Batista da Silva	18/09/1962 – 20/10/1962
Antonio F. de Oliveira Brito	18/06/1963 – 04/04/1964
Arthur da Costa e Silva	04/04/1964 – 17/04/1964
Mauro Thibau	17/04/1964 – 15/03/1967
José Costa Cavalcanti	15/03/1967 – 27/01/1969
Antonio Dias Leite Júnior	27/01/1967 – 15/03/1974
Shigeaki Ueki	15/03/1974 – 15/03/1979
César Cals Oliveira Filho	15/03/1979 – 15/03/1985
Antonio Aureliano Chaves de Mendonça	15/03/1985 – 22/12/1988

Fonte: <http://www.mme.gov.br/> acessado em 29 de janeiro de 2009.

<sup>1065</sup> <http://www.furnas.com.br/> acessado em 26 de janeiro de 2009.

<sup>1066</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. op. cit. p. 199-224.

<sup>1067</sup> Para isso, ver SANTOS, Wanderley Guilherme dos. *O Cálculo do Conflito: estabilidade política e crise na política brasileira*. Belo Horizonte / Rio de Janeiro: EdUFMG / Iuperj, 2003. p. 303-29.

<sup>1068</sup> LIMA, Ivone Therezinha Carletto de. *Itaipu*. op. cit. p. 19-90.

Após a intervenção no ministério pelo membro do Comando Revolucionário em 4 de abril de 1964, Arthur da Costa e Silva, o cargo foi passado a um típico representante da burocracia da Cemig, o membro da Consultec Mauro Thibau, indicado por Ernani do Amaral Peixoto para o cargo; sua gestão foi marcada pela compra da Amforp pelo governo, em termos favoráveis à matriz estrangeira, além de denúncias de beneficiamento da Hanna Mining; Thibau já havia trabalhado nas duas empresas, além de ter exercido funções na empreiteira Servix, nos anos 50, e ser membro do Clube de Engenharia e Sociedade Mineira de Engenharia<sup>1069</sup>. O general Costa Cavalcanti, depois presidente da Eletrobrás e da Itaipu binacional e ministro do Interior, é geralmente associado à ‘linha dura’, ou à ala dos nacionalistas autoritários do regime, tendo ele trabalhado posteriormente em atividades privadas como o projeto Jarí, tocado por empreiteiras, e na mineradora Caemi<sup>1070</sup>. Antonio Dias Leite saiu da CVRD para assumir o ministério, em substituição a Costa Cavalcanti, que foi para a pasta do Interior, sendo que o engenheiro da UFRJ teve longa trajetória em empresas privadas antes de assumir o posto, passando por firmas de engenharia e sendo um dos fundadores da Aracruz Celulose<sup>1071</sup>; sua gestão deu força ao grupo mineiro dentro do ministério. Já Shigeaki Ueki e César Cals deram fôlego às empresas paulistas nas atividades do ministério; Ueki atribuiu as concessões para as usinas do rio Paraná à Cesp, o que Dias Leite havia negado, alegando que o rio é interestadual; antes de ser ministro, Ueki passou por empresas como o Banco Moreira Salles, a Cevokol e a Bekol e, após sair do cargo, assumiu a presidência da Petrobrás, sendo depois presidente-executivo da Camargo Corrêa – após ter beneficiado a empreiteira em sua gestão no ministério –, trabalhando também em empresas estrangeiras de petróleo<sup>1072</sup>. Já Cals teve o empreiteiro Eduardo Celestino Rodrigues (Cetenco) como assessor e, depois de sair do ministério, atuou em empresas de mineração, seringais e comércio exterior<sup>1073</sup>. Por fim, a continuidade prevaleceria na transição política e o ministro indicado por Tancredo foi o mineiro Aureliano Chaves, vice-presidente da República no governo Figueiredo, e que revigorou o poder do grupo das empreiteiras do seu estado no ministério e em suas autarquias; Chaves era engenheiro, tendo participado da primeira diretoria da Eletrobrás por indicação do governador Magalhães Pinto; suas idéias, contra as privatizações e a favor da moratória unilateral e imediata da dívida externa no período

---

<sup>1069</sup> CORRÊA, Letícia. “A participação...”. *op. cit.* p. 147-65; *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro*.

<sup>1070</sup> CPDOC. *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro*.

<sup>1071</sup> CPDOC. *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro*.

<sup>1072</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de março de 1974, nº 74; CPDOC. *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro*.

<sup>1073</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de setembro de 1981, nº 165; *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro*.

Figueiredo, agradavam a maioria dos empreiteiros, sendo que, ao sair dos cargos políticos, nos anos 90, ele foi trabalhar como consultor na firma Paulo Abib Engenharia<sup>1074</sup>.

O poder dos engenheiros, técnicos e representantes dos interesses dos empresários mineiros de energia elétrica no primeiro escalão do governo fica ainda mais evidente quando arrolamos os presidentes da Eletrobrás no regime civil-militar:

Quadro 4.4 – Presidentes da Eletrobrás:

<b>Presidente</b>	<b>Período de gestão:</b>
Paulo Richer	09/06/1962 a 10/04/1964
José Varonil de Albuquerque Lima	11/04/1964 a 27/04/1964
Octavio Marcondes Ferraz	28/04/1964 a 15/03/1967
Mário Penna Bhering	20/03/1967 a 07/11/1975
Antonio Carlos Peixoto de Magalhães	07/11/1975 a 30/05/1978
Arnaldo Rodrigues Barbalho	30/05/1978 a 15/03/1979
Maurício Schulman	15/03/1979 a 18/09/1980
José Costa Cavalcanti	26/09/1980 a 10/04/1985
Mário Penna Bhering	10/04/1985 a 29/05/1990

Fonte: <http://www.eletrobras.gov.br/> acessado em 26 de janeiro de 2009.

A conexão empresarial dos presidentes da companhia estatal é mais forte que a dos titulares do MME. Paulo Richer se manteve como presidente da empresa apesar da troca de ministros no setor, sendo substituído após o golpe de Estado; foi então trabalhar na Celusa, do governo estadual de Adhemar de Barros e, depois, na Camargo Corrêa – a convite de Sebastião Camargo –, onde implementou os projetos de hidrelétricas contratadas pela própria Celusa, além de atuar nas empresas industriais do grupo CC<sup>1075</sup>. Após a gestão interina de Albuquerque Lima, a chefia da estatal foi entregue ao empresário Octavio Marcondes Ferraz, da empreiteira Noreno e que passou por empresas estrangeiras, como a Light; ex-responsável pelas obras da UHE de Paulo Afonso e identificado como “entreguista”, por sua defesa das concessionárias forâneas de energia e ter sido contra a criação da Eletrobrás, Ferraz teve gestão marcada por benefícios às firmas do exterior, com uma solução para a compra da Amforp que agradava à controladora do grupo<sup>1076</sup>. Na transição do governo Castello para o de Costa e Silva, Ferraz foi demitido em proveito de Mário Penna Bhering, o mais longo presidente da estatal brasileira de energia, oriundo dos quadros da Cemig e de Furnas. Bhering foi presidente da Eletrobrás durante os governos Costa e Silva, Médici, Geisel e, depois, Sarney e Collor, sendo nomeado em 1985 por Aureliano Chaves, em outro traço de

<sup>1074</sup> CPDOC. *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro*.

<sup>1075</sup> CPDOC. *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro*.

<sup>1076</sup> CORRÊA, Leticia. Os projetos para o setor de energia elétrica brasileira... *op. cit.* p. 79-95.

continuidade da ditadura com o governo Sarney; suas gestões na direção da estatal foram marcadas pela ampla presença de quadros da estatal mineira de energia em altos cargos e vitórias em concorrências das construtoras do estado, em especial a Mendes Júnior; antes de assumir o posto, Bhering trabalhou para firma norte-americana de equipamentos industriais e elétricos, a Allis Chalmers e, nos anos 80, esteve vinculado às empreiteiras Tratex e Servix, além de exercer funções na BFB Engenharia e Consultoria Ltda<sup>1077</sup>. Após divergências com Shigeaki Ueki, Bhering foi demitido, sendo substituído por Antonio Carlos Magalhães em 1975; logo após sua entrada na estatal, o genro de ACM fundou na Bahia a empreiteira OAS, fazendo da família Magalhães, que já tinha concessões de TV e outros negócios, proprietária também de firma de engenharia; na sua gestão, Magalhães defendeu foco na construção de mini-usinas e projetos alternativos, voltados para pequenas empresas, como a firma de César Matta Pires, o marido de sua filha; sua gestão na estatal foi acusada de beneficiar a também baiana Odebrecht<sup>1078</sup>. Por fim, após as curtas gestões de Barbalho e Schulman, temos a entrada na chefia da estatal do general Costa Cavalcanti, que além de ser da engenharia do exército e de projetos da ditadura, como a construção de Itaipu, era sogro de um dos donos da empreiteira Aragon, responsável pela construção da vila residencial do canteiro da UHE de Samuel, no período em que ele foi presidente da Eletrobrás<sup>1079</sup>.

Como se pode verificar, o grupo original de técnicos e engenheiros da Cemig, ligado às empreiteiras mineiras, ascendeu às agências federais do setor de energia elétrica, dominando em diversos momentos os postos-chave da Eletrobrás e MME, e ampliando o rol de empresas contratantes dos serviços das firmas mineiras. Wilson Quintella, da paulista Camargo Corrêa, afirma que se sentia um “forasteiro” na Eletrobrás<sup>1080</sup> e as possibilidades de sua empresa na estatal datam apenas do final da ditadura e de novas subsidiárias, a Eletrosul e a Eletronorte. O poder de empreiteiras mineiras e suas aliadas sobre as agências federais de energia davam-lhes certa preponderância, pois permitia, dentre outras coisas, que pedidos de usinas em rios limítrofes entre estados e centrais nucleares fossem negados a companhias estaduais, o que ocorreu com a Cesp. Esse poder sobre a esfera federal de certas construtoras também se fazia verificar nas subsidiárias da estatal, sendo esse o caso de Furnas, presidida de 1957 a 1974 por John Cotrim, oriundo da Cemig, e que deixou o posto para tocar Itaipu<sup>1081</sup>.

---

<sup>1077</sup> CPDOC. *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro*.

<sup>1078</sup> O Empreiteiro. Edições nº 94, 96, 104, 108, 110 e 128; DREIFUSS, René Armand. *O Jogo... op. cit.* p. 25-45; GIROTTI, Carlos A. *Estado Nuclear no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1984. p. 140.

<sup>1079</sup> Folha de S. Paulo. Edição de 30 de junho de 1984 *apud* Informe Sinicon. Edição de 9/7/1984, nº 20, ano I.

<sup>1080</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande. op. cit.* p. 373-397.

<sup>1081</sup> MENDES, Murillo Valle; ATTUCH, Leonardo. *Quebra de Contrato. op. cit.* p. 50-73.



Expressão desse domínio das empreiteiras mineiras pode ser verificada nas usinas hidrelétricas feitas pela líder do grupo, a Mendes Júnior, presentes no quadro 4.5. Nele, pode-se ver como a segunda maior construtora de hidrelétricas durante a ditadura tinha serviços prestados principalmente para subsidiárias da Eletrobrás e para a Cemig. A Cesp, ao contrário, era terreno hostil para a construtora mineira. Algumas estatais de energia de outros estados (Mato Grosso e Goiás) contrataram a empresa para realizar a obra de pequenas centrais. Ambas hidrelétricas feitas para a Cemig (Jaguara e Volta Grande) tiveram contrato assinado no período em que o governador do estado era Israel Pinheiro, figura próxima de JK e da família Mendes Júnior. A maior parte da capacidade instalada de Furnas e da Cemig até início dos anos 70 foi contratada à Mendes Júnior, porém, a partir de então, novas forças se articularam. A Cemig teve a concorrência da usina de São Simão vencida pela paranaense CR Almeida, consorciada a uma construtora italiana, e a de Emborcação ganha pela mineira Andrade Gutierrez. E Furnas passou a sofrer influência dos engenheiros da Odebrecht depois que a construtora baiana ficou responsável pela construção das usinas nucleares de Angra.

Quadro 4.5 – Centrais elétricas cujas obras civis foram realizadas pela Mendes Júnior:

<b>Usina:</b>	<b>Contratante:</b>	<b>Data da obra:</b>	<b>Potência:</b>	<b>Estado:</b>
Furnas*	Furnas	1957-1962	1.200 MW	MG/SP
Rio da Casca III	Cemat	1971	12 MW	Mato Grosso
Boa Esperança	Chesf	1964-1970	216 MW	Piauí
Cachoeira Dourada	Celg	1965-1971	156 MW	Goiás
Jaguara	Cemig	1971	477 MW	MG/SP
Volta Grande	Cemig	1970-1974	412 MW	MG/SP
Termelétrica Igarapé	Cemig	1974	125 MW	MG
Marimondo	Furnas	1971-1977	1.400 MW	MG/SP
Moxotó (Apolônio Sales)	Chesf	1971-1977	440 MW	Alagoas
Itumbiara	Furnas	1974-1980	2.100 MW	MG/GO
Itaipu	Itaipu binac.	1974-1985	14.000 MW	PR/Paraguai
Itaparica (Luiz Gonzaga)	Chesf	1979-1988	1.479 MW	Pernambuco
Taquaraçu (Poli-USP)	Cesp	1980-1994	400 MW	São Paulo

Fonte: O Empreiteiro. Edições nº 25, 26 e 176; <http://www.mendesjunior.com.br/>; <http://www.cemig.com.br/>; <http://www.eletrobras.gov.br/>; <http://www.cesp.com.br/>; <http://www.cemat.com.br/>; <http://www.celg.com.br/>.

\* Nessa obra, a MJ fez apenas serviços auxiliares para o consórcio britânico, responsável pelo empreendimento.

A perda de influência da Mendes Júnior junto à Cemig, Furnas e Eletrobrás progrediu no compasso do crescimento do poder de Andrade Gutierrez, Odebrecht e Camargo Corrêa junto às três agências, o que perdurou após a ditadura. No caso da Andrade Gutierrez e a Cemig, a aproximação foi consolidada pela construção posterior de outras usinas e finalmente explicitada com a compra pela construtora mineira de 32,96% do capital da estatal mineira, após venda para a mesma de participação no bloco controlador da Light Rio, em 2009 e

2010<sup>1082</sup>. Furnas passou a ter estreita relação com a empresa de Norberto Odebrecht após as usinas nucleares, passando inclusive a participar de seus projetos de engenharia em Angola, em um contato que permaneceu depois da transição política<sup>1083</sup>. Já a Eletrobrás passou a ter grande inserção dos interesses e dos quadros da Camargo Corrêa, em especial após a empreiteira paulista ter vencido a concorrência para construção de Tucuruí, a cargo da subsidiária Eletronorte. Essa influência teve continuidade e se reforçou após a democratização e o presidente da estatal no governo Lula era um ex-funcionário da empreiteira<sup>1084</sup>.

A caminhada da Camargo Corrêa no setor elétrico não começou pelo setor federal, mas pelo projeto alternativo a esse. Como afirma Quintella em referência à construção do setor elétrico brasileiro nos anos 50: “Com o projeto de Furnas aprovado, nós achamos que deveríamos pressionar por Jupia.”<sup>1085</sup>. A maior empreiteira do país se consolidou nesse posto por um flagrante domínio sobre os quadros e as gestões das estatais paulistas de energia elétrica, reunidas no final da década de 1960 na Companhia Elétrica (depois, Energética) do Estado de São Paulo, a Cesp. Tendo ampla presença e influência das empreiteiras paulistas, em especial da CC, a Cesp teve um programa de obras de usinas elétricas que rivalizava e, em certos momentos e ocasiões, sobrepujava o programa federal. O poder da Camargo Corrêa e das construtoras do estado sobre a estatal paulista se fazia valer a partir de contatos estabelecidos através da Escola Politécnica da USP e do Instituto de Engenharia, sendo o poder dessas empreiteiras sobre a Cesp tão explícito que causava reação indignada dos rivais e da revista O Empreiteiro. O editor da revista, Joseph Young, assim se referiu ao cancelamento de uma concorrência em 1978:

Pior do que esta atitude incoerente, a CESP desfechou um golpe mortal no conceito ético do regime de licitações públicas. Demorou mais de cinco dias para examinar as propostas apresentadas para a construção de Nova Avanhandava – para depois anular a concorrência por deficiência em **todas** as propostas, incluindo naturalmente a proposta de preço mais baixo, que seria a vencedora. [grifo no original]  
[...] Extravagância de um administrador público ao fim da gestão? Infelizmente, é muito mais grave que isso. *O fato vem apenas confirmar a versão muito propalada de que certas entidades contratantes são ‘feudos’ de um grupo de empreiteiras, em detrimento das demais.* E a concorrência pública, uma vez mais, vira um jogo de ‘faz de conta’.<sup>1086</sup> [grifo nosso]

Nesse trecho do editorial da revista, Young acusa a Cesp de ter anulado a concorrência porque a empreiteira paulista pré-combinada para vencê-la não apresentou o valor mais baixo, não

---

<sup>1082</sup> O GLOBO. Edições de 31 de dezembro de 2009, p. 21, e de 21 de janeiro de 2010, p. 20.

<sup>1083</sup> ODEBRECHT, Emílio. *A Odebrecht e a Privatização*. op. cit. p. 123-38.

<sup>1084</sup> O GLOBO. Edição de 14 de fevereiro de 2010, p. 25.

<sup>1085</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. op. cit. p. 199-224.

<sup>1086</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de janeiro de 1979, nº 132.

podendo ser declarada, pelo mérito do preço, vencedora. Também critica o governo Paulo Egydio Martins, que beneficiou em diversos momentos a Camargo Corrêa e outras grandes construtoras do estado. Mais do que isso, a denúncia acusa a Cesp, como outras contratantes, de ser um “feudo” de algumas empreiteiras, no caso as paulistas, com preeminência da CC.

Essa assertiva pode ser comprovada por um painel das usinas realizadas pela Cesp e pelas empresas que lhe deram origem até o final da ditadura:

Quadro 4.6 – Principais usinas hidrelétricas e outras grandes obras da Cesp:

<b>Usina ou obra:</b>	<b>Potência:</b>	<b>Data de entrega:</b>	<b>Construtora:</b>
Salto Grande (Lucas Nogueira Garcez)	71 MW	31/5/1958	Servix
Limoeiro (Armando Salles de Oliveira)	32 MW	17/12/1958	Noreno / CC
Euclides da Cunha	109 MW	7/12/1960	Camargo Corrêa
Jurumirim (Armando A. Laydner)	98 MW	21/9/1962	Servix
Barra Bonita	141 MW	20/5/1963	Tenco
Bariri (Álvaro de Souza Lima)	143 MW	18/4/1966	CC / Tenco
Caconde (Graminha)	80 MW	22/8/1966	Camargo Corrêa
Jupiá (Eng <sup>o</sup> Souza Dias)	1551 MW	14/4/1969	Camargo Corrêa
Ibitinga	131 MW	24/4/1969	Tenco
Xavantes	414 MW	30/11/1970	CBPO
Jaguari	28 MW	5/6/1972	CBPO
Ilha Solteira	3444 MW	18/7/1973	Camargo Corrêa
Promissão (Mário Lopes Leão)	264 MW	28/7/1975	Cetenco
Capivara (Escola de Eng <sup>a</sup> Mackensie)	640 MW	10/3/1977	CBPO
Paraibuna	86 MW	20/4/1978	Camargo Corrêa
Água Vermelha (J. Ermírio de Moraes)	1396 MW	22/8/1978	Camargo Corrêa
Represa de Paraitininga		1978	Camargo Corrêa
Nova Avanhandava	300 MW	1982	CBPO
Barragem Três Irmãos		1984	A. Gutierrez
Taquaruçu (Escola Politécnica da USP)	500 MW	1984	Mendes Júnior
Rosana	320 MW	1984	Servix
Canal Pereira Barreto		1985	CR Almeida
Porto Primavera (Eng <sup>o</sup> Sérgio Motta)	1540 MW	2003	Camargo Corrêa

Fonte: O Empreiteiro. Edições nº 33, 39, 51, 62, 66 e 158; ALMEIDA, M. W. de. *Estado e... op. cit.* p. 327.

Pode-se perceber no quadro como a maior parte das empreiteiras responsáveis pelas obras civis das usinas da Cesp eram paulistas e, dentre essas, a Camargo Corrêa detinha posição privilegiada. Além de ser numericamente a empresa que mais hidrelétricas fez para o governo de São Paulo – 10 das 20 usinas –, a CC é dominante também na construção da potência elétrica instalada da estatal paulista. Assim, dos 11.288 megawatts de potência instalada de usinas contratadas pela Cesp, a CC foi responsável por 8.381 MW, mais de 74% do total. Isso ocorria porque a CC não construía apenas a maioria das usinas da Cesp, como também as de maior porte, inclusive as 4 maiores: Ilha Solteira, Jupiá, Água Vermelha e Porto Primavera.

A Cesp, criada em 1966 reunindo seis companhias estaduais de energia, foi controlada por engenheiros da USP durante a ditadura, como o ex-governador Lucas Nogueira Garcez, Francisco de Souza Dias – ambos presidentes da estatal no período<sup>1087</sup>. Eles eram próximos de Sebastião Camargo, Oscar Americano, Eduardo Celestino Rodrigues e outros empreiteiros do estado, reunidos no IE e em outros aparelhos privados. Nas obras das linhas de transmissão, entravam também empresas de porte intermediário<sup>1088</sup>, mas o foco da empresa durante o regime foram as grandes hidrelétricas para a indústria paulista, a um preço barato por quilowatt instalado. O engenheiro da Cesp, com passagem pela Servix, Dino Magnoli, afirmava que com as usinas acima arroladas, esgotava-se o potencial dos rios paulistas, o que levou técnicos a defender a construção de usinas termoeletricas<sup>1089</sup>. No caso, ele “esquecia” a possibilidade das pequenas centrais hidrelétricas, sendo que essas não interessavam às grandes construtoras, nem tanto aos grandes consumidores industriais, já que produzia uma energia mais cara.

O poder de contratação da Cesp muitas vezes superou as autarquias federais. Quando foi inaugurada em 1969, Jupia era a maior usina de energia do Brasil, superando a até então maior, Furnas. Quatro anos depois, Jupia foi superada por Ilha Solteira, também da Cesp, que só deixou de ser a maior do país com Itaipu, inaugurada em 1984.

Enfim, na ditadura, competiam duas vertentes da construção e exploração de hidrelétricas no Brasil, o ramo paulista da Cesp e das construtoras daquele estado, lideradas pela firma de Sebastião Camargo; e o ramo mineiro, da Cemig, Furnas, Eletrobrás e suas subsidiárias, e com o predomínio do grupo mineiro de construtoras, encabeçado pela companhia da família de José Mendes Júnior, conforme se pode ver no quadro 4.7.

Quadro 4.7 – Implementação da capacidade instalada nacional pelas construtoras:

<b>Empreiteira:</b>	<b>Capacidade instalada construída:</b>
Camargo Corrêa	19.100 MW
Mendes Júnior	10.600 MW
Andrade Gutierrez	6.300 MW
Norberto Odebrecht	5.700 MW
Cetenco	5.500 MW

Fonte: ROSA, Luiz Pinguelli; SIGAUD, Lygia; MIELNIK, Otávio (org.). *Impactos... op. cit.* p. 17-38.

No quadro, montado em 1988 por engenheiros da UFRJ, vê-se a presença dos dois troncos nacionais de barragem, o paulista (CC e Cetenco), e o mineiro (MJ e AG). Percebe-se ainda

<sup>1087</sup> Revista O Empreiteiro. Edição nº 77; INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia no Brasil. op. cit.* p. 88-125.

<sup>1088</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 20, 40, 54 e 72.

<sup>1089</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de outubro de 1970, nº 33, e de junho de 1974, nº 77.

a Odebrecht, ascendente no final da ditadura com as usinas nucleares, mas que consta no quadro principalmente por ter incorporado as usinas feitas pela paulista CBPO.

Mas o setor de energia não se resumia ao ramo elétrico e passou a apresentar possibilidades para as construtoras com a Petrobrás e a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), em especial após meados da década de 1970.

A Petrobrás, desde o início de suas atividades, tinha quantidade razoável de demandas às empresas de engenharia. Algumas empreiteiras cresceram prestando serviço à estatal, principalmente no ramo da engenharia industrial e em especial na Bahia. O Departamento de Produção e o Serviço de Engenharia eram procurados pelas construtoras, que atuaram junto à estatal desde seus primórdios. Exemplos foram a Tenenge e a MJ, porém a firma que tinha a mais forte ação junto à estatal era a Odebrecht. Já na Bahia, a Odebrecht prestou serviços para a BR e essa parceria ficou mais sólida com a gestão de Geisel na empresa petrolífera (1969-1974). A empreiteira baiana foi então responsável pela construção do edifício-sede da empresa, no Rio, e por obras de refinarias. As demandas da estatal aumentaram a partir de 1973, com a elevação do preço do petróleo no mercado internacional e a descoberta de jazidas na bacia de Campos, dando origem a empreendimentos para explorar aquelas reservas. Na metade final da ditadura, a estatal contratou diversos empreendimentos de engenharia, como oleodutos, plataformas, refinarias e pólos petroquímicos. Enquanto as verbas para outros setores e estatais eram contingenciadas, a Petrobrás mantinha seus recursos e assumia a liderança de investimentos entre as autarquias. Na gestão Shigeaki Ueki à frente da BR, no governo Figueiredo, a estatal virou a principal contratante de serviços às firmas nacionais de engenharia e foi homenageada pelos empreiteiros<sup>1090</sup>. Esse setor trazia características similares ao ramo de energia elétrica, sendo restrito a poucos empreiteiros com alta capacidade de capital, como Mendes Júnior, Queiroz Galvão e Odebrecht. Essa última foi a mais ambiciosa e, além de adquirir ativos petroquímicos, incorporou a Tenenge em 1986, empresa de engenharia industrial que tinha a BR como principal cliente.

Outra estatal em ascensão no final do regime foi a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD). Criada em 1942, a empresa de atuação focada em Minas demandava serviços às empresas de engenharia, como obras para instalação de zonas de exploração de minérios. Esse tipo de atividade ficava em geral reservado a empresas locais, sendo área de atuação privilegiada da Andrade Gutierrez e outras empresas de Minas. Especial impulso ganhou a estatal quando foi lançado o projeto mineral de Carajás, em passagens dos anos 1970 para os

---

<sup>1090</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de outubro de 1983, n° 191.

80. A empresa presidida por Eliezer Batista abriu frentes para instalação de minas, ferrovias e portos na região, sendo contratadas a AG, outras empreiteiras mineiras, além de QG e NO<sup>1091</sup>.

O setor de energia começou a ditadura como ramo típico de atuação de empresas estrangeiras, secundado pelo de transportes entre as atividades principais das empreiteiras brasileiras. Com a estatização da demanda dos anos 40 a 60, com o marco dessa última década – quando foram criados o MME, a Eletrobrás e a Cesp – criou-se o quadro de agências estatais que contratou serviços aos empreiteiros nacionais na década seguinte. No final da ditadura, a área de energia superava em larga margem o ramo dos transportes em encomendas à indústria de construção pesada. Quando se reduzia o vigor da construção de grandes hidrelétricas, a Petrobrás despontou como grande demandante de serviços ao setor, contratando preferencialmente as grandes construtoras, sendo que a área prioritária das pequenas e médias tinha se deslocado da construção rodoviária para o ‘setor social’, reunido no aparelho estatal no Ministério do Interior.

### **O setor de saneamento e habitação:**

A área social não foi o forte dos investimentos na ditadura. Sob forte aparato repressor e com os canais para reivindicação popular obstruídos, os aportes em obras públicas se concentraram em empreendimentos voltados para os interesses dos grupos dominantes, com vias para escoamento de mercadorias e grandes centrais elétricas que geravam energia a preços módicos. Com o suporte de leis e decretos, recursos foram retirados das áreas sociais do orçamento<sup>1092</sup>, sendo drenados para as aplicações em transportes e energia. Isso foi mais flagrante nos períodos mais fechados do regime, com o governo Costa e Silva e o AI-5, sofrendo certa atenuação desde 1974 e, de maneira mais pronunciada, após 1979. As aplicações em habitação popular e saneamento seguiram essas novas circunstâncias políticas e avolumaram-se, sem, no entanto, representar adequado atendimento das necessidades da população, reforçadas pela falta de investimentos nos anos mais duros da ditadura.

O Ministério do Interior agregava essas áreas de atuação, sendo dele subordinadas autarquias como Sudene, DNOCS, DNOS e o aparato de habitação do regime: BNH, SFH, Serfhau, Cohab’s e outros. A presença de militares era constante na pasta, dirigida pelo general Albuquerque Lima no governo Costa e Silva, e a importância do ministério para os

---

<sup>1091</sup> REVISTA O Empreiteiro. *100 Anos de Engenharia Brasileira. op. cit.* p. 98-9.

<sup>1092</sup> Para um estudo aprofundado sobre as políticas de saneamento, ver JORGE, Wilson Edson. *A Política Nacional de Saneamento Pós-64. op. cit.*

empreiteiros era relativamente menor, ao menos quando comparado ao dos Transportes e o MME. Isso se modificou com a nomeação de Andreatza como ministro em 1979, fazendo com que fossem trazidos vários representantes e interesses diretos dos empreiteiros para dentro da primeira linha do ministério. A indicação do coronel para o cargo assinalava uma alteração da atuação das pequenas, médias e algumas grandes empreiteiras no país, com um direcionamento de suas atividades para a área social. O prestígio e volume de recursos liberados para a pasta no período referendam essa tendência.

O ministério era voltado para a política urbana e regional, sendo uma idéia norteadora de suas atividades a redução das assimetrias de desenvolvimento entre as regiões do país. Suas atividades estiveram ligadas ao Nordeste, com um forte peso dos grupos políticos e econômicos regionais sobre suas autarquias e políticas. Assim, a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) atuava com investimentos e obras naquela região e contratava serviços preferencialmente de firmas locais. Com o golpe, Celso Furtado teve seus direitos políticos cassados e foi demitido da direção da agência, sendo posto em seu lugar José Gonçalves de Souza, que pôs em prática projetos previstos pela Aliança para o Progresso, como a construção de escolas, além de chafarizes nas cidades da região com a sigla da Alpro<sup>1093</sup>. O programa contou com serviços de empreiteiras nacionais, como a Ecisa, mas não agradou os construtores brasileiros, por prever a atuação maciça de firmas norte-americanas<sup>1094</sup>. Nos anos mais fechados do regime, a Sudene esteve envolvida na construção de estradas e, depois, adequou-se aos novos ventos da política do ministério, direcionando suas ações para obras “sociais”, como o projeto Nordestão, de transposição das águas do rio São Francisco<sup>1095</sup>.

O Departamento Nacional de Obras Contra a Seca (DNOCS), estava imbricado com as construtoras locais desde antes do golpe. Já no período JK, suas atividades não se resumiam à construção de açudes e obras congêneres, sendo a autarquia responsável pela rodovia Brasília-Fortaleza e ampliação das usinas hidrelétricas de Paulo Afonso<sup>1096</sup>. Na ditadura, o órgão teve intensa inserção das empreiteiras da região, o que muitas vezes tinha – no âmbito das nomeações – a intermediação de políticos locais. Assim como a Sudene, o DNOCS participou do esforço para investimentos em obras locais na gestão de Andreatza na pasta do Interior, ministro com fortes ligações com empreiteiros nordestinos, em especial via Sinicon<sup>1097</sup>.

---

<sup>1093</sup> RIBEIRO, Ricardo Alaggio. *A Aliança para o Progresso... op. cit.* p. 221-357.

<sup>1094</sup> ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa... op. cit.* p. 1-102.

<sup>1095</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 6, 7, 10, 11, 16, 29 e 201.

<sup>1096</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias... op. cit.* p. 161-96; <http://www.chesf.gov.br/> acessado em 27/01/09.

<sup>1097</sup> Informe Sinicon. Edição de 13 de fevereiro de 1984, ano I, nº 2.

O setor de saneamento contava desde os anos 40 com agência estatal que abrigava representantes de interesses privados, naquele momento organizados no Clube de Engenharia<sup>1098</sup>. Na primeira metade do regime, o Departamento Nacional de Obras de Saneamento (DNOS) pareceu não ter tido muitas atividades, perspectiva que sofreu alteração nos anos 70. Com o Plano Nacional de Saneamento (Planasa), o DNOS se conveniava com autarquias estaduais, sobretudo do Sudeste e do Nordeste, para fazer grandes programas de saneamento, distribuição de água e combate à poluição de águas litorâneas com os interceptadores oceânicos e emissários submarinos. Com os emissários de Guarujá, Rio, Salvador, Fortaleza e Manaus, muitos serviços foram contratados às empreiteiras e o DNOS reforçou a posição desses interesses em seus quadros. A autarquia, que funcionava no Rio, tinha intensa proximidade com o Sinicon e com a Abes<sup>1099</sup>. A importância do DNOS no aparelho estatal e o volume de recursos manipulado pelo órgão aumentaram nos últimos quinze anos do regime, fazendo com que ele se tornasse agência de intensa atuação dos empreiteiros, que fugiam dos setores decadentes, como o da construção rodoviária.

Por fim, a área de maior interesse dos empreiteiros no Ministério do Interior e que contava com muitos representantes dos construtores era o complexo BNH. Com a reforma do sistema de habitação nacional, após a extinção da Fundação Casa Popular (FCP) e dos institutos de aposentadorias e pensões (IAP's), novas agências estatais foram criadas subordinadas ao ministério. Eram elas o Banco Nacional de Habitação (BNH), o Sistema Federal de Habitação (SFH), Serviço Federal de Habitação e Urbanização (Serfhau), as Companhias de Habitação (Cohab's), todas elas implicadas no Plano Nacional de Habitação (PNH), forjado no governo Castello. O novo setor estatal de habitação não era área única ou mesmo privilegiada dos empresários da construção pesada, sendo seu espaço dividido com os empresários da construção leve e os representantes do setor bancário e financeiro, fazendo com houvesse ali associação e medição de forças entre essas frações.

Dentro do BNH, área principal de interesse dos construtores, as diferentes gestões do banco foram lideradas conforme se vê no quadro 4.8. O projeto do banco foi elaborado pela secretária de Serviço Social do governo Lacerda na Guanabara, Sandra Cavalcanti, que liderava um grupo de trabalho sobre o tema no Ipes e pôs em prática diretrizes anteriormente praticadas na Secretaria, em especial na Companhia de Habitação do Estado da Guanabara. Dreifuss mostra em sua tese que Cavalcanti estava relacionada diretamente com o capital da construção imobiliária do Rio, organizado no Sinduscon-Rio. Carlos Moacyr Gomes e outros

---

<sup>1098</sup> LAMEGO, Alberto Ribeiro. O Homem e a Guanabara. *op. cit.* p. 269-376.

<sup>1099</sup> Informe Sinicon. Edições nº 11, 13, 19 e outras.



empresários passaram a atuar junto com Cavalcanti na nova área de habitação do governo federal, marcando um predomínio inicial da construção leve no BNH. Um indicativo disso foi a presença de João Machado Fortes, da construtora imobiliária carioca João Fortes, na diretoria da Carteira de Cooperativas do BNH, ao mesmo tempo em que era presidente do Sindicato da Indústria da Construção de Estruturas do Estado da Guanabara, em 1966<sup>1100</sup>. Da mesma forma, a Companhia Estadual de Casas Populares de São Paulo era presidida em 1979 pelo empresário Oscar Klabin Segall<sup>1101</sup>.

Quadro 4.8 – Presidentes do BNH ao longo da ditadura:

<b>Presidente:</b>	<b>Período de gestão:</b>
Sandra Martins Cavalcanti	1964 a 1965
Luiz Gonzaga do Nascimento e Silva	1965 a 1966
Mario Trindade	1966 a 1971
Rubens Vaz da Costa	1970 a 1974
Maurício Schulman	1974 a 1979
José Lopes de Oliveira	1979 a 1983
Nelson da Matta	1983 a 1985
José Maria Aragão	1985 a 1986

Fonte: Revista O Empreiteiro. Edições nº 153 e 193; CPDOC. *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro*.

Injunções políticas e conflitos entre frações do empresariado levaram a recomodações no BNH. Com o rompimento de Lacerda com o regime ditatorial, Sandra Cavalcanti deixou o BNH, ficando na função um aliado próximo, do mesmo setor ligado à antiga titular do banco. No “milagre”, o setor carioca de construção imobiliária continuou a ser predomínio no sistema nacional de habitação, determinando uma política de financiamento à construção de apartamentos de classe média e largo uso de força de trabalho não-qualificada, o que redundou em ganhos para as empresas de construção de imóveis urbanos e empresários ligados à intermediação financeira, também representados no BNH e SFH. Em meados do período Médici, houve uma reorientação das políticas do banco para uma nova área de atuação, a infra-estrutura urbana, com financiamentos para o transporte público de massas e o saneamento básico. Os interesses das empresas de construção pesada passavam a ser mais atendidos, com empréstimos para obras como o emissário submarino de Ipanema, por exemplo. A criação de carteiras específicas no banco, como a diretoria de saneamento, e o fato de a instituição ter sido a formuladora do Planasa, davam esse novo tom do BNH, alvo de atuação organizada de associações de pequenos e médios empreiteiros, como a Apeop. Esta

<sup>1100</sup> DREIFUSS, René Armand. 1964. *op. cit.* p. 446-7; FONTES, Virgínia. *Continuidades... op. cit.* p. 111-47.

<sup>1101</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de junho de 1979, nº 137.

instituição homenageou o BNH no início do governo Figueiredo, quando o financiamento a imóveis atingiu o mais alto grau da história do banco<sup>1102</sup>. Nesse período, consoante a gestão Andrezza no Interior, o BNH direcionou sua atuação para o Nordeste, fazendo obras com fins eleitorais onde o PDS era forte. O grande volume de encomendas ao setor fez com que o período José Lopes de Oliveira fosse o mais festejado pelos empreiteiros, o que não teve continuidade no período Nelson da Matta. Com a função de administrar a escassez e com a imposição de alterações nas diretrizes e regras para financiamento, sua gestão foi acusada pelas associações da construção pesada de ser voltada preponderantemente para o atendimento dos interesses financeiros relacionados à habitação<sup>1103</sup>. O descontentamento com as políticas do BNH, a falta de recursos para manutenção dos programas do banco e outras questões abriram espaço para o fechamento da instituição, por ocasião da transição política.

Apesar de serem setores de atuação privilegiada do pequeno e médio capital na construção, o saneamento e a habitação contaram com os interesses e pressões das grandes empreiteiras. Durante o governo Médici, a função de habitação do BNH foi desviada para a construção de edifícios de luxo em áreas privilegiadas de cidades como Rio e São Paulo, em atendimento ao grande capital incorporador e construtor nas duas cidades, ao mesmo tempo em que foram forjados projetos de saneamento de grande porte. Com a abertura, de acordo com os ditames políticos dos dirigentes do regime, fazia-se necessário acenar para o atendimento dos anseios populares por habitação e saneamento, como aos médios e pequenos empresários da construção, alijados do mercado com a consolidação das grandes empreiteiras e que ameaçavam ou se decidiam por integrar a oposição ao governo, no MDB.

### **Outras agências do aparelho de Estado:**

Além dos ministérios e autarquias principais, outras agências do aparelho estatal eram áreas de atuação dos empreiteiros e suas organizações, sofrendo sua influência na determinação de medidas e diretrizes políticas. O Ministério da Fazenda, apesar de cuidar da política macroeconômica, muitas vezes exercia funções em áreas específicas da economia. Assim, o ministro Delfim tinha ligação com os empresários industriais paulistas, dentre os quais Sebastião Camargo (CC), Eduardo Celestino Rodrigues (Cetenco) e Olacyr Francisco de Moraes (Constran), sendo acusado muitas vezes de beneficiar alguns deles ilegalmente. Os empresários em questão procuravam o ministro para resolver questões específicas, como

---

<sup>1102</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de dezembro de 1980, nº 156.

<sup>1103</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de março de 1984, nº 196.

financiamento para obras, compra de equipamentos, dentre outros assuntos. Outros ministros do regime, mais relacionados ao setor bancário e financeiro, como Octávio de Gouveia Bulhões e Mário Henrique Simonsen, não garantiam o mesmo tipo de canal.

O ministério que teoricamente abarcava a política específica para o setor era o de Indústria e Comércio (MIC) e alguns de seus titulares tinham relações estreitas com os empreiteiros. Severo Gomes, por exemplo, era ligado à burguesia industrial paulista e não era originário da construção, tendo mais relações com uma certa ala dita “nacionalista” dos empresários – como alguns da Abdib –, sendo sua pasta responsável pelos projetos siderúrgicos do II PND<sup>1104</sup>. A sua substituição por um banqueiro em 1977 foi emblemática de uma inflexão política e ao mesmo tempo reforçaria uma oposição empresarial ao regime em São Paulo. O novo titular, Ângelo Calmon de Sá, do banco baiano Econômico, era da diretoria da Odebrecht e tinha interesses cruzados com a empreiteira, sendo sua parceira nas privatizações na petroquímica<sup>1105</sup>. Já João Camilo Penna, ministro da pasta entre 1979 e 1984, era engenheiro originário da Cemig e de Furnas, relacionado às construtoras mineiras<sup>1106</sup>.

Subordinado ao ministério, foi criado em 1975 pelo decreto 75.204 a Comissão Nacional da Indústria da Construção Civil (CNICC)<sup>1107</sup>, com lançamento no II Enco (Encontro Nacional da Construção), no Rio. A comissão era presidida pelo secretário-geral do MIC e tinha representantes dos ministérios do Planejamento, Transportes, MME e Interior, havendo ainda dois titulares de entidades patronais, um fixo do Sinicon e outro dos sindicatos estaduais de construtoras. O primeiro secretário-geral da CNICC foi o engenheiro Rosendo Souza e a primeira reunião foi no IE, sendo que o presidente da Apeop ficou tão interessado na iniciativa que propôs comissão congênere no estado de São Paulo, o que não prosperou<sup>1108</sup>. A comissão era voltada para criar regimentos e políticas para o setor e, dentre suas atividades até 1985, destacam-se estudos sobre o setor da construção<sup>1109</sup>, definição de políticas para produção de cimento e estabelecimento de critérios nas concorrências. Nos anos 80, com Almir Fernandes como secretário executivo, o órgão foi criticado pelos empreiteiros por sua ineficácia. O empreiteiro Norberto Odebrecht afirmou então: “O produto gerado pelo CNICC, em cinco anos de existência, é desconhecido”. Independente dos resultados imediatos, o órgão potencializou a aproximação e o ingresso de representantes do setor no aparelho de Estado.

<sup>1104</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Derrotada*. *op. cit.* p. 279-305.

<sup>1105</sup> ODEBRECHT, Emílio. *A Odebrecht e a Privatização*. *op. cit.* p. 123-38.

<sup>1106</sup> SICEPOT-MG. *Rumo ao Futuro*. *op. cit.* p. 31-163.

<sup>1107</sup> Em sua dissertação, Dantas afirma que a Odebrecht sugeriu a formação da comissão; *Odebrecht*. *op. cit.* p. 83.

<sup>1108</sup> GUEDES, Henrique (APEOP). *A Outra Face do Empreiteiro*. *op. cit.* p. 29-49.

<sup>1109</sup> Como o *Diagnóstico Nacional da Indústria da Construção*, estudo de 1984, com 22 volumes e mais de 3.200 páginas encomendado à Fundação João Pinheiro.

Assim, quando houve solenidade para despedida do empreiteiro Jorge Luiz de la Rocque do Sinicon, em 1984, compareceram à cerimônia o ministro da Indústria, Murilo Badaró, e o secretário da CNICC, Almir Fernandes<sup>1110</sup>.

Outras agências estatais que tinham presença dos empreiteiros e contratavam seus serviços eram as de siderurgia e telecomunicações. Com os grandes planos para investimentos nesses dois setores depois de 1974, elevaram-se as atividades das construtoras na instalação de infra-estrutura de comunicações e parques siderúrgicos. Alguns empresários do setor se aproximaram dos órgãos contratadores e desenvolveram experiência na instalação das plantas e equipamentos nos dois setores. O acúmulo desse *know-how* e essa proximidade foram decisivos para a entrada da Andrade Gutierrez no setor de telecomunicações (Tele Norte-Leste) e da Queiroz Galvão (siderúrgicas no Maranhão), Camargo Corrêa (Usiminas) e Mendes Júnior (Açominas) no setor siderúrgico nas privatizações nos anos 90.

No Ministério do Planejamento, o BNDE não tinha como foco principal o financiamento das empresas do setor, mas um programa específico garantia as construtoras como grandes clientes do banco. O Finame emprestava recursos para as empreiteiras adquirirem máquinas, tratores e equipamentos para suas obras. O programa deu impulso à mecanização e elevação de fatia de capital constante no ramo da construção pesada ao longo do regime, já que o setor era maciço contratador de trabalho vivo.<sup>1111</sup>

Na ditadura, o poder dos empresários foi tão vigoroso no pacto político que sua presença nas agências do aparelho de Estado prosperou mais que em outros momentos da história do país. Dentre esses empresários, os da construção pesada tinham posição destacada e sua presença se fazia valer mesmo além de suas áreas típicas de influência, como o Ministério dos Transportes e o de Minas e Energia. Essa influência não reduziria com a transição política e alguns empreiteiros mantiveram projeção em agências estatais. Assim, no governo Sarney, o empresário da construção Márcio Fortes presidiu o BNDES e esse mesmo banco teve denúncias de agir a favor da empreiteira Odebrecht durante o governo Collor<sup>1112</sup>.

### **Estados e municípios:**

Nos governos estaduais e municipais, a presença de empresários também era visível, até em maior grau que no âmbito federal. Ao passo que na esfera da União, havia uma

---

<sup>1110</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 91, 119, 132, 155, 163, 166 e 172; Informe Sinicon. Edição nº 26, ano I.

<sup>1111</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 1, 2, 5 e 9.

<sup>1112</sup> ODEBRECHT, Emílio. *A Odebrecht e a Privatização*. *op. cit.* p. 65-82.

presença significativa de figuras de origem militar nos diversos escalões do governo, a face “civil” do regime ficava mais exposta nas chefias e no primeiro escalão dos governos dos estados e dos municípios, na forma como ficou expressa na ditadura, ou seja, empresarial. Assim, vemos uma sucessão de prefeitos e governadores empresários entre 1964 e 1985. Para efeito de ilustração, podemos lembrar o governo e prefeitura de São Paulo nos anos 70, que contaram com Laudo Natel (Bradesco), Paulo Egydio Martins (Comind, grupo Binyngton), Paulo Salim Maluf (Eucatex), Olavo Setúbal (Itaú) e João Carlos Figueiredo Ferraz (empreiteira Figueiredo Ferraz). O Rio de Janeiro também contava com seus empresários à frente do Executivo local, com Chagas Freitas (O Dia) e Israel Klabin (grupo Klabin)<sup>1113</sup>.

Os empreiteiros tinham representação privilegiada na condução e direção do aparelho de Estado em nível local e regional, principalmente nos centros onde sua organização e desenvolvimento eram mais dinâmicos, como São Paulo, Minas e Rio. Nesses três estados – referindo-se mais à Guanabara do que ao Rio de Janeiro até 1975 –, o que notamos é uma influência relevante dos aparelhos regionais de empreiteiros, como Apeop e Sinicesp em São Paulo, AEERJ no Rio e Sicepot-MG em Minas. A força dessas organizações se fazia valer na liderança do aparelho executivo e em secretarias e autarquias específicas, que, em certa medida, reproduziam em escala menor a organização dos ministérios. Eram áreas de influência e até controle dos empreiteiros as secretarias Estadual de Obras Públicas, de Transportes e autarquias de energia, transportes, saneamento e de obras. Apesar da presença dos empreiteiros nesses nichos do aparelho estatal, a capacidade de obras dos estados e municípios foi reduzida após o corte nos fundos de participação dos Estados (FPE) e Municípios (FPM) no início de 1969<sup>1114</sup> e o que se viu a partir de então foi a manutenção de um forte conjunto de obras em São Paulo e um certo marasmo nos investimentos em infraestrutura em outras unidades da federação.

O estado de São Paulo contava com o mais vigoroso conjunto de agências contratantes de obras públicas e o orçamento estadual era peça de apreciação pela revista *O Empreiteiro* ao lado do Orçamento da União. Em 1974, o periódico analisava as aplicações dos Cr\$ 71,71 bilhões da União e dos Cr\$ 22 bilhões de São Paulo, número longe dos geridos por qualquer outro estado brasileiro. A prefeitura de São Paulo também teve orçamentos com dotações para obras superior a qualquer estado<sup>1115</sup>. A presença de empreiteiros se confirmava no aparelho de Estado, como a prefeitura de Figueiredo Ferraz, muito dinâmica em encomendas para o setor,

---

<sup>1113</sup> MANTEGA, Guido; MORAES, Maria. *Acumulação... op. cit.* p. 83-106.

<sup>1114</sup> Ver GASPARI, Elio. *A Ditadura Escancarada. op. cit.* p. 225-41.

<sup>1115</sup> Especialmente festejada pelos empreiteiros foi a gestão do prefeito Faria Lima, tido como “saudosos” pelo ex-presidente da Apeop, Henrique Guedes. Ver GUEDES, Henrique (APEOP). *A Outra Face... op. cit.* p. 33.

e o secretário de Transportes do governo Paulo Egydio Martins, Thomaz Magalhães, da firma de engenharia Montreal e da Abemi, e que tinha o presidente do Sinicesp como assessor<sup>1116</sup>. Além de deter o principal Departamento de Estradas de Rodagem do país, o estado contava com uma autarquia singular, a Dersa, criada para realizar empreendimentos como a rodovia dos Imigrantes, a nova rodovia Anchieta e a Via Norte. Outras instituições dos governos paulistas que tinham atuação direta dos empreiteiros eram a Companhia do Metropolitano Urbano de São Paulo, sob a administração da prefeitura então; as companhias de abastecimento de água e esgoto, reunidas na Sabesp em 1973; e as companhias estaduais de energia elétrica, reunidas na Cesp, em 1969. As unificações das empresas fornecedoras de energia e água no estado tiveram o efeito de potencializar as atividades desses organismos, bem como centralizar recursos, o que possibilitou a realização de grandes projetos, como as hidrelétricas de Urubupungá e o Sanegran, atendendo diretamente ao grande capital da construção pesada. Dito de outra forma, a reunião de empresas sob uma grande companhia estadual fornecedora de serviços públicos correspondia à ascensão das grandes empreiteiras paulistas, organizadas na Apeop, IE e no Sinicesp e que tinham a liderança de figuras como Sebastião Camargo (CC), Eduardo Celestino Rodrigues (Cetenco) e Oscar Americano (CBPO). Exemplo disso é a presença de Klaus Reinach como presidente da Sabesp no governo Paulo Egydio Martins, depois de ter sido diretor da Camargo Corrêa<sup>1117</sup>.

No Rio de Janeiro, trajetória semelhante ocorreu com as autarquias estaduais, porém sem o protecionismo típico do governo paulista. Após intensa campanha dos industriais reunidos na Fiega e outras associações classistas, foi feita a fusão entre os estados do Rio e da Guanabara<sup>1118</sup>. Empresários cariocas estiveram envolvidos na elaboração da fusão e os empreiteiros foram pioneiros na organização diante do novo quadro institucional, criando a sua própria associação em 1975, a AEERJ. Correspondendo a essa nova forma de organização dos empreiteiros fluminenses, os governos Faria Lima e Chagas Freitas criaram novas autarquias e instituições que sofriam influência e presença dos empreiteiros. A Empresa Estadual de Obras Públicas (Emop), criada em 1975, virou uma das principais contratantes das firmas de engenharia e sofria forte atuação dos empresários do setor. As empresas de saneamento foram unificadas na Cedae, instituição que realizou empreendimentos do Planasa e que tinha muitos contratos com os empreiteiros de médio e pequeno porte da AEERJ, sendo por eles elogiada por ter programa de obras regular e efetuar os pagamentos em dia. A

---

<sup>1116</sup> GUEDES, Henrique (APEOP). *A Outra Face...* *op. cit.* p. 120.

<sup>1117</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 20, 39, 69, 72 e 89.

<sup>1118</sup> Ver FERREIRA, Marieta de Moraes; GRZYNSZPAN, Mário. “A volta...” *op. cit.* p. 74-100.

Companhia do Metropolitano Urbano encomendava serviços aos empreiteiros de todo país, ao contrário do que ocorria em São Paulo, onde os principais realizadores das obras do metrô eram as firmas paulistas. Por fim, a Light foi estatizada no fim dos anos 70 e passou a fazer – em especial no governo Brizola – obras de distribuição de energia nas favelas do Rio, o que não fora realizado quando a concessionária era controlada por grupo estrangeiro. O Rio chegou a contar com um prefeito de família de empreiteiros, no período da redemocratização. Marcelo Alencar tinha formação como advogado, mas era da família controladora da Metropolitana, empresa que faliu em 1974<sup>1119</sup>.

Mais que o Rio, Minas tinha uma presença vigorosa de empreiteiros em postos principais do aparelho de Estado. Além de ter uma companhia de energia de grande porte, a Cemig, que contava com representantes dos interesses dos construtores estaduais em seus quadros, Minas tinha um DER mais ativo, atendendo às construtoras rodoviárias do estado. Vários empresários do setor atuaram na política estadual, como ficou patente nas eleições de 1982, travadas entre Eliseu Resende, ligado às associações de empreiteiros, e Tancredo Neves, que tinha como vice o empreiteiro Hélio Garcia, que assumiu a prefeitura de Belo Horizonte e, depois, o governo estadual, com o afastamento de Tancredo para disputar as eleições para presidente no colégio eleitoral<sup>1120</sup>.

Se a ditadura abrigou no aparelho de Estado uma grande quantidade de empresários da construção e seus representantes nas agências estaduais e municipais, a transição política não representou a decadência desses agentes ou seu deslocamento do poder. O que houve foi um rearranjo de forças, com a ascensão de frações políticas dos empreiteiros que se viam alijadas nos governos da Arena, ou mesmo a manutenção dos mesmos grupos empresariais representados no aparelho de Estado. Sintomático dessa continuidade foi o governo Franco Montoro em São Paulo. Substituindo o empresário Paulo Maluf no governo estadual, o político do PMDB nomeou empresários e membros das associações empresariais da engenharia para o primeiro escalão. Para a Secretaria de Obras Públicas foi José Oswaldo Leiva, presidente da firma de engenharia Engemix; para a Fepasa, foi o engenheiro e assessor da revista O Empreiteiro, Cyro Antônio Laurenza; para a Sabesp, foi o engenheiro e membro do IE, Gastão Bierrenbach; e para os Transportes, foi o engenheiro Mário Covas, que ao assumir a prefeitura da capital, deu lugar na pasta ao empreiteiro Horácio Ortiz, do IE<sup>1121</sup>.

---

<sup>1119</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de janeiro de 1976, nº 96, e de dezembro de 1979, nº 143.

<sup>1120</sup> Revista O Empreiteiro. Edições de maio de 1984, nº 198, e de janeiro de 1985, nº 206.

<sup>1121</sup> Revista O Empreiteiro. Edições de abril e junho de 1983, nºs 185 e 187.

O que se pode notar nos governos estaduais e municipais é que os aparelhos privados da sociedade civil, fortalecidos na ditadura, eram locais de formadores de secretários de governos e chefes de autarquias estatais e continuaram a ser ambientes para alistamento de quadros para os cargos públicos, o que redundou na manutenção da presença dos interesses privados organizados nessas associações dentro do aparelho de Estado após 1985.

Esse sub-capítulo não teve como objetivo fazer uma ampla fotografia da presença dos empreiteiros e seus representantes no aparelho de Estado durante a ditadura. Diante da grandiosidade dessa proposta, intentamos apenas mapear as principais agências governamentais que sofreram a influência, presença e atuação dos empresários do setor ao longo do regime, citando alguns casos de participação de construtores nesses postos como forma de ilustração. Diante dessa sólida figuração dos empreiteiros e seus representantes no aparelho estatal, cabe agora analisar, em linhas gerais, as políticas públicas postas em prática de 1964 a 1985 e que afetavam as atividades das empresas de construção.

#### **4.2 – Empreiteiros e políticas públicas na ditadura:**

O objetivo desse sub-capítulo é analisar as políticas estatais entre 1964 e 1985, aferindo em que medida os construtores foram ou não contemplados em seus interesses pelas medidas e diretrizes postas em prática. Abordaremos tanto as políticas de caráter mais amplo, que tiveram efeitos sobre amplos segmentos da sociedade, bem como medidas de caráter mais circunstancial e localizado, voltados para o setor em questão. Não pretendemos um tratamento minucioso da política econômica e demais políticas para os mais de vinte anos de ditadura civil-militar no Brasil, mas assinalar decisões que tocaram mais diretamente os interesses e o cotidiano das empreiteiras, referindo-se em nota às fontes que trazem um detalhamento mais profundo das medidas, bem como leituras da historiografia sobre o assunto.

Octavio Ianni vê diretrizes econômicas do mesmo gênero nas políticas dos governos da ditadura, entendendo, por exemplo, as políticas do período Costa e Silva como continuação do Paeg<sup>1122</sup>. Apesar de concordarmos que há elementos de continuidade que aproximam as orientações das políticas dos cinco mandatos presidenciais do regime, pensamos que há nuances entre os diferentes governos, que remetem a um posicionamento e combinações diferenciadas de grupos e frações de classe dentro do grupo dirigente. As alterações no

---

<sup>1122</sup> IANNI, Octavio. *Estado e Planejamento Econômico no Brasil*. op. cit. p. 229-59.



panorama da economia internacional e os diferentes momentos políticos do cenário interno condicionaram essas alterações na correlação de forças na sociedade política e, por conseguinte, das políticas públicas postas em prática. Assim, para efeito de compreensão do bloco de poder vigente, da correlação de forças entre grupos empresariais dentro do aparelho de estado e políticas públicas priorizadas, podemos proceder uma divisão do regime civil-militar. Cada governo da ditadura teve suas peculiaridades, o que nos permite separar o regime nos períodos: 1964-7/8, de implantação do regime, franco predomínio do capital estrangeiro e associado e políticas de corte monetarista; 1967/8-1974, período de alteração na composição das forças empresariais no aparelho de estado, com liderança do capital industrial, sobretudo paulista, e orientação expansionista na produção econômica, incluindo também funções mais seletivas para o capital estrangeiro e associado; 1974-1977/79, período de nova recomposição das forças político-empresariais, com emergência de novos grupos e relativo alijamento de certo capital industrial paulista, apesar da manutenção de uma política de crescimento econômico, porém assentado em novas bases; e, finalmente, o período 1977/79-1985, de crise de hegemonia, com esfacelamento do pacto político de sustentação à ditadura e confronto entre diferentes capitais e grupos empresariais, correspondendo a uma incerteza e inconstância das diretrizes governamentais.

Essas modificações no bloco de poder e nas políticas públicas praticadas nos mais de 20 anos de ditadura correspondem a diferentes posicionamentos dos empreiteiros e de suas frações no grupo dirigente e também a políticas que atendiam mais ou menos aos seus interesses. É tendo em conta essa diversidade dos momentos do regime que compreenderemos como algumas empresas saíram de uma posição privilegiada em determinado momento da ditadura para ir à decadência e até falência em outra situação. Grupos de empreiteiros foram compostos em determinadas circunstâncias políticas e recompostos em outras, conforme a configuração política vigente. Portanto, para a melhor compreender esses diferentes momentos da composição do bloco de poder na ditadura, temos que analisar cada momento em sua especificidade.

### **O Ipes no poder – capital internacional e associado e políticas restricionistas:**

Logo após o golpe de estado de abril de 1964, a maior parte dos postos de comando no aparelho de Estado foram preenchidos por quadros do Ipes e da Consultec, representando os

interesses dos capitais privados internacionais e seus associados<sup>1123</sup>. Essa nova composição do bloco de poder incorreu em políticas favoráveis às empresas multinacionais instaladas no país e a empresas associadas a grupos internacionais. Sob a direção de Octávio de Gouveia Bulhões e Roberto Campos, foram postas em prática medidas de ordem institucional e restricionista, previstas no Plano de Ação Econômica do Governo (Paeg).

Segundo Roberto Campos, era preciso acabar com o “distributivismo populista” e com o “populismo econômico” nas áreas fiscal (gastos excessivos), creditícia (crédito sem respaldo de poupança interna) e salarial (salários muito altos). O Paeg foi um plano eminentemente anti-inflacionário, que se orientou para acentuar a recessão econômica que vinha ocorrendo desde 1962. Os instrumentos para tal foram a contenção dos salários, o corte nos gastos públicos e a contração na oferta de moeda e de crédito. A política de austeridade fiscal teve efeito negativo para a indústria de construção pesada e houve insatisfação no setor diante da interrupção das obras que vinham se desenvolvendo no período Goulart<sup>1124</sup>.

A força do setor multinacional e associado se fez mostrar com as medidas de garantia à integridade dos investimentos estrangeiros, o cancelamento da lei de restrição de remessa de lucros e a revisão sobre o processo das empresas encampadas no período anterior. O Acordo de Garantia de Investimentos, de 1965<sup>1125</sup>, estabelecido entre o governo brasileiro e o norte-americano era expressão do poder do grupo e indicava que o modelo de desenvolvimento não iria diferir do que vinha sendo implantado desde 1955, ou melhor, com centralidade do Departamento III, produtor e bens de consumo duráveis, na liderança do desenvolvimento industrial e econômico nacional, sendo esse setor dominado por empresas multinacionais<sup>1126</sup>. Nesse caso, a prioridade das políticas governamentais não estava voltada para o setor de construção, o que foi mais um elemento de insatisfação dos empreiteiros com o governo, sobretudo quando construtoras estrangeiras passaram a ser usadas para realizar empreendimentos cuja tecnologia era dominada pelas empresas nacionais<sup>1127</sup>. A paralisação das obras foi medida específica que teve ressonância negativa no setor e o presidente da República não foi uma pessoa estimada pelos empreiteiros. A esse respeito, Wilson Quintella

---

<sup>1123</sup> DREIFUSS, René Armand. 1964: a conquista do Estado. *op. cit.* p. 423-5.

<sup>1124</sup> IANNI, Octavio. *Estado e Planejamento...* *op. cit.* p. 276-88; PRADO, Luiz Carlos Delorme; EARP, Fábio Sá. “O “milagre” brasileiro: crescimento acelerado, integração internacional e concentração de renda (1967-1973)”. In: FERREIRA, J.; DELGADO, L. de A. (org.). *O Brasil Republicano*. Vol. 4. *op. cit.* p. 209-41.

<sup>1125</sup> IANNI, Octavio. *Estado...* *op. cit.* p. 259-76.

<sup>1126</sup> MENDONÇA, Sonia Regina de. *Estado e...* *op. cit.* p. 69-100.

<sup>1127</sup> ROTSTEIN, Jaime. *Em Defesa...* *op. cit.* p. 1-102.

assim comenta a alteração do nome da rodovia do Oeste para estrada Castello Branco no final dos anos 60: “Cá entre nós, o nome original da rodovia era muito mais simpático.”<sup>1128</sup>

Para implementação do plano anti-inflacionário, os principais instrumentos utilizados pelo governo atingiam os trabalhadores. Medidas como o congelamento do salário mínimo, a proibição de aumentos de salários em períodos menores que um ano e, diretamente associado a isso, a intervenção em sindicatos e a repressão às centrais, mostravam qual classe social pagaria mais para os esforços de contenção econômica do governo. A proibição do direito de greve na maior parte dos casos e o fim da estabilidade depois de dez anos de emprego nas firmas privadas ajudaram a tirar combatividade das organizações de trabalhadores e muitos deles passaram a buscar ganhos extras<sup>1129</sup>. A repercussão dessas medidas para as empresas foi positiva, diminuindo o custo primário com a força de trabalho, o que foi especialmente benéfico para setores que empregavam muito capital variável, como era o caso da indústria de construção. Outras medidas, no entanto, lesariam as companhias intensivas em mão-de-obra.

Uma das inovações do Paeg foi ser, ao mesmo tempo, um plano de restrição da atividade econômica, que usou mecanismos ortodoxos, e também um plano que incluía uma reforma institucional<sup>1130</sup>. Isso se expressou na reforma do sistema tributário. A criação de novos impostos – como o Imposto sobre Circulação de Mercadorias (ICM) e o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) –, mais eficientes na captação de recursos que os anteriores, sufocou pequenas empresas, levando várias à falência. A criação dessas e outras contribuições elevou a carga tributária de 18% em 1963 para 26,7% do PIB em 1968 e esteve associada à criação dos recursos das poupanças compulsórias, como o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), que substituiu a estabilidade no emprego, além do PIS e do Pasep<sup>1131</sup>. As construtoras e outras firmas que empregavam muitos trabalhadores não ficaram satisfeitas com a criação desses novos tributos e contribuições, visto que eles incidiam sobre a folha de pagamento, onerando as empresas que mais empregavam. Novamente, os empreiteiros ficavam insatisfeitos com os mecanismos do Paeg.

Uma outra inovação institucional foi a ampla reformulação no Sistema Financeiro Nacional (SFN), com a criação do Banco Central do Brasil (BC) e do sistema de habitação, dentre outras medidas. Com o fortalecimento do mercado de capitais, oriundo das mudanças

---

<sup>1128</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias...* *op. cit.* p. 239-62.

<sup>1129</sup> SINGER, P. *A Crise do “Milagre”*. *op. cit.* p. 50-60; OLIVEIRA, F. de. *A Crítica...* *op. cit.* p. 107-19.

<sup>1130</sup> GREMAUD, Amaury Patrick; SAES, Flávio Azevedo Marques de; TONETO Jr., Rudinei. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Atlas, 1997 *apud* TEIXEIRA, Ricardo Gilberto Lyrio. *Reforma Financeira e Banco Central em Tempos de Capital Monopolista (1964-1968)*. Dissertação de mestrado em História. Niterói: UFF, 2011. p. 35.

<sup>1131</sup> MARTINS, C. E. “Brasil-Estados Unidos...” *op. cit.* p. 1-48; OLIVEIRA, F. de. “Padrões de acumulação, oligopólios e Estado no Brasil, 1950-1976”. *In: A Economia da Dependência Imperfeita*. *op. cit.* p. 76-113.

no sistema, houve incentivo à conglomeração e concentração de capital, com as possibilidades de abertura do capital social das empresas, marco a partir do qual várias empreiteiras deixaram de ser companhias limitadas e se tornaram sociedades anônimas. Guido Mantega destaca que as modificações realizadas no SFN visavam à melhor captação e canalização da poupança em proveito dos grandes grupos econômicos, o que beneficiou – principalmente em períodos posteriores – a indústria de construção<sup>1132</sup>. Assim, um dos novos mecanismos de financiamento criado foi o Fundo de Financiamento para Aquisição de Máquinas e Equipamentos Industriais, depois renomeado para Fundo Especial de Financiamento Industrial (Finame). O setor de construção rodoviária era o que mais obtinha empréstimos do programa a partir de 1967, tomando recursos do BNDE e da USAID – nos quadros da Aliança para o Progresso – para compra de máquinas nacionais ou norte-americanas em condições de empréstimo favoráveis quando comparadas às vigentes então<sup>1133</sup>. Esse e outros instrumentos financeiros criados nas reformas do período 1964-67 foram de fato postos em prática a partir da liberação do crédito, já no governo Costa e Silva, e a postura geral da maior parte dos empreiteiros em relação a essas inovações era, de imediato, negativa.

Houve modificação do governo também em relação à atuação das estatais, reorientadas para gerar lucro. Seus preços foram liberados e as consideradas ineficientes ou deslocadas em relação às suas funções, foram privatizadas, caso da Lóide Brasil e da Fábrica Nacional de Motores<sup>1134</sup>. A liberação dos preços de artigos como o aço não foi bem recebida por setores industriais de alto consumo do insumo, como as empreiteiras. O interesse do setor era a produção subsidiada do item, de modo a dar suporte aos construtores.

No setor de transportes, o que vimos no período foi uma política que se combinava com o Paeg, com incentivo ao capital internacional e que, mesmo contrariando as empresas do setor, deu as bases para os amplos investimentos posteriores. Em linhas gerais, a política de transportes acentuou o que foi implantado no Plano de Metas, com orientação para o transporte rodoviário e desmantelamento do sistema ferroviário nacional. Houve reformulação administrativa no Ministério de Viação e Obras Públicas, com o Grupo Executivo para Integração da Política de Transporte (Geipot), sob a direção do engenheiro Lafayette Prado, saído dos quadros da Camargo Corrêa, e que acumulou a função com a direção-geral do DNER. O Geipot fez acordo com o Banco Mundial e com empresas estrangeiras para reformular o sistema nacional de transportes. O acordo com o BIRD redesenhou a estrutura do

---

<sup>1132</sup> MANTEGA, Guido; MORAES, Maria. *Acumulação Monopolista... op. cit.* p. 51-82.

<sup>1133</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de março de 1968, nº 2.

<sup>1134</sup> STEPAN, Alfred. *Os Militares na Política. op. cit.* p. 166-83.

ministério, propondo sua substituição pelo Ministério dos Transportes, implantado em 1967. No bojo de suas sugestões foi criado o Conselho Nacional do Transporte (CNT), que dava as diretrizes para a política nacional, e foi reformulado o DNER. Em convênio com instituições multilaterais, foram contratadas empresas estrangeiras para projetar rodovias nos estados do Sul e em Minas, alguns dos principais portos brasileiros, o sistema ferroviário nacional e a política de transportes. O uso de empresas estrangeiras em detrimento de nacionais, que exerciam essas funções, causou reação indignada de empresários do setor, reunidos no Clube de Engenharia, em movimento que levou à revisão dessas políticas após 1967<sup>1135</sup>.

Apesar da interrupção da maior parte das obras rodoviárias no período, em dezembro de 1964 foi aprovada a lei 4592, prevendo o Plano Nacional de Viação, com projeto de várias rodovias, realizadas nos períodos Costa e Silva e Médici. Novos impostos criados no período deram suporte à expansão rodoviária ulterior. Foi criado o Imposto sobre Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual e Intermunicipal de Passageiros e Cargas (ISTR), pelo decreto-lei 284, de fevereiro de 1967, que alimentava o Fundo Especial de Conservação e Segurança do Tráfego, depois substituído pelo IST, e que seria complementado pela Taxa Rodoviária Única<sup>1136</sup>. No entanto, esses recursos, naquele momento, ficaram contingenciados para efeito de redução do déficit público, o que gerava críticas dos empresários do setor<sup>1137</sup>.

A prioridade às rodovias incluiu a intensificação da política de extinção dos ramais ferroviários ditos deficitários. Essa política foi liderada por Eliseu Resende no ministério e, até 1974, foram 4.881 quilômetros de estradas de ferro inutilizadas, o que prejudicou algumas empresas industriais, como a Cimento Mauá, a Votorantim e a Companhia Nacional de Álcalis. Apenas em Minas, foram 1.200 quilômetros de ferrovias extintos na década de 1960 e essa política incluía a dispensa de pessoas que trabalhavam no setor. Assim, a Rede Ferroviária Federal S.A. tinha 154 mil funcionários em 1964 e, em 1972, apenas 112 mil, sendo importante destacar que o ramo dos ferroviários tinha um dos movimentos sindicais mais combativos do país, sendo área de penetração do Partido Comunista<sup>1138</sup>.

No setor de energia, a política levada a cabo por Mauro Thibau foi também benéfica às empresas estrangeiras de energia e as condições de nacionalização da *American Foreign Power Company* (Amforp) foram reformuladas e decididas em uma equação que interessava à controladora estrangeira. Mesmo com a presença de defensores do capital internacional, como

---

<sup>1135</sup> PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha. op. cit.* p. 120-88; PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção. op. cit.* p. 33-44; CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira. op. cit.* p. 31-70.

<sup>1136</sup> ALMEIDA, Júlio Sérgio Gomes de; DAIN, Sulamis; ZONINSEIN, Jonas. *Indústria... op. cit.* p. 1-145.

<sup>1137</sup> PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção. op. cit.* p. 235-61.

<sup>1138</sup> PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha. op. cit.* p. 189-247; SICEPOT-MG. *Rumo ao Futuro. op. cit.* p. 31-163; Revista O Empreiteiro. Edição de junho de 1973, nº 65.

Octávio Marcondes Ferraz, a atuação estatal no setor acabou aumentando nesse período, com a incorporação da Amforp e a centralização de companhias na Eletrobrás<sup>1139</sup>.

Mais que os setores de energia e transportes, as maiores inovações do governo Castello, no que diz respeito às áreas de atuação das construtoras, foi concentrado no setor de habitação. A partir de proposta da secretária do governo Lacerda, Sandra Cavalcanti, houve ampla reformulação do setor com o Plano Nacional de Habitação e a criação de novas agências, o SFH, o Serfhau e o BNH. A proposta de Cavalcanti era construir moradias populares para as classes de baixa renda urbanas, de modo a atenuar a questão social<sup>1140</sup>. Carlos Ernesto Ferreira afirma que o déficit habitacional brasileiro em 1964 era avaliado em 8 milhões de moradias<sup>1141</sup> e, apesar dos elogios populares às últimas construções da Fundação Casa Popular (FCP) e dos IAPs, esses organismos foram extintos, passando a função de financiamento público habitacional para o BNH, que ocupou também uma antiga incumbência das caixas econômicas. O setor de previdência foi centralizado no INPS<sup>1142</sup> e na área do saneamento, o DNOS fez convênio com a USAID, mas as políticas para o setor tomariam vigor com o Planasa, de 1971<sup>1143</sup>.

Apesar de o projeto atender aos interesses das empresas de construção imobiliária urbana, o BNH só passou a contar com mais verbas para a implementação de suas políticas com a incorporação dos recursos do FGTS e da poupança voluntária, a partir de 1967. Ao longo do governo Castello, as atividades do banco estiveram focadas no financiamento de habitações para as classes populares, seguindo o modelo implantado por Sandra Cavalcanti no governo Lacerda, que, desde primórdio, não admitia a possibilidade de subsídio à compra da moradia. Tendo em vista a política salarial do regime, os empréstimos do BNH se direcionaram à produção e aquisição de imóveis para os estratos intermediários e superiores da sociedade após 1968<sup>1144</sup>. O próprio banco passou também a ser instrumento voltado preferencialmente para geração de empregos, como afirmaram Celso Furtado, Vaz da Costa e Carlos Ferreira, em detrimento do enfrentamento do problema do déficit habitacional<sup>1145</sup>. Se não solucionava o problema social, o banco foi boa fonte de ganhos para o capital construtor, imobiliário e financeiro relacionado à habitação, principalmente após a majoração de seus recursos, no período Costa e Silva. Em períodos posteriores, o BNH foi direcionado para

---

<sup>1139</sup> CORRÊA, Maria Letícia. “A participação dos técnicos na ‘conquista do Estado’”. *op. cit.* p. 147-65.

<sup>1140</sup> FONTES, Virgínia. *Rupturas e Continuidades...* *op. cit.* p. 111-47.

<sup>1141</sup> FERREIRA, Carlos Ernesto. *A Construção Civil e a Criação de Empregos.* *op. cit.* p. 1-37.

<sup>1142</sup> LOBO, Eulália Maria Lahmeyer (org.). *Rio de Janeiro Operário.* *op. cit.* p. 393-438.

<sup>1143</sup> JORGE, Wilson Edson. *A Política Nacional de Saneamento Pós-64.* *op. cit.* p. 112-208.

<sup>1144</sup> FONTES, Virgínia. *Rupturas e Continuidades...* *op. cit.* p. 111-47.

<sup>1145</sup> FERREIRA, Carlos Ernesto. *A Construção Civil e a Criação de Empregos.* *op. cit.* p. 1-37.

áreas que atendiam mais imediatamente à construção pesada, ao se especializar também na implementação da infra-estrutura urbana.

Apesar de atender ao capital estrangeiro e associado e às maiores empresas, as políticas do governo Castello Branco não tiveram uma recepção de todo positiva no empresariado. Representantes do setor no Congresso e nas entidades empresariais criticaram as medidas do Paeg. O Ciesp denunciou o governo em 1965, afirmando que “com sua política financeira, acabará atirando a indústria nacional no abismo”<sup>1146</sup> e a CPI da Desnacionalização da Economia denunciou a instrução 289 da Sumoc, afirmando ser esta “um mecanismo pelo qual as empresas estrangeiras passaram a usufruir de uma faixa privilegiada de crédito, o que é mais importante, a juros extremamente baixos.”<sup>1147</sup> Na mesma linha, o empresário José Ermírio de Moraes acusou a equipe econômica de ter o “deliberado propósito de esmagar a empresa nacional”<sup>1148</sup>. O volume de críticas levou à atenuação das medidas de austeridade em 1966, mas as linhas gerais da política econômica foram mantidas até março de 1967. A resistência às medidas da dupla Campos-Bulhões também se mostrava dentro do aparelho de Estado, sendo um exemplo a estatização da telefonia, feita por insistência de Ernesto Geisel e outros, contra a posição de Roberto Campos de manutenção do setor sob a alçada privada<sup>1149</sup>.

No âmbito das empreiteiras, houve reação ao uso de firmas estrangeiras em atividades dominadas pelos capitais nacionais. O Clube de Engenharia organizou a campanha “em defesa da engenharia nacional”, à qual aderiu a Abemi e ambas se aproximaram de militares da chamada ala dos nacionalistas autoritários. A oposição às medidas governamentais criou um bloco de ação que reunia empresários cujas atividades eram voltadas para o mercado interno, construtores e militares descontentes com os rumos do governo Castello<sup>1150</sup>. Tal composição teve papel de liderança nos governos Costa e Silva e Médici, aproveitando-se das inovações institucionais forjadas no período 1964-1967. Como um dos últimos atos de seu governo, Castello Branco promulgou uma nova Constituição e uma de suas medidas era desobrigar o governo a investir coeficientes mínimos em educação e saúde. A decisão resultou na contínua redução do orçamento do MEC, que saiu dos 10,6% dos gastos totais da União em 1965 para 4,3% em 1975 e os gastos com Saúde foram de 4,29% em 1966 para

---

<sup>1146</sup> *Correio da Manhã*, edição de 14 de maio de 1965 *apud* VIZENTINI, Paulo Gilberto Fagundes. *A Política Externa do Regime Militar Brasileiro: multilateralização, desenvolvimentismo e construção de uma potência média (1964-1985)*. Porto Alegre: EdUFRGS, 1998. p. 30.

<sup>1147</sup> VIZENTINI, Paulo Gilberto Fagundes. *A Política Externa do Regime Militar Brasileiro. op. cit.* p. 30.

<sup>1148</sup> VIZENTINI, Paulo Gilberto Fagundes. *A Política Externa do Regime Militar Brasileiro. op. cit.* p. 78.

<sup>1149</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Encurralada. op. cit.* p. 45-66.

<sup>1150</sup> CHAVES, Marilena. *Indústria da Construção no Brasil. op. cit.* p. 78-137.

0,99% do orçamento da União em 1974<sup>1151</sup>. Os recursos drenados da Educação e da Saúde permitiram o reforço dos gastos com investimentos em infra-estrutura, como a construção de estradas e de hidrelétricas, que iam se intensificar nos anos posteriores ao governo Castello.

### **O delfinato – a ditadura da burguesia industrial paulista (1967-1974):**

Se o período de institucionalização da ditadura correspondeu a uma certa insatisfação de frações da burguesia brasileira, o período mais duro, autoritário e repressivo do regime foi o de maior contentamento das classes dominantes residentes. Já no período Castello, grupos empresariais organizados em entidades como Ciesp, CE, Abemi e outras, sobretudo industriais, pediram a reorientação da política econômica e se aliaram aos militares mais autoritários e defensores de limites para a atuação do capital estrangeiro no país. O grupo empresarial se uniu em torno de figuras como Arthur da Costa e Silva, Mário Andreazza e Albuquerque Lima, criticando o monetarismo das políticas do Paeg e o excesso de benefícios às companhias internacionais, em detrimento das brasileiras. O grupo chegou ao poder em 1967 e, apesar das pressões forâneas para manutenção da equipe econômica<sup>1152</sup>, os ministros foram renovados, dando maior poder e presença para a burguesia industrial nacional. O fechamento maior da ditadura a partir de 1968 e 1969 foi apoiado pelo grupo e acabou lhe trazendo benefícios, como a maior repressão ao movimento operário e medidas de política econômica implantadas com Congresso fechado que garantiam espaço às empresas nacionais e mais verbas para investimentos.

Nessa nova composição do bloco de poder, uma figura ganhou projeção especial. Oriundo das associações industriais e comerciais de São Paulo, tendo passado antes pela secretaria estadual de fazenda, o economista Antonio Delfim Netto foi convidado para o Ministério da Fazenda, fazendo uma escalada em seu poder pessoal nos anos seguintes, até ter amplo controle sobre a economia e a política econômica. Delfim representava a resposta à pressão dos aparelhos privados de hegemonia empresariais e atendeu amplamente aos empresários brasileiros, sobretudo os do setor industrial e, em especial, o paulista. Com as injunções políticas até 1974, sobretudo em 1968 com o AI-5 e, em 1969, com a doença de

---

<sup>1151</sup> FONSENCA, Selva Guimarães. *Caminhos da História Ensinada*. Campinas: Papirus, 1993. p. 17-48; JORGE, Wilson Edson. *A Política Nacional de Saneamento Pós-64*. op. cit. p. 72-111.

<sup>1152</sup> Assinalado por VIZENTINI, Paulo G. F. “A ditadura foi “entreguista”? Política externa e desenvolvimento no regime militar brasileiro.” In: *Estudos de História*. Vol. 8, nº 1. São Paulo: Unesp, 2001. p. 301-19.



Costa e Silva e escolha de Médici para a presidência<sup>1153</sup>, o poder do ministro só fez aumentar, usando para isso a projeção que ele detinha no Conselho Monetário Nacional (CMN)<sup>1154</sup>. Essa ampla autoridade de Delfim fez com que ele conseguisse afastar ministros que não confluíam com suas idéias e propostas, como o ministro da Agricultura, defensor da orientação da produção nacional para o abastecimento do mercado interno mais do que para exportação, e do ministro do Interior, que protestou contra a centralização de recursos na União, afirmando que isso seria danoso aos estados e municípios mais pobres<sup>1155</sup>.

O poder e a guinada da política econômica no período Delfim ficou evidente já desde a posse do novo governo, quando foi lançado o “Programa Estratégico de Desenvolvimento”, elaborado pelo ministro da Fazenda e do Planejamento, Hélio Beltrão. O documento criticava o Paeg pelo excessivo foco no combate à inflação e pela elevação da carga tributária para as empresas e propunha o desenvolvimento como meta primordial. Os posteriores “Metas e Bases da Ação do Governo”, de setembro de 1970, e “I Plano Nacional de Desenvolvimento”, de dezembro de 1971, reforçavam essa tendência, propondo metas macroeconômicas ainda mais ousadas, voltadas para o crescimento da produção e desenvolvimento da tecnologia de ponta. A reorientação na política ficou clara já no primeiro ano do governo Costa e Silva com a liberação do crédito e de verbas para investimentos e obras<sup>1156</sup>. Não à toa os empresários da construção pesada se referem a uma “retomada” após 1967<sup>1157</sup>.

O efeito da nova política foi um ciclo de expansão econômica, evidenciada nas taxas de dois dígitos auferidas no crescimento do produto interno nos seis anos posteriores ao início do governo Costa e Silva. O chamado “milagre” foi um período de crescimento econômico em modelo que trazia certa continuidade com o implantado desde 1955, sob liderança do setor de bens de consumo duráveis, controlado pelo capital multinacional, e dependente da liquidez internacional. A economia brasileira se aproveitava do último momento do ciclo de expansão da economia capitalista internacional, em vigor desde o fim da II Guerra Mundial e que se apresentava ao país com crédito abundante a taxas de juros módicas. A elevação da produção foi generalizada na economia, mas foi pilotada pela indústria, setor mais beneficiado pelas políticas estatais – incluindo aí a indústria da construção civil –, sendo que o crescimento da produção no Departamento III não foi acompanhada pelo Departamento I, levando a uma

---

<sup>1153</sup> Para a sucessão de Costa e Silva, ver MARTINS Filho, João Roberto. *O Palácio e a Caserna: a dinâmica militar das crises políticas na ditadura (1964-1969)*. São Carlos, SP: EdUFSCar, 1995.

<sup>1154</sup> VIANNA, Maria Lúcia Teixeira Werneck. *A Administração do “Milagre”*. *op. cit.* p. 149-80.

<sup>1155</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Derrotada*. *op. cit.* p. 257-75.

<sup>1156</sup> RIBEIRO, Ricardo Alaggio. *A Aliança para o Progresso...* *op. cit.* p. 221-357; PRADO, Luiz Carlos Delorme; EARP, Fábio Sá. “O “milagre” brasileiro...” *op. cit.* p. 209-41.

<sup>1157</sup> FJP. *Diagnóstico...* *op. cit.* vol. 2. Os autores do estudo fizeram entrevistas com empreiteiros.

“dessubstituição de importações”<sup>1158</sup>, com a volta da importação de aço, máquinas, cimento e outros insumos. Os resultados macroeconômicos, que incluíam uma redução do desemprego e do emprego informal, deram força e legitimidade a Delfim e ao presidente da República, garantindo uma popularidade a partir da qual se iniciaria o processo de transição política<sup>1159</sup>.

Apesar do sucesso dos números da produção e da acumulação de capitais, o crescimento do período 1967-1973 foi acompanhado do aumento da desigualdade econômica, da dependência tecnológica e dos preços. A produção se elevou sobretudo em bens de consumo acessíveis a estratos intermediários e elevados da sociedade, não atendendo na mesma medida às classes subalternas, que em geral não tinham rendimento suficiente para comprar automóveis e eletrodomésticos produzidos então. O próprio “milagre”, como destaca Paul Singer, era fruto em boa medida de uma repartição disciplinada da renda<sup>1160</sup>. Além disso, as inversões em rodovias e hidrelétricas não eram acompanhadas de investimentos em saúde e educação e o número de desnutridos se elevou de 27 milhões em 1961-1963 (38% da população) para 71 milhões de pessoas (67% da população) em 1968-1975<sup>1161</sup>. No final do ciclo de expansão, o nível e produção industrial e desabastecimento da economia, que praticamente anulou a capacidade ociosa, levou à alta dos preços, parcialmente falseada pelo governo, e que foi um dos motivos para o fracasso eleitoral da Arena em 1974. A fragilidade da dependência de liquidez internacional se evidenciou com a crise na economia capitalista internacional, que afetou a continuidade do modelo, visto que as condições de crédito e juros no mercado internacional foram depreciadas a partir de 1973 e, sobretudo, após 1979<sup>1162</sup>.

Mesmo com o caráter relativamente curto do ciclo de alta da produção e da economia brasileira, que iria se desacelerar a partir de 1974, o período 1967-1973 se apresentou como o momento dourado para a acumulação capitalista no Brasil, sendo o setor industrial o mais beneficiado pela onda expansiva. Dentro desse quadro, a indústria da construção detinha uma posição fundamental, sendo o piloto do processo de crescimento ao lado da automobilística<sup>1163</sup>. Além disso, na composição política de então, os empreiteiros tinham forte presença no aparelho de Estado, com boa representação na pasta dos Transportes e, em alguns casos, canal direto com o ministro da Fazenda. Essa posição central dos construtores no bloco

---

<sup>1158</sup> O termo é de Francisco de Oliveira em *A Crítica da Razão Dualista*. *op. cit.* p. 93-106.

<sup>1159</sup> Para o “milagre”, ver, dentre outros, PRADO; EARP. “O “milagre” brasileiro...” *op. cit.* p. 209-41.

<sup>1160</sup> SINGER, Paul Israel. *A Crise do “Milagre”*. *op. cit.* p. 9-12.

<sup>1161</sup> Informação de SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. “A modernização autoritária: do golpe militar à redemocratização, 1964-1984”. In: LINHARES, Maria Yedda Leite (org.). *História Geral do Brasil*. 9ª ed. atualizada. Rio de Janeiro: Campus, 2000 [1990]. p. 351-84.

<sup>1162</sup> OLIVEIRA, Francisco de. “Padrões de acumulação...” *op. cit.* p. 76-113.

<sup>1163</sup> PRADO, Luiz Carlos Delorme; EARP, Fábio Sá. “O “milagre” brasileiro...” *op. cit.* p. 209-41.

de poder, ao lado de outros industriais, reverteu em políticas altamente favoráveis às suas atividades.

A liberação do crédito logo beneficiou os empreiteiros ao serem disponibilizados amplos recursos do Finame, via BNDE. Nesse caso, a importância da liquidez dos empréstimos internacionais ficava evidente, visto que o crédito era proveniente das verbas da USAID, além das novas fontes de poupança interna do BNDE, oriundas da previdência unificada e das contribuições compulsórias<sup>1164</sup>. Além da liberação dos empréstimos e recursos federais para investimento, a gestão de Delfim na Fazenda proporcionou subsídios diretos à atividade específica da construção pesada. No primeiro semestre de 1971, o ministério baixou norma dando benefício fiscal às empreiteiras, como noticiou a revista *O Empreiteiro*:

A alíquota do imposto de renda incidente sobre os valores brutos recebidos por pessoas jurídicas empreiteiras de estradas, de obras e semelhantes foi reduzida para 1,5%. Segundo Delfim Netto, a medida objetiva proporcionar às empreiteiras maior capital de giro.<sup>1165</sup>

A determinação, que não passou pelo Congresso, alterava decreto-lei de 1968 e deliberava:

Art. 9º: Ficam sujeitos ao desconto do imposto de renda na fonte, a alíquota de 1,5 por cento (um e meio por cento), como antecipação do imposto devido na declaração, os valores brutos pagos aos empreiteiros de estradas, de obras e semelhantes, pessoas jurídicas, pela União, Estados Distrito Federal, Municípios, Territórios, e respectivas entidades paraestatais, sociedades de economia mista, empresas públicas e concessionários de serviços públicos.<sup>1166</sup>

O benefício específico para as empreiteiras foi acompanhado de medidas como ampliação do prazo para recolhimento do imposto de renda em 1972 e outras medidas similares<sup>1167</sup>.

Para além de isenções e favorecimentos fiscais pontuais, o maior benefício determinado por Delfim para as empreiteiras veio em 1969, com alterações nas normas para obras públicas e no orçamento federal. Em virtude das mobilizações dos empresários e associações de engenharia no governo Castello, uma medida do governo Costa e Silva foi instituir, através do decreto 61.795, de 29 de novembro de 1967, um “grupo de trabalho para tomar medidas de política tecnológica que promovessem o desenvolvimento da engenharia brasileira”<sup>1168</sup>. Apesar da participação de expoentes do setor e das propostas levantadas, as decisões que deram resposta aos anseios dos empreiteiros só vieram depois. Na reunião de 13

---

<sup>1164</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de junho de 1968, nº 5.

<sup>1165</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de maio de 1971, nº 40.

<sup>1166</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de maio de 1971, nº 40.

<sup>1167</sup> Um exemplo está em Revista *O Empreiteiro*. Edição de agosto de 1972, nº 55.

<sup>1168</sup> *Apud* PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha*. op. cit. p. 189-247.

de dezembro de 1968 do Conselho de Segurança Nacional, o ministro Delfim fez proposta de usar o ato institucional número 5 para que o presidente da República legisse em matéria econômica e tributária:

Estou plenamente de acordo com a proposição que está sendo analisada no Conselho. E se Vossa Excelência me permitisse, direi mesmo que creio que ela não é suficiente. Eu acredito que deveríamos atentar e deveríamos dar a Vossa Excelência a possibilidade de realizar certas mudanças constitucionais que são absolutamente necessárias para que esse país possa realizar o seu desenvolvimento com maior rapidez.<sup>1169</sup>

A proposta foi elogiada pelo presidente Costa e Silva e o ministro aproveitou o Congresso fechado no início de 1969 para determinar medidas como o decreto 64.345, de 10 de abril de 1969, que instituiu a reserva de mercado para todas obras públicas realizadas no país. O decreto criava uma reserva institucional do mercado, no qual as obras públicas contratadas pela União, estados e municípios só poderiam ser realizadas por:

pessoas jurídicas, regularmente constituídas no país, [que] tenham aqui sua sede e foro, esteja sob controle acionário de brasileiros natos ou naturalizados, residentes no País, e tenham pelo menos metade de seu corpo técnico integrado por brasileiros natos ou naturalizados.<sup>1170</sup>

O decreto criava uma reserva de mercado para as obras no país, para as quais só poderiam participar empresas nacionais. A medida era uma grande vitória para o setor de empresas nacionais de engenharia, que contou com uma ferrenha concorrência de firmas estrangeiras no período Castello. A revista *O Empreiteiro* assim se referiu ao decreto:

Decreto defende: conforme ficou estabelecido em decreto presidencial, os órgãos de administração federal, inclusive entidades de administração indireta, só poderão contratar serviços de consultoria técnica e de engenharia de firmas estrangeiras quando não houver empresa nacional devidamente capacitada para sua execução. Nos casos em que se admitir contratação, procurar-se-á promover consórcio com empresas nacionais, de forma a garantir a transmissão satisfatória de tecnologia.<sup>1171</sup>

Apesar da importância da medida, o periódico não lhe deu grande publicidade, visto que tinha ligações com empresas estrangeiras, que não parecem ter recebido muito bem a notícia.

A medida teve efeito direto sobre as obras no país durante a década de 1970. Se em ramos como a construção rodoviária, a consequência foi menor, visto que esse mercado já era

---

<sup>1169</sup> DELFIM Netto, Antonio. "Fala na Ata da Quadragésima Terceira Reunião do Conselho de Segurança Nacional" *apud* GASPARI, Elio. *A Ditadura Envergonhada. op. cit.* p. 336.

<sup>1170</sup> Decreto 64.345 de 10 de abril de 1969 *apud* CAMARGOS, Regina Coeli Moreira. *Estado... op. cit.* p. 47.

<sup>1171</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de junho de 1969, nº 17.

controlado por empresas domésticas, em áreas como a construção de barragens e hidrelétricas, engenharia industrial, consultoria em engenharia, projetos e serviços para a área de petróleo e metropolitanos urbanos, o decreto teve grande impacto, por assegurar ao capital nacional setores de desenvolvimento nos quais ele rivalizava com firmas estrangeiras. O resultado foi que esses setores nos quais predominavam consórcios de empresas nacionais e estrangeiras no início da ditadura, tornaram-se basicamente reservados a grupos nacionais no momento da transição política. Medidas posteriores, expedidas entre 1970 e 1974, reforçavam o decreto-lei, com exigências como a de que o capital nacional correspondesse a mais de 50% da composição acionária da firma. O delfinato mostrava assim uma seletividade e restrição ao capital estrangeiro que não vigorou no período Castello<sup>1172</sup>.

A medida se relacionou a outra, anterior, que também beneficiou os empreiteiros. Usando o AI-5, Delfim reorganizou a distribuição dos recursos dos impostos, reduzindo a fatia do Fundo de Participação dos Estados e Municípios (FPE e FPM) de 20% para 10% das receitas da União, alegando para isso a necessidade de reduzir os déficits orçamentários federais. A medida prejudicou os estados mais pobres, mais dependentes das verbas federais para sua manutenção, levando Mário Maestri a identificar a decisão como uma “expropriação-centralização federal das rendas dos estados e municípios”<sup>1173</sup>. Além disso, foram cortados 10% nos gastos em pessoal e, de modo similar à reserva de mercado na construção civil, houve elevação nas tarifas de importação para alguns produtos, assegurando mercado para a indústria doméstica. Com outras medidas como a unificação da escrita do IPI e o combate ao contrabando, houve favorecimento da indústria nacional, e à construção civil em particular. A reestruturação tributária proveu mais recursos federais para investimentos, o que resultou em mais verbas para obras públicas. Diante disso, em 1969, o governo bateu recorde de gastos, correspondentes a 23,4% do PIB e Delfim estimou que em 1970 devia ter o dobro dos recursos que tinha sob seu controle em 1967. Ficava determinado ainda que todas as grandes obras estaduais e municipais deveriam ter o acompanhamento e aprovação da União, o que permitia ao ministro da Fazenda favorecer determinados empreiteiros relacionados a ele. Nas palavras de Delfim: “Com o AI-5, eu aproveitei para fazer tudo o que precisava fazer.”<sup>1174</sup>

A combinação de ambas as medidas principais – o aumento das verbas federais para investimentos e a reserva de mercado – potencializava em dois sentidos a indústria nacional

---

<sup>1172</sup> Sobre a aliança entre capital estatal, multinacional e privado nacional no Brasil dos anos 70, ver EVANS, Peter. *A Tríplice Aliança*. Rio de Janeiro: Zahar, 1980 [1979].

<sup>1173</sup> MAESTRI, Mário. “Submissão e autonomia: apontamentos sobre a gênese, formação e crise do Estado nacional no Brasil”. In: MENDONÇA, Sonia Regina de. *Estado e Historiografia no Brasil*. op. cit. p. 99-134.

<sup>1174</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Escancarada*. op. cit. p. 225-41; VIANNA, Maria Lúcia Teixeira Werneck. *A Administração do “Milagre”*. op. cit. p. 89-147.

da construção pesada, provendo-lhe mais recursos para obras e, ao mesmo tempo, reservando-lhes essas verbas. Apesar dos ganhos generalizados no setor com tais decisões, o alvo principal dos benefícios da Fazenda eram os grandes empreiteiros. Delfim, ligado a Sebastião Camargo (Camargo Corrêa) e com relações e elogios públicos aos empresários da Constran, Cetenco e Mendes Júnior, intercedia nas concorrências em favor dessas grandes companhias, sobretudo a CC. Outras medidas tomadas pelo governo no período beneficiavam diretamente os grandes grupos da construção. Assim, o decreto-lei 73.140, de novembro de 1973, trazia o novo Código de Licitações, no qual ficava formalizada a sub-empregada, normatizando as formas de subordinação e dependência direta das pequenas e médias empreiteiras às grandes construtoras. A lei determinava ainda o capital social mínimo para que as empresas pudessem concorrer a determinadas obras<sup>1175</sup>, principal empecilho de pequenas e médias companhias para participar de certas licitações, o que favoreceu as barrageiras.

A política de incentivo aos grandes grupos e à centralização de capitais por Delfim não se limitou à construção, sendo visível também no setor bancário. Bancos em dificuldades sofreram intervenção da União e foram repassados em condições vantajosas a grandes grupos privados, como Bradesco e Itaú. A concentração bancária no período foi tal que os 313 bancos comerciais existentes no país em 1967 foram reduzidos, em 1970, a apenas 195<sup>1176</sup>. A política conduzida por Delfim ajudou a semear os grandes grupos econômicos industriais e bancários que teriam amplos poderes nos governos seguintes e na transição política.

Nas políticas setoriais, esses benefícios ficaram expressos nos números de cada área. Concentrando os maiores recursos e a prioridade nos investimentos, os transportes tiveram uma evolução inédita. Além de contar com as verbas redirecionadas para a área pela União, o Ministério dos Transportes criou novas fontes de recursos. Criada em 1968 pelo decreto-lei 397, a Taxa Rodoviária Única (TRU) incidia sobre os proprietários de veículos e provia recursos para implantação e conservação de rodovias federais, sendo 60% dos seus recursos encaminhados para estados e 40% para o DNER<sup>1177</sup>. Os recursos dos impostos sobre combustíveis transferidos para o DNER foram elevados e as rodovias de grande circulação, como a Rio-São Paulo passaram a contar com pedágios, como forma de financiar a expansão do sistema viário nacional<sup>1178</sup>. De posse desses recursos, o ministro Andreazza redirecionou a política nacional de transportes, centralizando na União sua implementação, e focando-a

---

<sup>1175</sup> CAMARGOS, Regina Coeli Moreira. *Estado e Empreiteiros no Brasil*. op. cit. p. 137-58.

<sup>1176</sup> PRADO, Luiz Carlos Delorme; EARP, Fábio Sá. O “milagre” brasileiro... op. cit. p. 209-41.

<sup>1177</sup> A taxa foi depois substituída pelo Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA). Ver PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção*. op. cit. p. 250.

<sup>1178</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de março de 1969, nº 14 e de abril de 1971, nº 39.

quase que exclusivamente nas rodovias. A previsão de recursos a serem arrecadados pelas agências do ministério assegurava a obtenção de seguidos financiamentos de entidades estrangeiras, como o BIRD, o BID, o Eximbank, a USAID e bancos privados estrangeiros norte-americanos e europeus. Conjugando fontes externas e internas para o financiamento da implantação de estradas, os investimentos na construção rodoviária chegaram a um pico equivalente a 3% do PNB e o modelo rodoviário suplantou por larga medida outras modalidades de transportes, contabilizando mais de 80% do transporte de mercadorias e mais de 90% do de passageiros nos anos 70. Entre 1970 e 1975, os gastos despendidos com construção de estradas chegaram a superar o gasto com barragens, o que se inverteu depois<sup>1179</sup>.

Os números da construção de rodovias no período Médici atingiram uma proporção inédita e superavam os números alcançados no tempo de JK. A quantidade de rodovias pavimentadas praticamente dobrou entre 1964 e 1971, passando de 12.157 quilômetros para 23.551 km. Apenas para o ano de 1973, foram previstos 11 mil quilômetros de rodovias a serem pavimentadas, o que equivalia a todo o volume obtido na implementação do Plano de Metas<sup>1180</sup>. A rede pavimentada federal na década de 1970 passou dos 23 mil para 47.500 km e a rede total de estradas federais foi de 53,2 mil km para 88,5 mil km<sup>1181</sup>. A construção de rodovias estava distribuída em programas especiais e regionais, que visavam prover o território nacional de amplo sistema de estradas. Foi criado no início da gestão Andreazza nos Transportes o Programa das Rodovias Internacionais, com ligação rodoviária do território do país com os dos seus vizinhos; em 1970, o Programa de Integração Nacional (PIN), com atuação na região da Amazônia legal; em 1971, veio o Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste (Prodoeste); no mesmo ano, foi elaborado o Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria do Norte e do Nordeste (Proterra), que, apesar do nome, tinha o maior volume de seus recursos orientado para a construção rodoviária; em 1972, foi criado o Programa dos Corredores de Exportação, que criava auto-pistas para escoamento da produção do interior do país e se relacionava à reforma e modernização dos portos; em 72, veio o Programa do Entorno da Baía de Guanabara, relacionado à construção da ponte Rio-Niterói; e em 1973, foi criado o Programa Especial do Vale do São Francisco (Provale)<sup>1182</sup>. Esses programas de construção rodoviária tinham desenho em parte oriundo de projetos

---

<sup>1179</sup> DREIFUSS, René Armand. 1964: a conquista do Estado. *op. cit.* p. 444-5; JOBIM, Antonio Jaime da Gama; PROCHNIK, Victor. *O Impacto... op. cit.* p. 1-57.

<sup>1180</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 40 e 65. Para os números do Plano de Metas, LESSA, Carlos. *Quinze Anos de Política Econômica*. 4ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1983 [1973]. p. 40.

<sup>1181</sup> CAMARGOS, Regina Coeli Moreira. *Estado e Empreiteiros no Brasil*. *op. cit.* p. 65-136.

<sup>1182</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de junho de 1973, nº 65.

geopolíticos dos militares previsto na Doutrina de Segurança Nacional, que no caso servia à acumulação de capitais das construtoras e de equipamentos e materiais rodoviários<sup>1183</sup>.

Para dar suporte ao programa rodoviário e atender a modernização técnica da agricultura, foi criado o Plano Nacional de Tratores, com projeto de nacionalização da produção de máquinas e equipamentos usados no país. Quanto às ferrovias, algumas poucas foram implantadas e tinha continuidade a política de extinção dos ramais deficitários. Os portos também receberam investimentos, atendendo à política de construção naval e incentivo às exportações, ramo econômico que mais evoluiu ao longo do “milagre”<sup>1184</sup>.

Na área de energia, o engenheiro Antônio Dias Leite foi nomeado para o Ministério de Minas e Energia e correspondia aos interesses de organizações como o Clube de Engenharia, descontentes com as políticas do Paeg. Leite acusou o plano do período Castello de monetarista, fazendo críticas também à política de energia anterior<sup>1185</sup>. Retomou os investimentos estatais, com aplicações do FFE para obras de grandes usinas de Furnas, Chesf, Cemig, Cesp e outras. A capacidade instalada nacional aumentou cinco vezes entre 1964 e 1982 e essa geração de energia era feita sobretudo em usinas hidrelétricas, que viraram prioridade na política governamental. Os grandes beneficiários imediatos desses empreendimentos eram os empreiteiros de obras públicas, já que boa parte do custo da construção das usinas nos rios vinham das obras civis; os produtores de equipamentos elétricos, domnantemente estrangeiros, como Voith, Alstom, General Electric e Brown Boveri; e os consumidores eletro-intensivos, ou melhor, os grandes industriais donos de parques fabris de produção de ferro, aço, celulose e alumínio, favorecidos pelo custo rebaixado da energia produzida nessas centrais. Com um parque gerador constituído predominantemente de usinas hidrelétricas, o sistema elétrico brasileiro tem um custo por kilowatt bastante reduzido, o que é reforçado pelas políticas públicas de subsídio no preço da energia elétrica, beneficiando grandes consumidores, representados pelos empresários industriais<sup>1186</sup>.

A conjugação de interesses de empresas estrangeiras, empreiteiros e industriais nacionais, verificada nos beneficiários das políticas de transportes e de energia teria configuração distinta na política do Ministério do Interior. Com as gestões de Albuquerque Lima e de Costa Cavalcanti, a política para o setor se caracterizou pela ampliação das

---

<sup>1183</sup> MENDONÇA, Sonia Regina de. *Estado e Economia no Brasil*. *op. cit.* p. 94-100.

<sup>1184</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de novembro de 1969, nº 22.

<sup>1185</sup> VIZENTINI, Paulo Gilberto Fagundes. *A Política Externa do Regime Militar Brasileiro*. *op. cit.* p. 77-129.

<sup>1186</sup> ALMEIDA, Márcio Wahlers de. *Estado e Energia...* *op. cit.* p. 151-332. Almeida, analisando especificamente a Cesp, mostrou como a energia gerada pela companhia era vendida em valores subsidiados, principalmente para consumidores industriais, o que depois gerou problemas fiscais para o estado. Mais sobre energia subsidiada em ROSA, Luiz Pinguelli; SIGAUD, Lygia; MIELNIK, Otávio (org.). *Impactos...* *op. cit.* p. 9-14.



atividades e abertura para as empreiteiras. O BNH, inicialmente voltado para o financiamento de moradias populares, foi reorientado no período para implementação de unidades habitacionais para estratos mais elevados da sociedade. A construção de casas para a “classe média” passou a absorver os maiores recursos nos empréstimos do banco, o que agradava as construtoras imobiliárias, que viam maior possibilidade de ganhos nesse setor. Em 1971, o ministério reforçou a política de saneamento com o Plano Nacional de Saneamento (Planasa), contando com recursos da pasta e do BNH, que teve suas funções ampliadas do financiamento à construção imobiliária para a dotação de infra-estrutura às cidades brasileiras. Com incentivos para construção de sistemas de suprimento de água e esgoto, emissários submarinos, interceptadores oceânicos, estações de tratamento de esgotos, dentre outros empreendimentos, os recursos do BNH eram desviados de área habitacional para atender um locus de atuação típica dos empreiteiros de obras públicas. Era reforçado um setor de atuação dos empresários da construção pesada, o saneamento. O Sistema Financeiro do Saneamento (SFS) centralizava os recursos para o setor, que cresceram a partir de então, superando as dotações para transportes nos anos 80<sup>1187</sup>.

O período do delfinato representa o auge do poder dos empreiteiros na ditadura. Contentes com o volume de obras públicas no período e sem maiores conflitos entre si, já que os empreendimentos previam serviços a todos, os empreiteiros viram nesse momento a possibilidade de crescimento da empresa e obtenção de altas taxas de lucro. O que era o predomínio do capital industrial guardava um lugar especial aos empresários da construção, em função do papel do aparelho de Estado na implementação da infra-estrutura industrial previsto naquele modelo. As novas condições internacionais pós-1973 e modificação na correlação de forças políticas na sucessão de 1974 trouxeram uma reconfiguração nas relações de poder entre os empresários e um reposicionamento no bloco de poder. As novas condições levaram a uma reorientação das políticas públicas para as áreas sob atuação dos empreiteiros.

### **Último ciclo da industrialização da ditadura e fratura do pacto político (1974-9):**

A partir de 1973, as condições da economia capitalista internacional se deterioraram rapidamente. A alta dos preços do petróleo e de outras matérias-primas expressava uma crise de superacumulação de capitais em escala mundial, após 25 anos de crescimento das economias capitalistas. A liquidez do crédito logo se retraiu e pioraram as condições de

---

<sup>1187</sup> O Empreiteiro. Edição de outubro de 1973, nº 69; JORGE, Wilson Edson. *A Política... op. cit.* p. 112-208.

financiamento, o que sofreu novo e maior revés em 1979, quando um novo choque no preço do petróleo se acumulou com a alta das taxas básicas de juros oficiais nos Estados Unidos. As novas condições levaram o governo a buscar fontes de financiamento alternativas, na Europa e Japão, dentro da estratégia de manutenção de altas taxas de crescimento<sup>1188</sup>.

A repercussão da crise de 1973 foi imediata na economia brasileira, pela sua dependência em relação a fatores exógenos. O modelo de desenvolvimento pautado no Departamento III com financiamento externo entrou em crise e a balança comercial, que já era deficitária no período do “milagre”, passou a ter elevados saldos negativos, em função dos gastos com importação de combustíveis e matérias-primas. As novas circunstâncias levaram à modificação da estratégia de desenvolvimento econômico, com uma reorientação do crescimento industrial para o setor produtor de bens de capital (Departamento I) e, diante da limitada liquidez internacional, com amplo aporte estatal para a produção doméstica de materiais até então importados, como produtos siderúrgicos, metais não-ferrosos (sobretudo alumínio), papel e celulose, químicos, petroquímicos e fertilizantes. O plano visava preencher as lacunas da pirâmide industrial brasileira e substituir as fontes fósseis por outras fontes de energia, como o álcool combustível e a energia hidrelétrica e nuclear, além de fazer a prospecção de petróleo em alto-mar<sup>1189</sup>.

Antes de abordar a política do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), é necessário analisar a nova composição do bloco de poder. No período 1974-1977, houve uma reconfiguração do grupo dirigente em relação ao período logo anterior, com ascensão de novas frações de classe e relativo afastamento de outras. Para a implementação desse projeto, reposicionaram-se politicamente empresários de setor de bens de produção, que passaram a ter incentivos estatais, gozando de farto crédito no BNDE e apoio ao crescimento da produção. Houve a ascensão de novos empresários de áreas mais periféricas da indústria brasileira, em detrimento da burguesia industrial paulista. Assim, o ministério de Geisel contou com poucos representantes dos interesses desse último grupo, enquanto tiveram mais poder os representantes de grupos alternativos à indústria de São Paulo. A retirada de funções do Ministério da Fazenda é mostra de contrabalanço à centralização havida na pasta no

---

<sup>1188</sup> SINGER, P. *A Crise...* *op. cit.* p. 163-7; MANTEGA, G.; MORAES, M. *Acumulação...* *op. cit.* p. 51-82.

<sup>1189</sup> OLIVEIRA, Francisco de. “Padrões de acumulação...” *op. cit.* p. 76-113; CASTRO, Antonio Barros de. “Ajustamento x transformação: a economia brasileira de 1974 a 1984”. *In: IDEM; SOUZA, Francisco Eduardo Pires de. A Economia Brasileira em Marcha Forçada.* 2ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985. p. 13-95.

período Delfim e a nova posição obtida pelo Ministério do Planejamento é representativa desse poder de grupos empresariais não-paulistas<sup>1190</sup>.

No que concerne aos empreiteiros, houve certo contentamento com o plano<sup>1191</sup>, cuja implementação, no entanto, levou a um rearranjo de forças no mercado de obras públicas. As firmas paulistas tiveram um cenário menos positivo do que o experimentado no período Médici. Pela primeira vez nas pesquisas feitas no setor de construção pesada, a Camargo Corrêa deixou de constar como a empreiteira com maior faturamento no fim do governo. Por outro lado, a baiana Odebrecht, empresa próxima de Geisel desde que este foi presidente da Petrobrás, ganhou espaço, assim como as mineiras Andrade Gutierrez e Mendes Júnior, sendo que essa última integraria o esforço governamental de substituição de importações ao implantar a Siderúrgica Mendes Júnior em Juiz de Fora. Esse quadro começou a se desenhar no início do governo e ganhou força em 1977, quando o representante do empresariado industrial paulista Severo Gomes deu lugar ao banqueiro e ex-diretor da Odebrecht, Ângelo Calmon de Sá, no Ministério de Indústria e Comércio (MIC). Trata-se de uma alteração no quadro dirigente, que correspondia a determinadas políticas públicas, e que sofreu oposição de certo empresariado, marcadamente paulista. Sintoma dessa insatisfação foi a frase do presidente da Light, Antonio Gallotti: “O governo passado torturava pessoas físicas, o atual tortura pessoas jurídicas.”<sup>1192</sup>

A estratégia de 74, o II PND, propunha manter altas taxas de crescimento econômico através de investimentos estatais na economia, com epicentro na expansão da produção de bens de capital, cuja capacidade instalada deveria substituir a importação de insumos industriais<sup>1193</sup>. Amplos projetos foram criados para cada área específica do plano, que previa obras como plantas siderúrgicas, plataformas de petróleo, oleodutos, pólos petroquímicos, obras de telecomunicações, mais usinas hidrelétricas e term nucleares e projetos de mineração. Equilibrar o balanço de pagamentos passava também por incentivos à exportação de produtos manufaturados e serviços, incluindo serviços de engenharia. Essas novas obras – usinas siderúrgicas, nucleares, hidrelétricas e projetos de petróleo – não eram área de atuação de pequenas e médias empresas e a realização de projetos fora do país tampouco era uma franca possibilidade para pequenas companhias. Por essa razão, a política geral do governo Geisel era direcionada para as atividades das grandes empreiteiras de obras públicas, que em

---

<sup>1190</sup> GASPARI, E. *A Ditadura Derrotada*. *op. cit.* p. 27-305. Segundo o próprio presidente, “Veloso, entretanto, tinha uma posição preponderante [...]”. D’ARAÚJO, M. C.; CASTRO, C. (org.). *Ernesto Geisel*. *op. cit.* p. 298.

<sup>1191</sup> Representativo disso é a visão positiva feita por Murillo Mendes em *Quebra de Contrato*. *op. cit.* p. 74-95.

<sup>1192</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Encurralada*. *op. cit.* p. 45-66.

<sup>1193</sup> MENDONÇA, Sonia Regina de. *Estado e Economia no Brasil*. *op. cit.* p. 69-100.

função de seu forte potencial de capital, técnico e político, ganharam a possibilidade de tocar os projetos do II PND, em detrimento das pequenas e médias empresas. Nesse sentido, o diretor-presidente da mediana empresa carioca Esusa, Hermano Cezar Jordão Freire, afirmou que o governo Geisel privilegiava sistematicamente as grandes empresas<sup>1194</sup>.

As políticas setoriais específicas tiveram reorientação de suas prioridades, em conformidade com as metas do II PND. No setor de transportes, houve uma guinada da prioridade à construção rodoviária para a implementação de ferrovias. Recursos do imposto sobre combustíveis foram retirados do DNER e repassados para o Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF) e para a Rede Ferroviária Federal (RFF) e sua subsidiária específica responsável por obras, a Engefer. Atendendo ao projeto siderúrgico, foi formulado um ambicioso projeto ferroviário, a Ferrovia do Aço e foi proposta a ligação entre Rio e São Paulo por trem-bala. A área de rodovias foi esvaziada e projetos do governo anterior, como a rodovia Perimetral Norte, foram interrompidos e outros retidos em sua expansão, como a Transamazônica. O foco do setor passou a ser a conservação de estradas existentes<sup>1195</sup>.

Na área de energia, amplas possibilidades se abriram para as construtoras nacionais, com o incentivo à construção de mais usinas hidrelétricas, fortalecendo uma área restrita às grandes empreiteiras. Os gastos com barragens nesse momento superaram o que era investido em rodovias. Itaipu passou a ser prioridade e a construção das usinas do Acordo Brasil-Alemanha deram força à Odebrecht e às empresas de engenharia a ela associadas. A Petrobrás intensificou seus trabalhos e, após a descoberta de jazidas na bacia de Campos, a estatal foi elevada à condição de prioridade intocável nos cortes subsequentes. As encomendas às empreiteiras nacionais por parte BR se avolumaram, fortalecendo o setor de engenharia industrial e as poucas construtoras que se gabaritavam a realizar plataformas de petróleo, oleodutos, refinarias e pólos petroquímicos. Os projetos de alumínio e ferro da Vale do Rio Doce também deram força às atividades das empresas de engenharia em projetos como a preparação de regiões mineradoras, ferrovias de escoamento, plantas industriais de processamento do minério, dentre outras atividades<sup>1196</sup>.

Na área da produção de aço, as empreiteiras tinham atividades a prestar na expansão prevista no plano siderúrgico montado pelo MIC, com a CSN-2, e na construção das novas usinas de Itaqui, Tubarão, Açominas e Siderúrgica Mendes Júnior<sup>1197</sup>.

---

<sup>1194</sup> FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização... op. cit.* p. 31-109.

<sup>1195</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de outubro de 1974, nº 81.

<sup>1196</sup> O Empreiteiro. Edições nº 81, 87 e 88; JOBIM, A. J. da G.; PROCHNIK, V. *O Impacto... op. cit.* p. 1-57.

<sup>1197</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de novembro de 1977, nº 118.

Por fim, houve reorientação nas políticas do Ministério do Interior, com o Planasa-II, que previa metas mais ambiciosas de abastecimento e tratamento de água e esgoto nas grandes cidades, incluindo grandes projetos de engenharia e aumento dos gastos. Já o BNH voltava a assinalar a construção de casas populares como foco, elevando a quantidade de habitações financiadas de 97 mil em 1974 para 339 mil em 1978, bem como implementando infra-estrutura urbana, o que incluía saneamento e transporte público de massa<sup>1198</sup>.

Como se vê, toda a política do II PND respondia adequadamente aos anseios e à nova capacidade de uma pequena porção de empreiteiros, que concentravam os principais serviços do plano. Desde seu princípio, o projeto governamental causou reação negativa entre pequenas e médias empresas e certa desconfiança dos principais construtores paulistas, descontentes com a emergência de empresários da periferia concorrendo com a fina nata da construção pesada nacional. Porém, como o projeto não se mostrou sustentável e sofreu seguidos cortes nas verbas previstas para os seus empreendimentos, mesmo na fileira de grandes empreiteiros, passou a haver descontentamento em função da descontinuidade das obras federais. Os anos de 1976, 1977 e 1978 foram marcados por cortes cumulativos nas verbas endereçadas às obras federais e das estatais. O processo de redução dos recursos para empreendimentos públicos vinha acompanhado de uma alta nos preços, que causava reclamação dos empreiteiros em relação às tabelas com os valores a serem pagos aos construtores pelos serviços prestados. Diante das queixas, foi criado em 1976 pelo IBGE o Índice de Construção Civil, novo instrumento para cálculo dos preços que media as variações nos custos de materiais, equipamentos e mão-de-obra específicos da indústria da construção e que servia para reajustar os valores pagos aos empreiteiros<sup>1199</sup>.

Um momento de fratura no governo Geisel foi a queda de Severo Gomes, em 1977. Justificada pelo presidente em função de seus pronunciamentos em uma festa reservada, a demissão do ministro – independentemente dos motivos que a desencadearam – levou à organização de uma oposição empresarial ao governo, reunida em torno de Severo e outras figuras da burguesia paulista. Esses empresários já demonstravam antes sua insatisfação em função de certas medidas governamentais, como a ampliação das atividades das empresas estatais em detrimento das companhias privadas. Porém, com a queda do ministro de Indústria e Comércio e com a decisão de Severo de fazer oposição ao governo e ao regime, conformou-se um grupo não só crítico, mas também oposto à ditadura. Começava ali o rompimento do pacto que dava o suporte empresarial para o regime civil-militar e que foi desfeito

---

<sup>1198</sup> O Empreiteiro. Edição de abril e maio de 1975, n<sup>os</sup> 87 e 88; JORGE, W. E. *A Política... op. cit.* p. 72-111.

<sup>1199</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de novembro de 1976, n<sup>o</sup> 106.

amplamente na passagem da década de 1970 para a década de 80, o que, condicionada pela crise econômica vigente, colocou o Estado em uma ampla crise de hegemonia. Em meio a essa crise, em um quadro de desentendimento entre os empresários de várias regiões e setores, um novo projeto hegemônico foi formulado, sendo que ele só viria a ser claramente implementado nos anos 1990. Diante do avanço das estatais na economia, o presidente do BNDE, Marcos Vianna, montou sigilosamente um projeto de privatização das empresas controladas por parte do Estado e sua transferência para os principais grupos nacionais: os grandes bancos (Bradesco, Itaú, Unibanco e Bozzano), as mineradoras (Antunes e Ermírio), os grupos industriais (Ultra, Klabin, Villares e Matarazzo) e as principais empreiteiras do país (Camargo Corrêa, Odebrecht e Mendes Júnior)<sup>1200</sup>.

Entre os empreiteiros, começaram a ficar visíveis não só as críticas das entidades de pequenos e médios empresários, mas também de grades construtores, como Sebastião Camargo, que reclamou da interrupção dos projetos do II PND. Os conflitos, mesmo no seio das barrageiras, apareceram, como na ação na justiça entre a Odebrecht e a Mendes Júnior pelas obras da barragem de Pedra do Cavalo, na Bahia, e outros casos mostram conflitos entre empresários para ver quem sofreria menos com os cortes orçamentários. Apesar do clima belicoso, a manutenção das maiores obras do regime – como Itaipu, as da Petrobrás e as usinas de Angra – garantiram as atividades e o poder para as maiores empreiteiras do país.

Se os conflitos intercapitalistas cresceram durante o período Geisel e as políticas públicas sofreram revés, o quadro de crise foi ainda mais agudo no governo Figueiredo.

### **Quebra no pacto político e crise aberta de hegemonia (1979-1985):**

O ano de 1979, mais do que o de 1973, marcou um momento agudo da crise econômica brasileira e o caráter insustentável daquele modelo de desenvolvimento. Com a nova elevação dos preços do petróleo no mercado internacional e o aumento das taxas básicas de juros norte-americanas, as condições das contas públicas brasileiras se deterioraram profundamente. O que Maria da Conceição Tavares chamou de retomada ou reafirmação da hegemonia internacional norte-americana foi para o Brasil e outras economias latino-americanas, igualmente endividadas e dependentes, um enquadramento do seu modelo de desenvolvimento, com forte pressão para implantação de políticas recessivas. Enquanto as condições de rolamento da dívida pública se tornavam mais desfavoráveis, a recessão

---

<sup>1200</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Encurralada*. op. cit. p. 333-351.

resultante da medida do titular do Federal Reserve rebaixou os preços das mercadorias primárias brasileiras no mercado internacional, dificultando a formação de divisas para pagamento dos débitos externos<sup>1201</sup>.

Essas novas condições do sistema internacional reforçaram a crise econômica e política no Brasil, tornando a transição política um processo de crise aberta de hegemonia e falta de consenso entre as frações burguesas, com decomposição do pacto político e inexistência de um projeto capaz de se fazer prevalecer claramente sobre os outros. Apesar da ascensão dos capitais bancários e financeiros desde 1974/1977 e uma certa manutenção da posição de poder pelos grandes grupos industriais fortalecidos na ditadura, não ocorreu nesse período a composição de um novo pacto político, sendo que a crise teve como expressão uma instabilidade nos principais cargos no aparelho de Estado e redundou em idas e vindas na política econômica, apesar da manutenção das linhas gerais do processo de transição política para o regime representativo. Talvez a expressão maior da crise de hegemonia tenha sido sobreposição de planos econômicos. O exato período de crise de hegemonia corresponde à chamada era dos planos: entre 1979 e 1993, houve um total de 8 planos de estabilização, 4 moedas, 11 diferentes índices de inflação, 5 congelamentos de preços, 14 políticas salariais, 18 mudanças de regras cambiais, 54 modificações nas regras de controle de preços, 21 propostas de negociação da política externa e 19 decretos de austeridade fiscal<sup>1202</sup>. Somente com o Plano Real e o consenso criado entre as diferentes frações burguesas em torno da pauta neoliberal, um projeto hegemônico passou a prevalecer e pode-se falar de dominação hegemônica no Brasil, a partir de 1994/1995<sup>1203</sup>.

Apesar dos mais visíveis elementos de crise estarem no governo Sarney, o período Figueiredo também foi profícuo em mudanças ministeriais, planos econômicos e avanços e recuos nas políticas públicas. Se em um primeiro momento, o banqueiro Mário Henrique Simonsen propôs um III PND pautado na austeridade fiscal e na “verdade orçamentária”, com foco no combate à inflação, sua queda correspondeu à retomada das políticas de desenvolvimento capitaneadas por Delfim<sup>1204</sup>. Com o acordo com o FMI, no fim de 1982, foram estipuladas políticas recessivas, seguidas por atenuantes, a partir de 1984. As idas e vindas das políticas não apagam uma certa tendência do período de ascensão dos grupos

---

<sup>1201</sup> TAVARES, Maria da Conceição. “A retomada da hegemonia norte-americana”; TAVARES, Maria da Conceição; MELIN, Luiz Eduardo. “Pós-escrito 1977: a reafirmação da hegemonia norte-americana”. In: TAVARES, Maria da Conceição; FIORI, José Luís (org.). *Poder e Dinheiro: uma economia política da globalização*. Coleção Zero à Esquerda. Petrópolis: Vozes, 1997. p. 27-53; 55-86.

<sup>1202</sup> ANDRADE, Eli Gurgel. *O (Des)equilíbrio da Previdência Social Brasileira*. op. cit. p. 5-29.

<sup>1203</sup> OLIVEIRA, Francisco de. *Os Direitos do Antivalor*. op. cit. p. 9-16. Para uma análise do posicionamento do empresariado na abertura política, ver CRUZ, Sebastião Velasco e. *Empresariado... op. cit.* p. 205-79.

<sup>1204</sup> Geisel afirma que Delfim na Seplan “tomou conta”. D’ARAÚJO; CASTRO (org.). *Ernesto... op. cit.* p. 434.

ligados à atividade bancária e creditícia, com a política que a eles correspondia. Medidas como a liberação dos juros e a elevação das taxas pagas aos banqueiros deram o tom da emergência social do grupo. Segundo o ministro Marcus Vinícius Pratini de Moraes, em 1984: “Estamos transferindo renda da indústria para os bancos.”<sup>1205</sup>

As políticas do período tiveram em geral efeito negativo sobre as atividades das empreiteiras, com redução dos recursos disponíveis para obras e concentração dos esforços estatais no cumprimento dos compromissos internacionais. As estatais tiveram seus orçamentos limitados e sua expansão estancada, reduzindo ganhos para as empresas que lhe prestavam serviços. A elevação dos depósitos bancários, em decorrência do acordo com o FMI, implicou em críticas dos construtores da Ademi, que viam na medida uma diminuição do crédito para obras e encarecimento dos empréstimos<sup>1206</sup>. Além disso, Wilson Quintella relata “chás de cadeira” de até 10 horas gastas na ante-sala de ministros no período, representativo da decadência do poder desses empresários<sup>1207</sup>.

Desde o início do governo, foi anunciado que o foco das políticas estaria na agricultura, visando a exportação de alimentos e matérias-primas, de modo a melhorar as contas externas do país. Os corredores de exportação tiveram seus orçamentos mantidos, ao contrário de outros empreendimentos de então. Algumas obras eram apresentadas aos empreiteiros como necessárias para implantação dessas medidas, como silos, rodovias e ferrovias de escoamento, portos e sistemas de irrigação, mas o conjunto de trabalhos demandados nesse campo não atendia ao capital fixo acumulado pelos construtores nos anos 1970. O que muitos empreiteiros fizeram foi eles mesmos investirem no ramo agropecuário, de modo a obter os benefícios governamentais ali concedidos<sup>1208</sup>.

Os grandes projetos de engenharia da ditadura passaram a ser criticados e tiveram seus ataques também por parte de ministros e figuras do aparelho de Estado. A revista *O Empreiteiro* vociferou no seu editorial: “O povo está na rua exigindo os seus direitos. Se tivermos dinheiro, devemos aplicar em transporte de massa, saneamento básico e habitação popular. Não em elefantes brancos.” Nessa mesma linha, o último ministro dos Transportes da ditadura criticava o que chamava de obras faraônicas de períodos anteriores<sup>1209</sup>.

No novo arranjo dos ministérios, a pasta do Interior ganhava força e a dos Transportes ficava esvaziada pelo direcionamento de seus recursos para outras áreas. Segundo o ministro

---

<sup>1205</sup> Informe Sinicon. Edição de 29 de maio de 1984, nº 14, ano I.

<sup>1206</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de outubro de 1982, nº 179.

<sup>1207</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias... op. cit.* p. 15-24.

<sup>1208</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de janeiro e de julho de 1979, nº 132 e 138.

<sup>1209</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de abril de 1980, nº 147.



Eliseu Resende, a prioridade continuava sendo as ferrovias, apesar de ele ser histórico defensor das rodovias e ter lutado por projetos de estradas na Amazônia. A ferrovia do Aço ficou à mercê das idas e vindas, com sua obra ora interrompida, ora retomada, sem continuidade dos serviços e sem término até o final do governo Figueiredo<sup>1210</sup>.

O traço mais evidente da perda de poder dos empreiteiros rodoviários diante da ascensão de outras frações da classe dominante e da elevação de novas prioridades das políticas estatais foi o desvio de recursos da área de transportes para outras áreas da atuação do Estado, conforme vemos na tabela 4.9.

Tabela 4.9 – Recursos do Imposto sobre Combustíveis (IULCLG) destinados ao DNER:

<b>Norma estatal:</b>	<b>Porcentagem reservada ao DNER:</b>
Decreto-lei 8463, de 27/12/1945	40%
Lei 302, de 13/07/1948	40%
Lei 2004, de 03/10/1953	30%
Lei 2975, de 27/11/1956	30%
Lei 4452, de 05/11/1964	34,176%
Decreto-lei 61, de 21/11/1966	29,2608%
Decreto-lei 208, de 27/02/1967	43,8912%
Decreto-lei 343, de 25/04/1967	37,92%
Decreto-lei 555, de 25/04/1969	37,92%
Decreto-lei 1091, de 12/03/1970	37,92%
Decreto-lei 1279, de 05/07/1973	37,92%
Lei 6093, de 29/08/1974	34,128%
Decreto-lei 1420, de 09/10/1975	22,752%
Decreto-lei 1511, de 28/12/1976	18,96%
Decreto-lei 1691, de 02/08/1979	15,168%
Decreto-lei 1754, de 31/12/1979	11,376%
Decreto-lei 1859, de 17/02/1981	0%

Fonte: Informe Sinicon. Edição de 21 de maio de 1984, nº 13, ano I.

O imposto sobre combustíveis foi criado em 1945, com a lei Joppert e dali tiveram início as grandes obras rodoviárias federais, com os recursos do imposto, depositados no Fundo Rodoviário Nacional (FRN) e usados pelo DNER. Os recursos desse imposto foram parcialmente tomados historicamente por projetos estatais como a Petrobrás, o Plano Aeroviário Nacional (PAN) e outros projetos do setor aéreo, a RFF e as obras ferroviárias, o MME e empreendimentos em energia e mineração, além do Conselho Nacional de Energia Nuclear (CNEN) e os planos atômicos. No período do “milagre”, o DNER ganhou fôlego nos recursos auferidos com o imposto, impulsionando a construção rodoviária. No governo

<sup>1210</sup> O Empreiteiro. Edições nº 108, 110, 115, 118, 129, 136, 137, 139, 140, 141, 145, 156, 179, 190 e 192.

Geisel, no entanto, os recursos direcionados ao DNER caíram paulatinamente, indo dos 37,92% a que a autarquia tinha direito no início de 1974 até 18,96%, no fim desse governo. Já no governo Figueiredo, o DNER perdeu os recursos vinculados na arrecadação tributária a que tinha direito, sendo esses desviados também de outros órgãos, direcionados para o Fundo Nacional de Desenvolvimento (FND). Este geria receitas a serem alocadas em qualquer área governamental, conforme decisão tomada pelo poder executivo. No período Figueiredo, boa parte desses recursos foi direcionada para pagamento da dívida pública, em detrimento dos investimentos, que antes dominavam os gastos com os fundos obtidos com o tributo<sup>1211</sup>. Assim, as receitas não-vinculadas do imposto se elevaram no compasso das perdas do DNER:

Tabela 4.10 – Recursos do Imposto sobre Combustíveis (IULCLG) não-vinculados:

<b>Norma estatal:</b>	<b>Porcentagem não-vinculada:</b>
Decreto-lei 1691, de 02/08/1979	0%
Decreto-lei 1754, de 31/12/1979	26%
Decreto-lei 1859, de 17/02/1981	55%

Fonte: Informe Sinicon. Edição de 21 de maio de 1984, nº 13, ano I.

Trajetória semelhante ao do IULCLG se deu com a TRU:

Tabela 4.11 – Recursos da Taxa Rodoviária Única (TRU) destinados ao DNER:

<b>Norma estatal:</b>	<b>Porcentagem reservada ao DNER:</b>
Decreto-lei 8463, de 27/12/1945	40%
Lei 6261, de 14/11/1975	26%
Decreto-lei 1754, de 31/12/1979	8,5%
Decreto-lei 1859, de 17/02/1981	0%

Fonte: Informe Sinicon. Edição de 21 de maio de 1984, nº 13, ano I.

Os recursos eram direcionados para as receitas não-vinculadas, que atendiam ao pagamento dos débitos governamentais e também aos projetos prioritários do governo, como a construção da usina de Itaipu e as obras da Petrobrás. Enfim, recursos eram drenados do DNER – que empregava pequenas, médias e grandes empreiteiras – para atender os débitos públicos e grandes projetos de engenharia, ou melhor, atendendo aos credores estrangeiros e nacionais e também aos grandes empreiteiros, que tocavam as poucas obras que mantinham razoavelmente seu cronograma de trabalho. A derrubada da centralização dos recursos no FND foi uma das principais demandas do Sinicon no período Figueiredo<sup>1212</sup>.

<sup>1211</sup> Informe Sinicon. Edição de 21 de maio de 1984, nº 13, ano I.

<sup>1212</sup> Informe Sinicon. Edição de 14 de maio de 1984, nº 12, ano I.

Na área de energia, o MME congelou projetos e manteve outros. Enquanto novas usinas não eram iniciadas, os recursos eram encaminhados praticamente sem cortes para a construção de Itaipu, Tucuruí e as térmicas de Angra, atendendo às grandes empreiteiras envolvidas nesses projetos. Na transição para o período Sarney, regiões do país ficaram sob racionamento de energia e “apagões”, não em virtude só da falta de fontes geradoras de eletricidade, mas em função de os investimentos terem se dado primordialmente na geração de energia durante a ditadura, em detrimento da transmissão e da distribuição<sup>1213</sup>. Tratava-se de outra distorção criada pelo poder das empreiteiras e outros interesses junto às empresas estatais de energia, já que as grandes construtoras viam maiores possibilidades de serviços e lucro na montagem de grandes centrais geradoras de energia.

Na área de energia, a Petrobrás tinha um regime especial dentro da Secretaria Especial de Controle das Estatais (Sest), novo órgão criado pelo governo Figueiredo que previa a interrupção da expansão das companhias estatais e o controle de seus gastos. Os amplos investimentos da empresa pública de petróleo nesse momento ativavam firmas de engenharia de alta tecnologia e capacidade técnica que lhe prestavam serviços e que consolidaram um pequeno grupo de construtoras capacitadas para serviços no setor<sup>1214</sup>.

Consoante o processo de abertura e confronto eleitoral com as forças de oposição, o governo federal reforçou os gastos em obras de saneamento e habitação reunidos no Ministério do Interior. Para essa função, Figueiredo nomeou Andreazza, que conduziu um extenso programa de obras, principalmente no Nordeste e em algumas favelas de grandes cidades, como foi o caso do Promorar (Programa para Erradicação da Sub-Habitação) na comunidade da Maré, no Rio de Janeiro, e na de Alagados, em Salvador. Na construção habitacional, a proposta de construção de 6 milhões de unidades habitacionais, 1 milhão por ano, no governo não foi alcançada, mas levou a uma extensa criação de moradias populares. Posteriormente, o presidente Luís Inácio da Silva afirmou: “A história a gente não pode negar. Foi no governo (João) Figueiredo o ano em que se construíram mais casas no Brasil”<sup>1215</sup>. Apesar do alto número de casas construídas, a priorização da quantidade em detrimento da qualidade resultou em unidades habitacionais precárias. Com o projeto de construção industrializada, voltado para o barateamento da obra, muitos empreiteiros participaram do

---

<sup>1213</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de outubro de 1985, nº 215; MENDES; ATTUCH. *Quebra... op. cit.* p. 298.

<sup>1214</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de novembro de 1977, nº 118, e de outubro de 1983, nº 191.

<sup>1215</sup> O GLOBO. Edição de 30 de dezembro de 2009. Coluna de Ilmar Franco, p. 2.

empreendimento. No final do governo Figueiredo, no entanto, o novo presidente do BNH foi acusado de defender mais os agentes financeiros do que os construtores<sup>1216</sup>.

O que vimos ao longo da ditadura não foi a continuidade de um mesmo bloco de poder sem rearranjos, mas determinada composição de forças que dava suporte ao regime autoritário. O pacto político era assentado em certos elementos básicos – repressão aos movimentos de trabalhadores, certa liberdade para o capital estrangeiro, dentre outros – e que teve algumas modificações de período a período e de governo a governo. Condicionada pelas modificações nos quadros da economia internacional e na capacidade interna das contas públicas, essas nuances levaram a modificações nas políticas públicas durante o regime. Os empreiteiros não estiveram à margem desse processo e suas frações e grupos participaram de diferentes formas e em distintas medidas nos grupos dirigentes em cada momento. Assim, no período de predomínio do capital estrangeiro e associado, sobressaíam construtores como a Metropolitana de Haroldo Polad, relacionada ao Ipes e às multinacionais. No delphinato, as construtoras rodoviárias do Sinicon eram as grandes beneficiárias das obras, com as políticas de Andreazza e Sebastião Camargo e as paulistas ganhavam força junto a Delfim. O período Geisel fortaleceu as grandes empreiteiras e viu a ascensão de grupos alternativos, como a baiana Odebrecht e o fortalecimento das mineiras AG e MJ. Por fim, na volta de Delfim ao ministério, retomou força a CC, mas naquele momento já se assentava um oligopólio consolidado de quatro empresas – CC, AG, NO e MJ – que continuaram com poder dali por diante e mantiveram força na transição política e no novo regime político pós-1988.

#### **4.3 – “Morreu na contramão atrapalhando o tráfego” – empreiteiros e políticas para os trabalhadores:**

Marx ressalta n’O Capital várias formas usadas pelo empresariado para ampliar as margens de lucro. No que concerne aos trabalhadores, ele verifica estratégias dos capitalistas para prolongar a jornada de trabalho, dentro e fora da legalidade, no que resulta, de acordo com a sua análise, na mais-valia absoluta. Com consequência direta também para os operários, Marx nota que os donos de fábrica, objetivando maiores ganhos, faziam economia no capital constante, com a superlotação de recintos estreitos e insalubres, economizando edificações, acumulando maquinaria perigosa à saúde do trabalhador e omitindo-se na

---

<sup>1216</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de março de 1984, nº 196.

proteção do mesmo<sup>1217</sup>. No que diz respeito à indústria da construção no Brasil, notamos a utilização de mecanismos análogos por parte dos empresários com o fito de elevar o lucro em cada empreendimento. No caso específico da ditadura, essas práticas foram fortemente escoradas em políticas públicas que facilitavam a obtenção de mais-valia absoluta e redução com gastos em capital constante. Portanto, uma outra face das políticas de beneficiamento dos empreiteiros durante o regime civil-militar se fez evidente nas políticas para a classe trabalhadora, o que se verificava na política salarial, no cumprimento da legislação trabalhista, na proteção do operário, dentre outros aspectos.

### **Condições de trabalho e organização dos operários na construção pesada:**

O golpe de 1964 representou uma dura derrota para os trabalhadores brasileiros em geral. O novo equilíbrio de classe imposto pelo regime foi fortemente negativo para as classes subalternas, com medidas de contenção dos salários, fim da estabilidade nas empresas privadas, instituição de poupanças compulsórias, fim do direito de greve e política de repressão sindical. Paul Singer destaca a inflação como uma forma de poupança forçada que transfere renda do trabalho para o capital e, com a liberação dos preços antes tabelados, o custo de vida se elevou em 80% em 1964. Dando suporte à política salarial, o governo destituiu 563 diretorias de sindicatos e interveio em 4 das 6 confederações de trabalhadores. Em seu lugar, foram postos interventores e os sindicatos passaram a ter um viés mais assistencialista e menos político. Líderes operários foram assassinados, outros, presos ou tiveram direitos políticos cassados. Tornou-se prática a elaboração de “listas negras”, nas quais constavam os nomes dos operários mais combativos, que tinham entrada negada nas empresas. Com os seus mecanismos de pressão cerceados, os trabalhadores viram o poder de compra dos seus salários se reduzir ano a ano até 1974 e lançaram mão de horas extras e trabalho feminino e infantil, de modo a completar a renda familiar. A piora das condições de trabalho e vida dos operários e demais assalariados era ainda mais grave para os trabalhadores não-qualificados, o que levou Ruy Mauro Marini a falar de superexploração da força de trabalho e Octavio Ianni, de mais-valia extraordinária<sup>1218</sup>.

Essa nova configuração se verificou na indústria de construção de maneira cabal, dado ser esse um dos setores que mais emprega força de trabalho no país. O salário mínimo, que

---

<sup>1217</sup> MARX, Karl. *O Capital. op. cit.* Livro I, capítulos 5, 8 e 10.

<sup>1218</sup> SINGER, P. *A Crise... op. cit.* p. 50-60; GORENDER, Jacob. *Combate nas Trevas*. São Paulo: Ática, 1987. p. 141-52; IANNI, Octavio. *A Ditadura do Grande Capital. op. cit.* p. 64-78; MARINI, Ruy Mauro. *Dialética da Dependência*. Petrópolis / Buenos Aires: Vozes / Clacso, 2000. p. 11-103.

servia de marco para outros salários<sup>1219</sup>, era usado na construção como referência prioritária, sendo que a média básica de proventos variava ali de um a dois salários mínimos<sup>1220</sup>, apesar de haver também o regime de salário-hora, muito comum no setor. Pesquisa do Dieese mostra que os salários reais na indústria de construção tiveram queda em toda década de 70<sup>1221</sup>.

O golpe de 64 redundou em intervenções em sindicatos também da construção. Assim, o ativo sindicato dos trabalhadores da indústria da construção de Brasília, no qual tinha força o PCB<sup>1222</sup>, sofreu intervenção do governo, que afastou trabalhadores de sua direção. Houve cassações no Rio e para o Sindicato dos Trabalhadores da Indústria da Construção da cidade foi nomeado um interventor. Os operários empregados nas empreiteiras tinham a sua própria agremiação, o Sindicato dos Trabalhadores da Indústria da Construção Pesada (Sintrapav), que não contava com a confiança dos operários e que não teve grande combatividade durante o regime. O sindicato tinha o dia do seu padroeiro, São Judas Tadeu, homenageado como o protetor dos trabalhadores da construção, comemorado em 22 de outubro, geralmente com a presença de um representante do sindicato patronal, o Sinicon. Em 1981, o sindicato dos trabalhadores conseguiu condenar 35 empresas à multa por desrespeitar o seu feriado<sup>1223</sup>.

A rotatividade dos trabalhadores em postos de trabalho, elevada após a instituição do FGTS, era especialmente significativa no setor. Pesquisa encomendada pelo sindicato dos trabalhadores da indústria da construção civil junto ao Dieese em 1978 mostra que 34% dos operários do setor ficava até um ano na empresa e outros 37% entre 1 e 2 anos. A rotatividade era maior entre os trabalhadores não-qualificados, sendo que só 5% desses ficavam mais de 4 anos na mesma empresa. Isso acontecia por características específicas do setor, como o fato de empregar parcela de mão-de-obra apenas para uma obra, desempregando-a em seguida. O engenheiro Aloysio Pinto, entrevistado pela revista *O Empreiteiro*, explica a tendência pelo “primitivismo dos trabalhadores da construção”, afirmando que essa marca se deve também à “própria índole do brasileiro [que] é de não parar muito tempo num só lugar”. Alegando “espírito aventureiro”, o engenheiro sugere que “entretanto a variação dos salários de uma empresa para outra influi muito no aumento da rotatividade.”<sup>1224</sup>.

---

<sup>1219</sup> OLIVEIRA, Francisco de. *A Crítica da Razão Dualista*. *op. cit.* p. 107-19.

<sup>1220</sup> FJP. *Diagnóstico Nacional da Indústria da Construção*. *op. cit.* Sumário executivo. p. 1-51.

<sup>1221</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de outubro de 1978, nº 129.

<sup>1222</sup> SOUSA, Nair Heloísa Bicalho de. *Trabalhadores Pobres e Cidadania: a experiência da exclusão e da rebeldia na construção civil*. Tese de doutorado em Sociologia. São Paulo: USP, 1994. p. 10-61.

<sup>1223</sup> KLAUSMEYER, Maria Luiza Cristofaro. *O Peão e o Acidente de Trabalho na Construção Civil no Rio de Janeiro: elementos para uma avaliação do papel da educação nas classes trabalhadoras*. Dissertação de mestrado em Educação. Rio de Janeiro: FGV, 1988. p. 16-53; Informe Sinicon. Edição de 1/10/1984, nº 27, ano I.

<sup>1224</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de outubro de 1978, nº 129.

O trabalhador da construção tinha algumas características particulares. Pelo fato de essa indústria ser a principal porta de entrada para os trabalhadores na cidade e empregar muita força de trabalho não-qualificada, a origem dos operários era sobretudo rural, sendo muitos deles do Nordeste. Pesquisa da Fundação Getúlio Vargas (FGV) sobre a força de trabalho na indústria da construção na Guanabara em 1972 apontou que 55% dos trabalhadores vinham do campo e apenas 25,3% do estado do Rio. Ronaldo Coutinho fez estudo de campo com esses trabalhadores e destaca que, ao contrário do que se cogita, eles não saíam da zona rural para a cidade em busca de ascensão social, mas por questões de sobrevivência, dado o baixo nível salarial, dificuldades e endividamento permanente na região de origem. O trabalhador que vinha da zona rural muitas vezes não tinha onde morar na cidade e era comum dormir no canteiro. Um médico de construtora carioca notou que o canteiro era um pequeno pedaço do Nordeste e as próprias formas de diversão e lazer na cidade eram em regiões como a feira de São Cristóvão e os forrós do Largo do Machado e do Catete, esses, próximos aos canteiros de obras do metrô<sup>1225</sup>. Pesquisa da Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalhador (Fundacentro) aponta ainda que em média 40% dos trabalhadores na construção eram analfabetos ou semi-analfabetos nos anos 70<sup>1226</sup>. Sobre o fato de ser tipicamente o primeiro emprego do trabalhador rural ao chegar à cidade, o presidente do Sindicato dos Trabalhadores da Indústria de Construção Civil de São Paulo, Décio Lopes, afirmou em 1979:

Na verdade, os verdadeiros profissionais estão se extinguindo. Normalmente os que trabalham 10 ou 12 horas numa obra logo mudam para uma fábrica, a fim de ganhar melhor salário, porque além do mais esse operário necessita de bom alojamento e alimentação adequada, o que raramente encontra.<sup>1227</sup>

A realização de horas extras na indústria de construção era muito comum e os regimes diários de trabalho chegavam a 18 horas em obras de grande porte. As condições gerais do canteiro eram alvos de queixas dos trabalhadores e motivos de revoltas, principalmente no final do regime. As reclamações giravam em torno do atendimento médico, condições de alojamento, cantina, alimentação, higiene e truculência dos seguranças, que muitas vezes andavam armados pelos canteiros e usavam a força. O repórter Tim Lopes, em 1980, morou e

---

<sup>1225</sup> COUTINHO, Ronaldo do Livramento. *Operário de Construção Civil: urbanização, migração e classe operária no Brasil*. Rio de Janeiro: Achiamé, 1980. p. 11-16; 51-91; SOUSA, Nair Heloísa Bicalho de. *Operários e Política*. op. cit. p. I-XII.

<sup>1226</sup> ROCCA, Miriam Cantelli. *Uma das Faces do Capitalismo Selvagem no Brasil: a (in)segurança do trabalho na construção civil*. Dissertação de mestrado em Serviço Social. São Paulo: PUC-SP, 1991. p. 1-63.

<sup>1227</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de março de 1979, nº 134.

trabalhou como operário alguns dias no canteiro de obras do metrô do Rio, onde vivenciou o cotidiano e colheu queixas dos trabalhadores, fazendo depois reportagens em jornais. Segundo a revista *O Empreiteiro*, um caso “escandaloso” foi o de empreiteira que prestava serviços para a Telesp e provia péssimas condições de trabalho para os operários, que estavam em situação de “escravidão branca”. No final da ditadura, a imprensa passou a dar espaço para essas questões, o que não ocorreu nos anos mais fechados do regime<sup>1228</sup>.

A força de trabalho usada nas obras era recrutada de três formas: ou era do quadro próprio da empresa, com seus engenheiros e técnicos qualificados e experientes; ou contratada especificamente para o empreendimento; ou oriunda de uma empresa arregimentadora de mão-de-obra, as sub-empreiteiras de trabalhadores, chamadas “gatas”<sup>1229</sup>. Este último era o regime mais precário de trabalho, já que não pressupunha vinculação direta da empresa realizadora da obra. Outro trabalhador usado era o de origem prisional. Tal qual outros regimes autoritários do século XX, no Brasil foram usados trabalhadores que viviam sob cárcere, inclusive com denúncias de uso de presos políticos em obras públicas na ditadura. Referindo-se à construção de rodovia na floresta amazônica, Wilson Quintella afirma que haviam enviado de Cuiabá 50 presos para ajudar nas obras e relata que a Camargo Corrêa teve problemas ali com seringueiros locais, que viam seus empregados fugirem de um sistema de escravidão por dívida para trabalharem para a empreiteira. O diretor da construtora paulista relata outro caso de trabalhadores vindo da prisão:

Recrutava-se todo o pessoal disponível, até mesmo os foragidos da prisão – um dia descobriram que um dos nossos melhores armadores de ferro havia escapado da cadeia de S. Bernardo do Campo. Conta-se ainda que o delegado de uma cidade próxima à obra, Porto Epitácio, um dia abriu a porta da cadeia e mandou todos os seus presos trabalharem na barragem, assim como ocorreu na delegacia de Cuiabá, quando iniciamos a BR-29.<sup>1230</sup>

Esse testemunho mostra como o uso mão-de-obra prisional parece ter sido comum em obras com demanda de muitos trabalhadores, ainda mais em regiões remotas.

Um regime especial de trabalho se dava na construção de barragens e hidrelétricas, já que o empreendimento criava alojamentos para milhares de trabalhadores e tinha um sistema de logística complexo e, muitas vezes, falho no que toca os trabalhadores. Nesses ambientes, quando ocorriam protestos dos trabalhadores, os resultados eram mais violentos, dadas as condições de confinamento e distância do canteiro de povoados e da região de origem do

---

<sup>1228</sup> SOUSA, Nair Heloísa Bicalho de. *Operários e Política*. *op. cit.* p. 1-6; *O Empreiteiro*. Edições nº 148 e 85.

<sup>1229</sup> CHAVES, Marilena. *Indústria da Construção no Brasil*. *op. cit.* p. 29-77.

<sup>1230</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. *op. cit.* p. 199-224.



trabalhador. Na reportagem da revista O Empreiteiro sobre a obra da UHE de Jaguará, pela Mendes Júnior em Minas, foram apresentadas as condições gerais do canteiro. A construtora ficava responsável pelo alojamento e o cuidado com os trabalhadores, no que o órgão contratante (a Cemig) não interferia. Os dirigentes da empreiteira se gabavam de manter junto às obras uma vila residencial para 4.000 pessoas, escolas para 430 crianças, hospital com 25 leitos, centro cirúrgico, gabinete dentário, clube para atividades esportivas e sistema no qual o trabalhador não pagava aluguel, água ou energia. Afimou Murillo Mendes que o ambiente contava com “todos os requisitos mínimos de conforto [...], sem adotar uma política paternalista”. E dizia pagar bem os operários: “Quanto ao nível salarial do pessoal que trabalha na obra, basta citar que em recente levantamento foi constatado que 99% das casas possuem televisores e outros eletrodomésticos”. Uma forma de aquietar os trabalhadores e garantir ambiente tranqüilo era prover sinal de TV: “Para que a imagem de televisão chegasse lá, a empresa mandou instalar, por sua própria conta uma torre retransmissora.” Havia comércio de alimentos explorado por particulares, com supervisão da empreiteira, “para evitar especulação”. Mendes dizia se preocupar com a segurança, mantendo 47 homens circulando na obra. Segundo ele, todos os acidentes eram registrados e analisados pela Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (Cipa), sendo o índice, segundo seu relato, baixo<sup>1231</sup>.

Apesar da descrição do empresário, as reclamações de operários sobre as condições de vida e trabalho em canteiros de hidrelétricas eram muitas e as reações viriam de forma dura no final da ditadura. Mais que os salários e as condições de trabalho, o tema mais em voga no que toca as relações trabalhistas na construção eram os acidentes e a saúde do trabalhador.

### **Acidentes de trabalho e culpabilização dos operários:**

Resta saber que no Quarto Centenário o carioca, esse otário, vai ter água pra chuchu. Pois tem morrido um bocado de operário pra aliviar nosso calvário com a adutora do Guandu.<sup>1232</sup>

A citação de Vinícius, datada de janeiro de 1965, pode indicar como uma característica histórica das condições de trabalho no Brasil foi potencializada pela ditadura, a do alto índice de acidentes de trabalho. Com o objetivo de produzir mercadorias baratas e elevar as taxas de lucro, os empresários economizavam em mecanismos de segurança para os trabalhadores, acarretando altas cifras de acidentes, muitos letais, além de doenças relacionadas ao trabalho.

---

<sup>1231</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de fevereiro de 1970, nº 25.

<sup>1232</sup> MORAES, Vinícius de. Crônica ‘Toadinha de Ano Novo’. In: *Para uma Menina com uma Flor: crônicas*. Rio de Janeiro: Editora do autor, 1966. p. 119.

Com a ditadura e seus novos mecanismos institucionais, como a retenção da justiça trabalhista e a reformulação do sistema de previdência, os números de acidentados no trabalho se multiplicaram, acompanhando o crescimento econômico e o tacanho ou nulo controle sobre as empresas que não respeitavam a legislação e desconsideravam a saúde de seus funcionários.

A OMS fez relatórios sobre o assunto e denunciou as condições de trabalho no país, mostrando sua liderança estatística mundial no quesito. O organismo internacional indicava que dos 77 milhões de trabalhadores brasileiros, 1,47 milhão se acidentaram em 1972, segundo os registros oficiais<sup>1233</sup>. O próprio presidente da República ressaltou em cerimônia de posse do novo presidente da CBIC em 1980 que o país era recordista em estatísticas de acidentes de trabalho, contabilizando 1,5 milhão de casos registrados anualmente, no que a indústria de construção tinha um papel central<sup>1234</sup>. Parte desses acidentes eram mortais e, segundo a Folha de São Paulo, em 1971, 2.559 operários morreram em acidentes de trabalho, 4.001 em 1975 e a 4.824 em 1980, índice mantido quase inalterável na primeira metade dessa década<sup>1235</sup>. Já a OIT trazia dados bem diferentes, contabilizando 8.892 óbitos ocasionados por trabalho no Brasil em 1980, contra 4.400 nos EUA, que tinha o dobro da população economicamente ativa brasileira<sup>1236</sup>.

A parcela significativa representada pela construção nesses índices era ressaltada pela revista *O Empreiteiro*, em editorial em 1974: “Neste contexto, o setor de Construção está consciente que lidera as estatísticas de acidentes, disparando na frente de outros setores industriais.” Nesse ano, foram 400 mil acidentes na construção, segundo a revista *O Empreiteiro* e 1.796.761, de acordo com os dados trazidos pela Fundacentro<sup>1237</sup>. A centralidade da construção nos acidentes de trabalho não era nova e no Estado Novo, a indústria era a terceira responsável por trabalhadores acidentados no Rio<sup>1238</sup>.

Várias eram as doenças verificadas entre os operários da construção. Em função do trabalho pesado e da alimentação insuficiente provida pela empresa, a desnutrição era um mal comum entre os trabalhadores do setor. Com a exposição à luz do sol, havia câncer de pele e hiperpirexia. O trabalho com máquinas que emitiam altos ruídos, muitas vezes sem o equipamento adequado, levava a distúrbios no ouvido interno e perturbações psíquicas, insônia e outras doenças. O trabalho com materiais radioativos, como o pó de amianto, eram

<sup>1233</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de novembro de 1974, n° 82.

<sup>1234</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de setembro de 1980, n° 152.

<sup>1235</sup> *Apud* KLAUSMEYER, Maria Luiza Cristofaro. *O Peão... op. cit.* p. 55-140.

<sup>1236</sup> ROCCA, Miriam Cantelli. *Uma das Faces do Capitalismo Selvagem no Brasil. op. cit.* p. 1-63.

<sup>1237</sup> *O Empreiteiro*. Edições n° 82 e 101. ROCCA, Miriam Cantelli. *Uma das Faces... op. cit.* p. 1-63. De acordo com essa mesma fonte, entre 1971 e 1976, os acidentes anuais no setor variavam de 1,3 a 1,9 milhões de casos.

<sup>1238</sup> LOBO, Eulália Maria Lahmeyer; OLIVEIRA, Antonio de. “O Estado Novo e o sindicalismo corporativista, 1937-1945”. In: LOBO, Eulália Maria Lahmeyer (org.). *Rio de Janeiro Operário. op. cit.* p. 102-96.

outro perigo para o trabalhador e levavam a patologias próprias, além da “alergia de pedreiro”, alergia à poeira que acometia operários da construção. O trabalho com ar comprimido levava a intoxicação com nitrogênio e problemas ósseos<sup>1239</sup>. Esse último distúrbio era comum na construção pesada, nos serviços de fundações. Os tubulões usados em obras de pontes requeriam o trabalho com ar comprimido, o que causava a necrose do osso desintegrando as juntas ósseas no ombro e quadris. Esse tipo de lesão só começou a ser controlado no Brasil em 1971 e foram numerosos em algumas obras. Na construção da ponte Rio-Niterói, foram registrados 45 mil casos de doença de descompressão e outros de necrose asséptica, sendo notificados 59.284 casos entre os trabalhadores do metrô de São Paulo. Na construção pesada, a principal causa de acidentes eram as quedas, havendo também casos com quedas de ganchos, objetos e torres, choques elétricos, desmoronamento de barrancos e de valas, além de acidentes envolvendo maquinário, desabamentos, explosivos, estruturas provisórias e materiais radioativos<sup>1240</sup>.

Alguns casos de acidentes podem ser citados por seu caráter emblemático. Houve situações de vários mortos em um mesmo acidente na construção da ponte Rio-Niterói, Itaipu e outros grandes empreendimentos. Um caso ocorreu no metrô do Rio em 1978, com “o colapso da lança de guindaste no centro, na Cinelândia; o incêndio nos alojamentos dos operários e o rompimento da laje no Centro de Manutenção, que matou dois operários e feriu muitos outros.” Nesse mesmo trecho da obra, tocado pela Cetenco, havia denúncias de má qualidade das refeições dos operários e “maus tratos infligidos por guardas de segurança que policiam os canteiros de obras e tratam os operários como delinqüentes.”<sup>1241</sup> Na rodovia dos Imigrantes, realizada junto a encostas da serra do Mar, operários fugiram temendo “novos deslizamentos de terra no canteiro, que ocorreram por falta de contenção.”<sup>1242</sup>

Eram comuns também os acidentes em empreendimentos imobiliários urbanos, apesar de não gerarem tantas vítimas por vez quanto na construção pesada. No final da ditadura, a imprensa passou a noticiar de maneira mais cabal os casos. No início dos anos 80, saíram na imprensa carioca reportagens sobre morte de operário em obra em Niterói, outra no Guarujá, uma por rompimento do cinto de segurança no 33º andar da torre do Rio Sul, no Rio, em obra da Odebrecht, dentre outras. Quando a vítima era o operário, as repercussões do acidente eram limitadas, o que não ocorria quando o lesado estava além dos muros do canteiro, principalmente em certas regiões da cidade. Em 1981, uma pedra foi lançada de dentro de um

---

<sup>1239</sup> KLAUSMEYER, Maria Luiza Cristofaro. *O Peão... op. cit.* p. 55-140; Revista O Empreiteiro. Edição nº 122.

<sup>1240</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 82, 86, 89, 90, 92, 93 e 94.

<sup>1241</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de março de 1978, nº 122.

<sup>1242</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de fevereiro de 1975, nº 85.

canteiro de obra no Leblon e matou um homem que passava pela rua. O caso teve grande divulgação na imprensa e um operário do empreendimento, de responsabilidade da Gomes de Almeida Fernandes (Gafisa), foi a público e admitiu “culpa”, afirmando que tinha tomado bebida alcoólica e por isso agiu incorretamente, levando ao lançamento do objeto. Com a culpabilização do peão da obra, ele recebeu a punição e o caso foi encerrado<sup>1243</sup>.

Esse último exemplo é representativo de uma característica mais ampla vigente no setor, o da culpabilização do próprio operário pelos acidentes. Em cada incidente no canteiro, o empregador era obrigado a preencher uma Comunicação de Acidente de Trabalho (CAT) e nele colocava os motivos para o ocorrido. Maria Klausmeyer notou que a maioria dos acidentes tinha como causa registrada “atos inseguros” realizados pelos funcionários. Em estudo quantitativo, as motivações principais assinaladas para os acidentes eram: ações impróprias, inadequadas ou inseguras por parte dos operários, além de imprudência, negligência, distração ou desatenção. Como ela notou, a culpabilização recaía sobre o indivíduo e sua personalidade<sup>1244</sup>.

Essa marca foi visível nos empreendimentos de construção pesada. Segundo a revista *O Empreiteiro*, os acidentes no setor ocorriam por “atos inseguros – e aqui entra a questão da automatização”<sup>1245</sup>. A revista, bancada por fabricantes de equipamentos, dava como solução para as altas taxas de acidentes o uso de mais máquinas nas obras. Em outra edição, matéria da revista repetiu a mesma alegação: “No Brasil, praticamente [sic] noventa e oito por cento em cada cem acidentes são provocados por atos inseguros, por condições inseguras ou pelos dois fatores em conjunto”<sup>1246</sup>.

O que se nota na ditadura é que, além de culpabilizar o operário pelo acidente do qual ele foi vítima, a displicência com os equipamentos de segurança no canteiro era um bom negócio para os empreiteiros. Diante da situação política e da limitação dos organismos fiscalizadores das condições de trabalho, era lucrativo para as empresas manter obras sem aparatos de segurança adequados para o operário. A Lei Orgânica de Previdência Social (Lops), de 1966, que criou o INPS, implantou um seguro que atendia aos trabalhadores que sofriam acidentes, sendo que o custo de manutenção do operário, após 15 dias de afastamento, não onerava o patrão<sup>1247</sup>. Quem acabava pagando pelo afastamento dos operários de licença eram os próprios trabalhadores, com suas poupanças compulsórias descontadas na folha de

---

<sup>1243</sup> *Apud* KLAUSMEYER, Maria Luiza Cristofaro. *O Peão... op. cit.* p. 55-140.

<sup>1244</sup> KLAUSMEYER, Maria Luiza Cristofaro. *O Peão... op. cit.* p. 55-140.

<sup>1245</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de novembro de 1974, nº 82.

<sup>1246</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de agosto de 1981, nº 164.

<sup>1247</sup> ANDRADE, Eli Gurgel. *O (Des)equilíbrio da Previdência Social Brasileira. op. cit.* p. 45-83.

pagamento. Com isso e a precária fiscalização ao cumprimento das normas, era lucrativo para o empresário não prover segurança adequadas ao trabalhador. Sobre isso, a revista *O Empreiteiro* afirmou: “É fato notório que há empresas construtoras preferem pagar multas por falta de materiais de segurança na obra, do que instalá-los no canteiro.”<sup>1248</sup> O que o periódico não informava era que as multas eram raras e seus valores, módicos. Em outra edição, matéria sobre o alto número de acidentes revelava o seu motivo, ao afirmar que dentre as obras tocadas por empreiteiras, “[...] a segurança em geral é limitada e travada por ser considerada anti-econômica.”<sup>1249</sup> Segundo empresário entrevistado por Miriam Cantelli Rocca, havia normas do Ministério do Trabalho para garantir a segurança do trabalhador, mas “seguir todas as regras complica muito.”<sup>1250</sup> Nesse mesmo sentido, empresários explicavam a não-adoção de equipamentos de segurança pela redução na rentabilidade: “existe um custo para que efetivamente se implante a segurança, para que funcione. Do ponto de vista da produtividade, não parece alterar. Portanto, absorver esse custo não é válido.”<sup>1251</sup> O próprio trabalhador era culpabilizado pelo não-uso dos equipamentos: “O peão dá mais valor quando paga a bota ou o capacete. Caso contrário, ele não cuida do material, perde, vende, quebra, etc.”<sup>1252</sup> Entrevistando operários em obras, Maria Klausmeyer ouviu que estucadores trabalhavam sem cinto, que a CIPA não existia na maioria das obras, que acidentes que não levavam a afastamento não eram notificados e que eles nunca tiveram curso de segurança<sup>1253</sup>.

Com o alto número de acidentes na construção, o governo, ao invés de apertar a fiscalização e multar empresas fora das normas, determinou, em 1976, que o INPS destinasse 2% da receita do seguro por acidentes de trabalho para financiar sem juros a compra de equipamentos de segurança pelas empresas<sup>1254</sup>. O aparelho de Estado entrava com crédito subsidiado para proporcionar equipamentos que deveriam constar como obrigatórios nos canteiros. No final das contas, as políticas do Estado ditatorial brasileiro, além de potencializar os lucros pela política salarial e demais medidas voltadas para a classe trabalhadora, impulsionaram também os acidentes de trabalho, ao transformá-lo em um bom negócio do ponto de vista empresarial, sendo que as próprias tentativas de atenuar os índices de acidentes ocorriam em detrimento dos recursos públicos.

---

<sup>1248</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de setembro de 1976, nº 104.

<sup>1249</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de novembro de 1974, nº 82.

<sup>1250</sup> ROCCA, Miriam Cantelli. *Uma das Faces do Capitalismo Selvagem no Brasil*. op. cit. p. 66-7.

<sup>1251</sup> ROCCA, Miriam Cantelli. *Uma das Faces do Capitalismo Selvagem no Brasil*. op. cit. p. 67.

<sup>1252</sup> ROCCA, Miriam Cantelli. *Uma das Faces do Capitalismo Selvagem no Brasil*. op. cit. p. 68.

<sup>1253</sup> KLAUSMEYER, Maria Luiza Cristofaro. *O Peão...* op. cit. p. 55-140.

<sup>1254</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de junho de 1976, nº 101.

Diante do caráter público e flagrante dos acidentes de trabalho e sua elevação durante o regime, houve movimento para dar resposta à tendência e algumas medidas foram tomadas para atenuar as estatísticas. Apesar dessa movimentação no aparelho de Estado, nenhuma decisão incorreu em radical alteração das posturas dos empresários para proporcionar um adequado sistema de segurança ao trabalhador ou em onerar substancialmente os empregadores pelos acidentes ocorridos com seus funcionários diretos ou indiretos. Uma primeira medida foi a convocação, em 1976, pelo Ministério do Trabalho, do I Congresso Nacional de Prevenção de Acidentes na Construção (Conpac)<sup>1255</sup>. Após essa iniciativa, medidas foram tomadas para tentar reduzir os acidentes no setor. Em dezembro de 1977, decreto-lei n° 6469 estabelecia a responsabilidade técnica da empresa de engenharia, que ficava sujeita a ser chamada aos tribunais para assumir responsabilidades legais e indenizar as vítimas dos acidentes<sup>1256</sup>. Apesar do caráter aparentemente duro da deliberação, não houve substantiva modificação nas condições de segurança e punição das empresas desde então.

A partir das mobilizações dos operários, a velocidade do processo de implantação de aparatos de segurança no canteiro se modificou. Com as agitações no ABC paulista, em 1978, editorial da revista *O Empreiteiro* sentenciou: “Talvez num prazo menor do que muitos imaginam, os empresários terão que sacrificar uma parte dos seus lucros na melhoria das condições de trabalho dos seus operários.”<sup>1257</sup> A revista passou a defender a melhora das condições de vida, segurança e trabalho dos operários no canteiro, alertando para os seus benefícios em produtividade. A mobilização dos operários e o fato de o tema da segurança no trabalho constar nas pautas de reivindicações das mobilizações e greves na passagem das duas décadas, levou a mais medidas do governo federal. Em 1978, portaria do Ministério do Trabalho determinou a criação de comissões internas para prevenção de acidentes em todos locais com mais de 50 empregados e o decreto 68.255, de fevereiro de 1981, criou em caráter emergencial a Campanha Nacional de Prevenção de Acidentes de Trabalho<sup>1258</sup>.

O processo de abertura, as mobilizações dos trabalhadores e as medidas estatais tiveram respostas diferenciadas no empresariado. Enquanto a maioria tentava manter as mesmas relações com os trabalhadores dos anos mais duros do regime, outras tomaram a iniciativa de encampar o tema da segurança do trabalhador e a minimização dos acidentes. A paulista Adolpho Lindenberg lançou a revista *Cal-CIPA*, com normas de higiene e segurança

---

<sup>1255</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de junho de 1976, n° 101.

<sup>1256</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de março de 1978, n° 122.

<sup>1257</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de junho de 1978, n° 125.

<sup>1258</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de agosto de 1981, n° 164.

para os canteiros<sup>1259</sup>. Em 1979, construtoras cariocas, como a Carvalho Hosken, Veplan, João Fortes e a Servenco, promoveram a Semana de Prevenção de Acidentes, com cursos para os operários e instrução sobre equipamentos de segurança. A também carioca Wrobel orientou os operários sobre segurança e parece ter sido pioneira no cumprimento estrito das normas legais e de países mais avançados, propondo ainda a “democracia interna na construtora”<sup>1260</sup>.

Apesar dessas iniciativas localizadas, tomadas por conta da pressão operária e para dar aparência de “modernidade” junto ao governo e população, as condições de trabalho e segurança dos operários da construção se mantiveram em um nível precário durante a transição política dos anos 80 e, com a abertura, as reações operárias foram cada vez mais agudas, chegando às grandes revoltas e dos últimos seis anos do regime.

### **Greves, revoltas e quebra-quebras nos canteiros de obras:**

Já nos primeiros momentos da distensão, as mobilizações de trabalhadores começaram a ocorrer. Depois de longo período após as greves de 1968, as paralisações na produção dos operários experimentaram tendência ascendente no governo Geisel, agravadas pela inflação e atenuação da expansão econômica<sup>1261</sup>. Na construção, os dissídios viraram recorrentes e o Sinicon passou a ter como uma de suas principais funções a intermediação de conflitos entre empresas e empregados<sup>1262</sup>. Em 1979, veio à tona a questão e com a redução dos ganhos no setor, os empresários tentavam manter sua taxa de lucro à custa dos empregados:

Com a aproximação de um dissídio coletivo, as negociações entre empregados e patrões são encaminhadas através de um processo normalmente cansativo e prolongado. Na construção civil, nos últimos anos, entretanto, as negociações sempre chegaram a um bom termo, mantendo sobretudo um entendimento sem maiores problemas. Este ano, porém, os empresários estão seriamente preocupados com a situação do mercado, estagnado desde o ano passado.<sup>1263</sup>

A mensagem do editor da revista *O Empreiteiro* mostra uma marca que se repetiria desse ano em diante, a de difíceis negociações entre empresários e operários em torno do reajuste salarial e outras exigências trabalhistas.

---

<sup>1259</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de agosto de 1978, nº 127.

<sup>1260</sup> KLAUSMEYER, Maria Luiza Cristofaro. *O Peão... op. cit.* p. 55-140; *O Empreiteiro*. Edição nº 207. O caso foi analisado por Nilton Vargas em “A prática da fraqueza e da ‘discordância’: a participação dos trabalhadores na gestão de uma construtora”. Rio de Janeiro: Finep/Coppe/Wrobel, 1984.

<sup>1261</sup> Sobre os empresários e as greves 1977-8, ver CRUZ, Sebastião Velasco e. *O Presente... op. cit.* p. 313-54.

<sup>1262</sup> Informe Sinicon. Edições nº 14, 15, 16 e 17, ano II.

<sup>1263</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de março de 1979, nº 134.

Dado o caráter do regime e as decisões judiciais pró-empresários, a forma como os trabalhadores reivindicavam seus direitos não se dava apenas com negociações classistas, sendo seu descontentamento expresso muitas vezes em revoltas, rebeliões e quebra-quebras, os quais Nair Sousa chamou de cidadania do protesto<sup>1264</sup>. Desde fins dos anos 70, ocorreram sublevações de operários nos canteiros do metrô do Rio<sup>1265</sup> e motins similares de usuários de serviços públicos, como os trens suburbanos, em protesto contra tarifas elevadas<sup>1266</sup>. No caso dos quebra-quebras de trabalhadores, eles giravam em torno de reivindicações e em função de acidentes e mortes de operários. Houve caso ocorrido no Rio em que o delegado do trabalho visitou a obra paralisada, que exibia o cartaz “Revoltados”, posto pelos operários, e verificou péssimas condições do alojamento, horas-extras não-recebidas e um operário morto<sup>1267</sup>.

Algumas características comuns acompanham os levantes de trabalhadores na indústria da construção. Além dos acidentes, outra motivação imediata era a das condições de alimentação. Diante de cardápios limitados ou de condições de higiene inadequadas no trato dos alimentos, ocorriam mobilizações e expressões de violência dos operários. Um dos locais mais explosivos eram as cantinas, chamadas por Nair Sousa de “calcanhar de Aquiles” do canteiro<sup>1268</sup>. O Jornal do Brasil de 8 de novembro de 1978 relata um caso ilustrativo:

Operários depredaram às 18:30 hrs. a cantina do canteiro de obras da empresa X. Alegaram que a comida servida estava podre e azeda, provocando diariamente dores de barriga, desinteria, levando alguns deles ao hospital. Depois de quebrarem toda cantina, os operários lançaram na rua panelas, restos de comida, mantimentos, botijões e até um fogão a gás.<sup>1269</sup>

O periódico silenciava na identificação da empresa, mas o caso parece se referir à uma obra imobiliária urbana no Rio. Apesar de levantes como esse nos canteiros em cidades, motins de trabalhadores de grandes obras públicas eram ainda mais violentos.

Um caso ocorreu em Belo Horizonte em 1978, quando operários da construção civil da capital mineira se uniram para reivindicar 100% de aumento dos salários, paralisando os trabalhos. Diante da intransigência dos empregadores em aceitar a reivindicação e com a repressão policial às manifestações, houve intenso quebra-quebra na cidade, com automóveis virados e incendiados, vitrines de lojas quebradas e o tratorista Orocílio Martins Gonçalves,

---

<sup>1264</sup> SOUSA, Nair Heloísa Bicalho de. *Trabalhadores Pobres e Cidadania*. op. cit. p. 204-44. Na tese, a autora traz quadro de quebras ocorridos na construção civil entre 1977 e 1984.

<sup>1265</sup> Analisado por VALLADARES, Lícia do Prado. “O caso dos operários do Metrô do Rio de Janeiro. In: *Cidade, Povo e Poder*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

<sup>1266</sup> Informe Sinicon. Edição nº 5, ano I; MENDONÇA, S. R. de; FONTES, V. *História...* op. cit. p. 70-3.

<sup>1267</sup> KLAUSMEYER, Maria Luiza Cristofaro. *O Peão...* op. cit. p. 55-140.

<sup>1268</sup> O que ela verificou também nas obras de Brasília em SOUSA, N. H. B. de. *Operários...* op. cit. p. 17-64.

<sup>1269</sup> *Apud* KLAUSMEYER, Maria Luiza Cristofaro. *O Peão...* op. cit. p. 55-140.



de 24 anos, morto em meio aos protestos. Segundo a revista *O Empreiteiro*, o ocorrido constituía cenas “que estamos acostumados a ver em Belfast e Beirute”<sup>1270</sup>. Diante da ameaça de intervenção federal no estado e ação das forças armadas, o governador Francelino Pereira cedeu aos grevistas estádio de futebol para as assembléias e distribuiu alimentos entre eles. Em outra mobilização na capital mineira, o sindicato, próximo aos empregadores, foi destituído: “Ao mesmo tempo, uma verdadeira central sindical virtualmente destituiu Pizarro, deixando o comando da greve para sindicalistas mais experientes. Até Lula participou.”<sup>1271</sup>

Se o caso das revoltas de Belo Horizonte amedrontou empresários e governantes, o maior levante em canteiros de obra na ditadura se deu na hidrelétrica de Tucuruí. De acordo com a memória de Wilson Quintella, diretor da empresa responsável pela obra, a Camargo Corrêa, o tratamento dado aos operários era exemplar: “Na organização dos acampamentos de trabalho, proporcionávamos vida de Primeiro Mundo ao nosso pessoal.”<sup>1272</sup> Esse cuidado, segundo seu relato, começava com o pagamento dos ordenados rigorosamente em dia:

Tinham preferência as grandes obras, com milhares de funcionários no canteiro, alguns recém-contratados. Todos precisavam receber o salário na data marcada. Caso contrário, o encarregado da obra não teria como controlar o pessoal. Essa foi uma das razões pelas quais *nunca enfrentamos tumultos em nossos canteiros* [grifo nosso].<sup>1273</sup>

Apesar da imagem idílica apresentada pelo dirigente da construtora, a informação de que não houve problemas nos canteiros da Camargo Corrêa não corresponde aos fatos.

A edição de maio de 1980 da revista *O Empreiteiro* trazia na capa uma imagem aérea do canteiro destruído de Tucuruí com o título “A revolta chega aos canteiros”. A reportagem trazia críticas aos empreiteiros e, em particular, à Camargo Corrêa. No editorial, Joseph Young defendia que “é necessária uma nova mentalidade empresarial que olhe para os interesses sociais com mais carinho”. O título da reportagem trazia nova acusação contra as condições de vida e trabalho impostas pela empreiteira: “Motim no canteiro – os operários se revoltam; Mas com tantas pressões assim, quem é que não se revolta?”<sup>1274</sup>

A sublevação ocorria na segunda maior obra do país, a hidrelétrica de Tucuruí, a cargo exclusivo da Camargo Corrêa. A obra reunia 25 mil operários e tinha como agravante o isolamento do canteiro na floresta amazônica, nas bordas do rio Tocantins. A empreiteira

---

<sup>1270</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de maio de 1981, nº 161.

<sup>1271</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de maio de 1980, nº 148.

<sup>1272</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande... op. cit.* p. 15-24.

<sup>1273</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande... op. cit.* p. 199-224.

<sup>1274</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de maio de 1980, nº 148.

instalou no ambiente “alguns requintes inéditos”, como uma repetidora de TV – o que era praxe nas obras de barragem e uma forma de ocupar os trabalhadores em seus horários de descanso – que, desde 1978, transmitia os programas da Rede Globo.

Este e outros requintes não parecem ter solucionado o problema comum aos canteiros: a violenta tensão social. Em Tucuruí, ela explodiu na madrugada de sábado de Aleluia. Os peões revoltados quebraram dois refeitórios, saquearam o supermercado que serve à vila dos operários e atearam fogo ao centro de vigilância. Rapidamente, as forças da polícia militar paraense intervieram com violência, que resultou em cinco peões feridos, dois com gravidade e um baleado no estômago – José Carlos Ferreira, de 20 anos, que foi removido para o Hospital Santa Izabel, em São Paulo, depois de atendido no hospital do canteiro.

A revolta começou com uma brincadeira dos peões: a malhação de um judas que representava um dos vigilantes da Camargo Corrêa. Vigilantes fortemente armados confiscaram o judas e prenderam os peões que comandavam a brincadeira.<sup>1275</sup>

Como informado na reportagem, a revolta teve início na Semana Santa, quando operários criaram um boneco vestido com a roupa da empreiteira e o malharam tal qual um judas. A gozação teve repressão do sistema de vigilância e assim deflagrou-se a revolta.

Operários informaram à revista Istoé que o levante se deveu à violência como foram feitas as prisões, com chutes e sob a ameaça de armas e o ápice do levante se deu quando os presos eram nove. Após a sua libertação, o motim continuou, com demanda de aumento de 100% dos salários e melhorias nos alojamentos, transportes e alimentação. Operários reclamavam que a última refeição consistia em arroz, feijão e ovo e a empresa afirmava que houve ali um problema isolado de logística. Com o aumento da tensão no canteiro, a polícia do Pará foi ao local e reprimiu os operários e, segundo a revista O Empreiteiro, “foi necessário o uso de bombas de gás e alguns tiros para o alto.”<sup>1276</sup>

A revista O Empreiteiro fez uma reportagem especial sobre o tema, entrevistando outros empreiteiros e o sociólogo César Falcão. Dentre divagações sobre o caráter isolado e confinado do canteiro, Falcão ressaltou: “A revolta de Tucuruí, por exemplo, não à toa começou no alojamento I-3, que tem os operários sem qualificação e que estão em período de experiência, o que é o maior foco dos motins.” Outros levantes na construção civil mostram que a estratificação de ganhos e condições dos operários é um fator de reclamação e protestos, sendo os operários com menor salário e qualificação os mais explosivos. A revista O Empreiteiro demarcava os prejuízos para a empresa:

---

<sup>1275</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de maio de 1980, nº 148.

<sup>1276</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de maio de 1980, nº 148.

A Camargo Corrêa montou alojamentos sofisticados, mas na primeira vez que faltou carne na refeição (por simples problema de transporte, diz a empresa), os peões se revoltaram e proporcionaram alguns prejuízos materiais, de resto insignificantes quanto ao atraso imposto às obras.<sup>1277</sup>

A matéria insinua, em certo apoio à empresa, que essa teria sido a primeira falta de carne. Como contraponto, a revista foi entrevistar Luís Coelho, da Serveng-Civilsan, que indicou como a empresa fazia para evitar eventos similares. Disse que a sua firma tinha boas relações com os trabalhadores, devido à boa alimentação e salários, sendo que “a data de pagamento dos salários é coisa sagrada.” Conta ele que a alimentação devia constar sempre com arroz, feijão e carne, sendo que a última não deveria faltar e sua quantidade devia ser farta. Afirmava não usar segurança ostensiva, como fazia a CC, pela má impressão para o operário, que se “sente marginalizado” e porque o “canteiro fica parecendo campo de concentração”.<sup>1278</sup>

Historicamente, a Camargo Corrêa era conhecida por sua truculência e tratamento de segunda ordem aos operários. O empresário que doou dinheiro para o tortura e a repressão à esquerda armada na ditadura era o mesmo que tinha maiores insatisfações e sublevações nos canteiros de obras. Mais de 20 anos após o fim da ditadura, a mesma empreiteira protagonizou outra revolta de operários nos canteiros da obra da usina de Jirau, no rio Madeira, também em condições adversas de isolamento e violência arbitrária dos fiscais da empresa<sup>1279</sup>.

Independentemente do comportamento de uma ou outra empresa, uma face da violência e truculência da ditadura aparecia sob a forma do controle exercido nos canteiros de obra dos projetos de engenharia do período. O tratamento inadequado, as péssimas condições do alojamento, de alimentação, a falta de segurança, que levava às elevadas taxas de acidentes, além das ilegalidades cometidas, como sub-contabilização das horas extras e não-respeito às leis de trabalho eram medidas praticadas pelas empresas que tinham respaldo do aparelho de Estado e das políticas públicas. Se o governo beneficiava as empresas com subvenções, reserva de mercado, incentivos financeiros, isenções e demanda de obra, outra face do favorecimento das construtoras brasileiras era através da política para os trabalhadores, que incluía arrocho salarial, desrespeito às leis trabalhistas, coerção sobre as suas formas de organização, enfraquecimento dos mecanismos fiscalizadores de segurança, dentre outras medidas e orientações das políticas estatais. As medidas praticadas no regime,

---

<sup>1277</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de maio de 1980, nº 148.

<sup>1278</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de maio de 1980, nº 148.

<sup>1279</sup> O GLOBO. Edição de 17 de março de 2011, p. 27. ‘Quebra-quebra na usina de Jirau’.

que incorriam em uma piora das condições de vida dos operários da construção, serviam para potencializar os lucros das empresas do setor. Não só as políticas de favorecimento direto, mas também as de benefício indireto possibilitavam a maximização dos lucros, proporcionando a acumulação e concentração de capital, o que abria as vias para a consolidação de grandes grupos da construção, como se fizeram mostrar no final do regime.

#### **4.4 – “Estranhas catedrais” – os grandes projetos de engenharia da ditadura:**

Uma forma pela qual as políticas da ditadura para as firmas de construção se mostraram foi nas grandes obras que viraram emblemas do regime. Projetos como a Transamazônica, Itaipu, a ponte Rio-Niterói, as usinas de Angra e outras “estranhas catedrais” eram apresentados como sinal de desenvolvimento e modernidade do país e, apesar das polêmicas, viraram peças de propaganda do governo. Os feitos do regime eram relacionados à sua capacidade de realização de obras e à envergadura dos projetos tocados. Exemplo foram as notas de dinheiro impressas pela Casa da Moeda, que representavam os feitos da “Revolução”, trazendo em seu verso a figura do já falecido Castello Branco e, em seu reverso, as imagens de uma hidrelétrica e satélites espaciais<sup>1280</sup>. Nesses casos, as atividades dos empreiteiros eram relacionadas às realizações do regime. Peças de propaganda eram comuns no “milagre”, dirigidas pela Assessoria Especial de Relações Públicas da Presidência<sup>1281</sup>.

No ocaso do regime, as leituras feitas dos projetos dos anos 70 incorporaram críticas. Em diferentes frentes e mesmo dentro do governo, vieram ataques às políticas dos grandes projetos. Do exterior as críticas incidiam sobre os efeitos ambientais da industrialização acelerada e de projetos que poluíam a natureza. Em meio à abertura, movimentos sociais criticavam grandes obras e sinalizavam o seu impacto social. Do próprio ministério, vinham críticas à escolha de grandes projetos, como se referiu o ministro Cloraldino Severo:

O Brasil construiu algumas pirâmides, que nos levaram à crise econômica atual, obras faraônicas e desnecessárias que fazem hoje todo povo sofrer.  
[...] o povo não come eclusão, o povo não mora em eclusa e nem em obras faraônicas, como auto-estradas desnecessárias e rodovias suntuosas.<sup>1282</sup>

---

<sup>1280</sup> GOMES, Ângela de Castro; KORNIS, Mônica Almeida. “Com a história no bolso: moeda e a República no Brasil”. In: *Seminário Internacional ‘O Outro Lado da Moeda’*. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 2002. p.107-134.

<sup>1281</sup> Estudada por Carlos Fico em *Reinventando o Otimismo: ditadura, propaganda e imaginário social no Brasil*. Rio de Janeiro: EdFGV, 1997.

<sup>1282</sup> Informe Sinicon. Edição de 6 de agosto de 1984, nº 23, ano I.

O pronunciamento do titular dos Transportes tem um contexto próprio. Naquele momento, havia uma crítica generalizada aos grandes projetos dos governos Médici e Geisel. O ministro se referia também à eclusa da usina de Tucuruí, obra da Camargo Corrêa, da qual ele – ligado às empreiteiras mineiras – era um ferrenho crítico.

Nesta parte da tese, não intentamos fazer uma ampla radiografia dos grandes projetos de engenharia da ditadura, mas, através de casos ilustrativos, mostrar as políticas subjacentes aos mesmos, destacando os interesses das empreiteiras nessas obras, bem como o seu beneficiamento com elas.

### **Os metropolitanos urbanos de São Paulo e do Rio de Janeiro:**

Dentre as “estranhas catedrais” da ditadura, muitas foram questionadas em sua concepção e real necessidade. Obras como a Transamazônica, Rio-Santos e Perimetral Norte foram em seu tempo atacadas como desnecessárias. Isso é diferente para os metrô das duas maiores cidades brasileiras, cuja necessidade do serviço era objeto de certo consenso. Os metropolitanos urbanos foram aqui incluídos como empreendimentos polêmicos, não pela decisão de sua implantação, mas pela forma problemática como foram realizados. As críticas se referem ao fato de o meio de transporte público não ter sido prioridade, em proveito dos meios rodoviários, além de prazos não-realizados, atrasos, elevação de custos, irregularidades, tratamento precário aos operários, caráter incompleto das linhas, desapropriações polêmicas e valorização de áreas urbanas já socialmente restritas antes do sistema. Por essas questões, a construção dos subterrâneos das duas metrópoles brasileiras foi cercada de polêmicas, em boa medida contornadas ou sufocadas em função do regime ditatorial vigente.

Se o resultado final em termos de serviço à população foi um sistema metroviário insuficiente, as empreiteiras tiveram ganhos elevados nas obras. Em 1969, os projetos das linhas prioritárias das duas cidades foram orçados em US\$ 624 milhões, no caso paulista, e US\$ 923 mi no Rio, sendo 2/3 desses montantes referentes a serviços de firmas de engenharia e o resto, a materiais elétricos e ferroviários<sup>1283</sup>. As empreiteiras foram as companhias que mais tiveram serviços com os metrô e o fato de as obras serem divididas em lotes permitiu que diversas construtoras tivessem contratos, apesar de os principais trechos terem ficado com as maiores empresas. As obras das linhas paulistas foram avançando em “nível de

---

<sup>1283</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de agosto de 1968, nº 7.

nacionalização”, de 70% na primeira linha, para 85% na segunda e 95% na terceira<sup>1284</sup>. Os números demonstram uma experiência adquirida pelas empreiteiras brasileiras com as obras do metrô que seria usada nas linhas futuras no Brasil e no exterior.

Enquanto o metrô de Londres começou a funcionar em 1863, o de Nova Iorque em 1867 e o de Buenos Aires na década de 1910, depois do subterrâneo do México, a prefeitura de São Paulo constituiu o Grupo Executivo do Metropolitano (GEM), em 1966, na gestão Faria Lima<sup>1285</sup>. Em abril de 1968, o GEM se tornou Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô-SP), que passou a contratar os projetos. Com a imposição do edital de que empresas nacionais só podiam concorrer em consórcio com estrangeiras, o IE e o CE protestaram<sup>1286</sup>. A licitação, no entanto, ocorreu e foi vitorioso o consórcio HMD, composto pelas alemãs Hochtief e Deconsult, além da brasileira Montreal. As duas projetistas de engenharia alemãs eram tradicionais na Europa e tinham prosperado sob o nazismo, sendo também responsáveis pelo projeto do metrô do Rio. Realizando o desenho para a linha prioritária de São Paulo, a Norte-Sul (depois, linha Azul), o consórcio teuto-brasileiro previu o método de construção *cut and cover*, no qual a rua é escavada até o leito da ferrovia, é feito o piso, as laterais e o teto e, depois, a rua é novamente asfaltada. Com o projeto pronto, foi aberta licitação para as obras. O edital também impunha firmas estrangeiras no consórcio construtor, tendo as empreiteiras brasileiras que se juntar a duas estrangeiras, uma com experiência em túneis e outra em estações subterrâneas. Apesar da nova grita dos organismos de engenharia<sup>1287</sup>, o contato mantido entre os engenheiros das firmas nacionais com os de empresas de fora abriu a possibilidade para absorção de conhecimento e experiência daquelas companhias.

A Camargo Corrêa, maior empreiteira do país, tentou o lote mais caro, Vale do Anhangabaú-Sé, e fez contatos na Europa. Wilson Quintella relata que Sebastião Camargo e ele foram à Suécia e firmaram acordo com a francesa Dumez, especializada em estações, e com a inglesa Matt Hay Henerson, com experiência em túneis. Ainda em Estocolmo, os dois dirigentes da empreiteira receberam a notícia de que os ingleses haviam abdicado de participar da obra acusando erro no projeto. Quintella e Camargo pediram indicação da Dumez para empresa de túneis, o que foi atendido, e foram a Londres travar contato com os engenheiros ingleses e descobrir o erro do projeto. Lá, os especialistas da firma inglesa os

---

<sup>1284</sup> <http://www.metro.sp.gov.br/> acessado em 26 de janeiro de 2009; Revista O Empreiteiro. Edição n° 95.

<sup>1285</sup> <http://www.metro.sp.gov.br/> acessado em 26 de janeiro de 2009; Revista O Empreiteiro. Edição n° 34.

<sup>1286</sup> INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia... op. cit.* p. 128-53; CLUBE de Engenharia. *Luta... op. cit.* p. 34-64.

<sup>1287</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande. op. cit.* p. 295-321.

informaram que naquele trecho seria impossível o método *cut and cover*, pois levaria à derrubada de edifícios da região e abalo na estrutura de tantos outros. Os engenheiros ingleses, com a experiência secular em obras metroviárias, explicaram que o melhor para aquela situação era o uso dos *shields*, máquinas perfuratrizes do solo que não implicavam em escavação do terreno e minimizavam abalos nos edifícios, apesar de serem mais caros. Diante desses dados, Sebastião Camargo teria dito:

Ganhamos a concorrência. [...] Vamos fazer uma proposta em cut and cover só para ganhar a concorrência. Quando formos assinar o contrato, diremos à Companhia do Metropolitano que em 'cut and cover' é impossível, pode haver uma tragédia. Eles terão que mudar de idéia.<sup>1288</sup>

A previsão do dirigente da Camargo Corrêa se confirmou. Com valor fictício, a empreiteira venceu a licitação, com preço bem abaixo da segunda colocada, a Cetenco, e depois mostrou ao presidente do Metrô-SP a necessidade do *shield*. A companhia municipal paulista encomendou novos estudos técnicos a duas empresas internacionais que confirmaram os perigos do método *cut and cover* e a CC ganhou aditivos especiais para fazer o trecho, o que levou a Cetenco à justiça contra a CC. O caso é emblemático das artimanhas usadas pelas empreiteiras nas concorrências, uma especialidade da CC.

Wilson Quintella comprou dois *shields* alemães, dois norte-americanos e mais equipamentos. A partir de então, a Camargo Corrêa tomava a liderança da construção metroviária no país e passou a monopolizar máquinas necessárias na construção de trechos do metrô. O equipamento importado logo ganhou dos operários o apelido de “tatu” ou “tatuzão”, como é chamado no Brasil até hoje. A liderança da empreiteira deu a ela força junto à Cia. do Metrô-SP e era possível encontrar representantes da empresa privada e da pública viajando juntos ao exterior para conhecer a tecnologia dos metrôs europeus<sup>1289</sup>.

As obras do metrô paulista seguiram a partir de dezembro de 1969 a uma boa velocidade e tiveram certa continuidade nos governos, em diferentes momentos econômicos, ao contrário do metrô carioca. A Cia. Do Metrô era elogiada pelas empreiteiras por reservar serviços às pequenas, médias e grandes, registrando as firmas interessadas em atuar no empreendimento e distribuindo entre elas os contratos. Apesar do uso de tecnologia e de sua maior rapidez, a obra provocou polêmicas. Havia distúrbios no cotidiano da cidade e hostilizações da população. Dificuldades foram encontradas com cabos e encanamentos, havendo conflitos com a Light, além de dificuldades por falta de mapeamento do subsolo.

---

<sup>1288</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande. op. cit.* p. 295-321.

<sup>1289</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias... op. cit.* p. 295-321; O Empreiteiro. Edição de novembro de 1971, nº 46.

Mesmo com os tatuzões, edifícios foram demolidos e os abalos e o barulho geraram protestos do Mosteiro do São Bento e de dom Paulo Evaristo Arns. Obras foram paralisadas por danificar o Tribunal de Justiça e, diante de reclamações, uma estação foi criada dentro da Escola Caetano de Campos. As primeiras estações eram feitas com o auxílio de empresas estrangeiras e as posteriores, só por nacionais<sup>1290</sup>.

Com menos de três anos de obras, viagem experimental foi feita em 7 de setembro de 1972, em celebração do sesquicentenário da independência, com propaganda do governo e presença do presidente Médici. Dois anos depois, com atraso de meses, os primeiros trechos eram entregues e as obras continuavam na linha Norte-Sul, e, depois, nas outras linhas<sup>1291</sup>.

Se o prazo de pouco mais de quatro anos entre o início das obras e seu uso comercial fazia do metrô de São Paulo menos atrasado que o de Washington, o mesmo não ocorreu no Rio. Uma conjugação de fatores levou o subterrâneo carioca a ter cronograma mais atrasado. O preço mais alto e caráter mais complexo das obras, aliado à menor capacidade financeira do estado, a conturbação administrativa gerada pela fusão e as retaliações político-financeiras pelo fato de o estado ter governo do partido de oposição levaram à marcha mais lenta das obras no Rio. Além de mais demoradas, as obras no metrô carioca tinham maior descontinuidade, com seguidas interrupções ou diminuição da velocidade nos trabalhos.

Apesar do ritmo mais lento, a Cia. do Metrô-RJ foi fundada na mesma época e o projeto elaborado quase ao mesmo tempo que o paulista. Havia proposta soviética de projeto e financiamento das obras, mas foram as alemãs Hochtief Essen e Deconsult que firmaram o desenho básico da linha prioritária do subterrâneo do Rio, com uma primeira fase prevendo ligação da Glória à Central, uma segunda fase com extensão até Saens Peña e Praça Nossa Senhora da Paz e, depois, ligações até Jacarepaguá, Pavuna, São João de Meriti, Niterói e São Gonçalo. A escolha da ligação entre zona Sul e centro da cidade como linha prioritária repetia um padrão vivido nas intervenções urbanas da ditadura. Maurício de Abreu nota que as principais obras dos anos 60 e 70 na cidade foram concentradas no núcleo urbano, sendo que entre 1975 e 1977, a zona Sul correspondia a 80,5% dos investimentos em esgoto na cidade. A Perimetral, a ponte Rio-Niterói, os túneis Rebouças e Santa Bárbara, o emissário submarino de Ipanema e interceptador oceânico, o aterro do Flamengo, o viaduto Paulo de Frontin, a auto-estrada Lagoa-Barra reforçaram esse quadro, além das remoções em favelas da região e expulsão de sua população para subúrbios distantes da zona Oeste e Norte<sup>1292</sup>.

---

<sup>1290</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. op. cit. p. 295-321.

<sup>1291</sup> INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia...* op. cit. p. 128-53.

<sup>1292</sup> ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. op. cit. p. 13-33.



Para a implementação de uma linha prioritária ligando Tijuca, Centro e Zona Sul, era usada justificativa técnica dos engenheiros alemães da alta concentração demográfica na região, fazendo ali mais premente a necessidade de um transporte público de massas:

As autoridades estaduais e federais encarregadas de estudar e decidir sobre a prioridade do projeto, depois de examinar cuidadosamente os estudos técnicos e econômicos existentes sobre os problemas de tráfego da Rio de Janeiro, em decisão que terá profunda influência na vida e no desenvolvimento da cidade, chegaram à conclusão de que o metrô é uma necessidade vital imediata.<sup>1293</sup>

Assim, a linha básica do metrô era implantada em região que já tinha os terrenos mais valorizados da cidade, redundando em um incremento da renda da terra que beneficiava os detentores de propriedades nos ambientes por onde passava a linha básica do metrô.

Apesar do projeto definido e das obras iniciadas entre Cinelândia e Glória em 1970, a velocidade era lenta. Uma dificuldade era o preço do empreendimento, sendo o quilômetro do metrô do Rio cotado em US\$ 15 milhões, contra os US\$ 9,7 milhões de São Paulo, devido às rochas graníticas e lençóis freáticos a 1,5 metro abaixo do asfalto<sup>1294</sup>. Outro problema eram as receitas do estado da Guanabara, que não tinham o mesmo padrão do município de São Paulo. Porém, o maior obstáculo era o governo federal, que dificultava financiamentos para a Cia. do Metrô-RJ no governo Médici e o responsável pela aprovação dos empréstimos estrangeiros era o Ministério da Fazenda, de Delfim, que, ligado aos empreiteiros paulistas, priorizava os empréstimos, sobretudo alemães, para o Metrô-SP. Havia uma inclinação menor em permitir recursos estrangeiros e federais para a antiga capital, dominada politicamente pelo MDB.

As obras do metrô do Rio pouco avançaram até 1974. Apenas no governo Geisel e a imposição do governador Faria Lima no novo estado do Rio que os trabalhos ganharam ritmo vigoroso, com liberação de empréstimos federais e estrangeiros para as obras. O novo governador pôs o general Milton Gonçalves na chefia da Cia. do Metrô e impôs ritmo militar aos serviços<sup>1295</sup>. A obra foi uma das várias no estado com a fusão, tendo a nova federação função no II PND de centro da inovação técnica e científica nacional, com ampliação da Fundação Oswaldo Cruz, implementação da COPPE-UFRJ, centros da Nuclebrás e usinas de Angra, pólo da indústria naval nacional e Companhia Brasileira de Computadores<sup>1296</sup>.

O avanço das obras não foi desacompanhado de dificuldades. Na Cinelândia, a Cetenco encontrou encanamentos de água, esgoto e gás, e cabos de luz, telefone, correios,

---

<sup>1293</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de setembro de 1970, nº 32.

<sup>1294</sup> Revista O Empreiteiro. Edições de maio de 1970, nº 28, e de março de 1977, nº 110.

<sup>1295</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de fevereiro de 1974, nº 73.

<sup>1296</sup> Ver LESSA, Carlos. *O Rio de Todos os Brasis. op. cit.* p. 345-412.

computadores e do Banco do Estado da Guanabara (BEG)<sup>1297</sup>. Na mesma região, o método *cut and cover* levou abaixo o palácio Monroe, decisão que gerou polêmicas<sup>1298</sup>. A abertura das valas para passagem do metrô trouxe distúrbios na cidade e reações populares, inclusive com quebra-quebras de equipamentos e canteiros. Agentes do metrô e das construtoras usavam uniformes de concessionárias como a empresa telefônica em suas inspeções, para não ser alvo da população<sup>1299</sup>. Mais que em São Paulo, houve reação dos trabalhadores com as condições de vida e trabalho impostas pelos empreiteiros, levando a sublevações operárias e greves. Havia também a desconfiança e descrédito da vizinhança elitista. Moradores do Flamengo reclamavam das músicas, hábitos e frequência dos operários, sendo seus forrós freqüentados por artistas<sup>1300</sup>. Outras adversidades foram a redução dos trabalhos e atrasos nos pagamentos às construtoras, que parecem ter levado à falência da Ecisa. Em 1975, a Cia. do Metrô fez estudos para uma linha complementar de pré-metrô (metrô não subterrâneo) do Estácio à Pavuna e, tomando a linha da antiga Estrada de Ferro Rio D'Ouro, começou a fazer a linha dois<sup>1301</sup>. O mesmo ocorrera na linha Leste-Oeste em São Paulo, em trecho doado pela RFF<sup>1302</sup>.

Apesar da aceleração das obras, o metrô do Rio continuou com problemas e teve adversidades maiores que São Paulo. Após 1973, os preços de combustíveis, aço e matérias-primas se elevaram, o que modificou seus orçamentos, gerando reclamação do presidente do Metrô-Rio. Em 1975, ele propôs que 20% da arrecadação do imposto sobre combustíveis servisse às obras dos metrôs<sup>1303</sup>. A previsão de inauguração da linha prioritária foi prorrogada seguidas vezes, indo de 1976 para março de 1979, quando foi feita a primeira viagem entre Cidade Nova e Glória. Nos quatro anos seguintes, a rede básica Botafogo-Saens Peña foi entregue, com estações inauguradas anualmente. A rede complementar até a Pavuna teve estações abertas a partir de 1979, mas as últimas só foram entregues em 1998, mesmo ano em que foi inaugurada a primeira estação em Copacabana, com mais de 20 anos de atraso<sup>1304</sup>.

Uma interrupção abrupta nos trabalhos ocorreu como resultado de medida tomada pelo governo federal após vitória da oposição nos dois estados. O ministro dos Transportes, em

---

<sup>1297</sup> *Revista do Clube de Engenharia*. Edição nº 402.

<sup>1298</sup> *Revista O Empreiteiro*. Edição de abril de 1973, nº 63. Sobre isso, ver CAVALCANTI, Nireu. "O palácio Monroe: vítima de 'forças ocultas' ". In: *Salvemos a Integridade da Quinta da Boa Vista*. Texto inédito. Rio de Janeiro: 2011. p. 4-6.

<sup>1299</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. op. cit. p. 295-321.

<sup>1300</sup> <http://www.metrorio.com.br/> acessado em 26 de janeiro de 2009.

<sup>1301</sup> *Revista O Empreiteiro*. Edição de fevereiro de 1979, nº 133.

<sup>1302</sup> *Revista O Empreiteiro*. Edição de fevereiro de 1973, nº 61.

<sup>1303</sup> *Revista O Empreiteiro*. Edição de fevereiro de 1974, nº 73 e de novembro de 1975, nº 94.

<sup>1304</sup> <http://www.metrorio.com.br/> acessado em 26 de janeiro de 2009.

meados em 1983, anunciou publicamente que não havia mais intenção da União de investir nos metrô do Rio e São Paulo, já que “ambos já contam com uma rede razoável de linhas e estações, oferecendo bons serviços à população”. Dizia que o momento era de dar preferência às populações periféricas e que, para isso, seriam investidos recursos nos metropolitanos de Belo Horizonte, Porto Alegre e Recife. Ele alegava não haver conotação política nos cortes<sup>1305</sup>.

### **“Caía a tarde como um viaduto” – pontes e elevados erguidos na ditadura:**

Se os metropolitanos urbanos possibilitaram incremento técnico nas firmas nacionais de engenharia, dando-lhes experiência para atuar em obras similares no exterior<sup>1306</sup>, o mesmo se pode dizer das obras de arte, como túneis, pontes e viadutos. Com os conhecimentos adquiridos em obras como a ponte Rio-Niterói, os elevados urbanos e os viadutos da rodovia dos Imigrantes e Ferrovia do Aço, as empreiteiras brasileiras se gabaritaram a participar de obras similares no exterior, como a emblemática ponte Vasco da Gama, sobre o rio Tejo, em Portugal, feita nos anos 90 pela Odebrecht<sup>1307</sup>. Apesar de não proporcionar o volume de serviços demandado pelos metrô do Rio e de São Paulo, os empreendimentos de vias elevadas na terra e nas águas fortaleceram as companhias ou seções de grandes construtoras especializadas nesses projetos, que demandam conhecimentos específicos de engenharia.

Na ditadura, proliferaram obras de arte especiais nas vias de circulação construídas pelo aparelho estatal. Em condições específicas de amordaçamento de parte da sociedade civil e de implantação de projetos sem consulta à população, foram erguidas “estranhas catedrais” nas principais cidades brasileiras. Viadutos como os do Rio e São Paulo criaram grandes vias de transporte, em detrimento da vizinhança. Alguns projetos são representativos do contexto de ditadura: no Rio, o elevado Paulo de Frontin, além de degradar o bairro do Rio Comprido, teve a queda de um módulo durante a obra, gerando 26 mortes; a via Lilás, com uma via expressa entre o túnel Santa Bárbara e o bairro do Santo Cristo, incluindo o viaduto 31 de Março, transformou o Catumbi em bairro de passagem; a avenida Perimetral, no centro,

---

<sup>1305</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de agosto de 1983, nº 189.

<sup>1306</sup> A Mendes Júnior atuou no metrô de Santiago e a Odebrecht, no de Caracas e Lisboa. Ver CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. “A transnacionalização...”. *op. cit.* p. 70-7.

<sup>1307</sup> <http://www.odebrecht.com.br/> acessado em 19 de agosto de 2007.

desfigurou e desvalorizou a região portuária; e, em São Paulo, um exemplo é o Cebolão (elevado Presidente Costa e Silva), que também degradou área do centro da cidade<sup>1308</sup>.

Apesar das questões envolvendo essas construções, a obra de arte mais polêmica da ditadura foi a ponte Rio-Niterói, ou ponte Presidente Costa e Silva<sup>1309</sup>. Desde os primeiros projetos de ligação viária entre Rio e Niterói, ainda no século XIX, existia a querela entre túnel ou ponte como melhor meio de conexão entre as duas cidades<sup>1310</sup>. Essa dúvida perdurou até as vésperas e mesmo durante a construção da ponte, quando membros do governo afirmavam que um túnel rodo-ferroviário a complementar<sup>1311</sup>. Apesar das sinalizações do DNER e outros órgãos, o túnel não foi adiante. A escolha pela ponte foi feita pelo Ministério dos Transportes, alegando custos mais reduzidos que a ligação subterrânea<sup>1312</sup>.

No governo Castello, a Finep foi incumbida de contratar projeto para ligação entre Rio e Niterói. Diante da consulta do órgão a três firmas projetistas norte-americanas, o CE protestou<sup>1313</sup>. No governo Costa e Silva, a realização do projeto foi transferida para o DNER. Essa autarquia contratou instituições e só para a sondagem geológica da baía de Guanabara, participaram o Serviço Geográfico do Exército, da Diretoria de Hidrografia da Marinha e firmas particulares<sup>1314</sup>. Apesar do aparente cuidado com o projeto e com a sondagem da profundidade da baía, a obra encarou problemas, especialmente nas fundações no mar, com profundidades maiores que as previstas. Lafayette Prado explica as dificuldades encontradas na obra pelos erros do plano inicial, afirmando que o DNER fez um “pseudo-projeto”<sup>1315</sup>.

Com o projeto definido em 1968, ficou acertado que a ponte teria 13,9 km, 8,9 dos quais a baía, com altura variando de 20 a 60 metros. O vão central teria índice inédito em viga metálica, figurando nos recordes internacionais da engenharia. O custo previsto era de NCr\$ 240 milhões (US\$ 74 milhões)<sup>1316</sup>. Eliseu Resende relata que sofreu pressões para alterar o projeto no vão central. A Marinha pressionava por uma altura maior, para o trânsito de embarcações, e a Aeronáutica, menor, em razão dos aeroportos próximos. O projeto foi apresentado e aprovado pelos Conselho Executivo do DNER, Conselho Rodoviário Nacional e Conselho Nacional dos Transportes. Três ministros o assinaram e o presidente encaminhou

---

<sup>1308</sup> ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. op. cit. p. 93-137; *Revista Infra-Estrutura*: revista oficial do Sinicesp. Ano 3, nº 16, p. 20-2.

<sup>1309</sup> Vamos dar atenção mais pormenorizada às obras da ponte, devido à produção rarefeita sobre o assunto.

<sup>1310</sup> PRADO, Lafayette Salviano. “A ponte Rio-Niterói”. In: *Transportes e Corrupção*. op. cit. p. 71-77.

<sup>1311</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de fevereiro e março de 1968 e de fevereiro de 1969, nºs 1, 2 e 13.

<sup>1312</sup> RESENDE, Eliseu. *Ponte Rio-Niterói 25 Anos*: pronunciamento no plenário da Câmara. op. cit.

<sup>1313</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de setembro de 1969, nº 20; CLUBE de Engenharia. *Luta...* op. cit. p. 31-64.

<sup>1314</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de outubro de 1968, nº 9.

<sup>1315</sup> PRADO, Lafayette Salviano. “A ponte Rio-Niterói”. In: *Transportes e Corrupção*. op. cit. p. 71-77.

<sup>1316</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de outubro de 1968, nº 9 e de julho de 1970, nº 30.

projeto de lei da obra para o Congresso<sup>1317</sup>. Após 57 dias na casa, o projeto foi aprovado por 140 a 60 votos em 17 de outubro de 1968, virando a lei 5512/68. Aprovada menos de dois meses antes do AI-5, essa foi uma das poucas obras da ditadura que teve lei própria no Legislativo. Seguindo a pressa da ditadura em seus projetos de engenharia, a obra foi à licitação sete dias após a aprovação<sup>1318</sup>.

Antes, foi aprovado o projeto de financiamento. Para custear o empreendimento, em momento em que seu orçamento já havia aumentado para NCr\$ 300 mi, o governo usaria recursos do Tesouro, do DNER (do FRN) e do lançamento de Obrigações Reajustáveis do Tesouro Nacional (ORTNs), no montante de NCr\$ 254 milhões, além de financiamento estrangeiro. O DNER captou empréstimo de 31,2 milhões (ou NCr\$ 114 mi) de libras com 16 bancos ingleses liderados pelo N. M. Rothschild Sons. O crédito seria pago ao longo de sete anos, com juros anuais de 5,5% anuais e 39 meses para início da amortização. Delfim acertou os termos do acordo em viagem a Londres e o empréstimo foi considerado o mais importante da Grã-Bretanha ao governo brasileiro. Como contrapartida, empresas britânicas poderiam participar da concorrência e equipamentos e o aço especial do vão central viriam do país<sup>1319</sup>. A participação britânica trouxe a rainha Elizabeth e o príncipe Philip para inaugurar as obras, no fim de 1968. Para pagar as dívidas, foi decidida a cobrança de pedágio na via por 20 anos<sup>1320</sup>.

Com a definição do projeto da obra e do financiamento, foi lançado o edital. Este é representativo do direcionamento de uma licitação, artifício tão usado no mercado de construção pesada na ditadura e em outros momentos. O edital do DNER estabelecia que só firmas brasileiras e britânicas podiam participar da concorrência, sendo o consórcio liderado obrigatoriamente por empresas nacionais, em atitude que representava a prioridade do governo Costa e Silva para as empreiteiras brasileiras, em oposição ao período Castello. As empresas deveriam ter contratos de NCr\$ 90 milhões em obras de construção pesada e NCr\$ 30 milhões em pontes e viadutos nos últimos 10 anos. Nas pontes e viadutos, só seriam aceitas obras de concreto, com um ou mais vãos de ao menos 30 metros. Quanto às obras de construção pesada, só seriam consideradas barragens de concreto com altura mínima na maior seção de 30 metros, cais para calado mínimo de 5 metros e terraplanagem em estradas e barragens de no mínimo 5 milhões de metros cúbicos em um ano. A empresa líder do consórcio tinha de ter ao menos 10 anos de experiência e as demais, 5. Nos consórcios com

---

<sup>1317</sup> RESENDE, Eliseu. *Ponte Rio-Niterói 25 Anos: pronunciamento no plenário da Câmara. op. cit.*

<sup>1318</sup> PRADO, Lafayette Salviano. "A ponte Rio-Niterói". In: *Transportes e Corrupção. op. cit.* p. 71-77.

<sup>1319</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 9, 11, 27 e 30.

<sup>1320</sup> PRADO, Lafayette Salviano. "A ponte Rio-Niterói". In: *Transportes e Corrupção. op. cit.* p. 71-77.

firmas britânicas, as exigências eram mais altas, com contratos concluídos de NCr\$ 100 milhões, pontes ou viadutos com vãos de pelo menos 50 metros e de concreto protendido de no mínimo 80 metros, barragens de concreto, cais e terraplanagem em estradas e barragens<sup>1321</sup>.

As indicações no edital eram claras. Em primeiro lugar, com tais exigências, estavam vedadas as empresas britânicas de participar da obra, apesar de as condições do financiamento estrangeiro proibirem o seu impedimento na concorrência. Sobre as exigências numéricas, a mensagem era evidente: tendo em vista que eram permitidos consórcios de empresas para garantir as demandas do edital, eles exigiam uma barrageira liderando o consórcio, aliadas a outras grandes empresas e uma especialista em pontes e viadutos. Para a exigência das obras de arte especiais, havia duas empresas representativas no Brasil: a mineira-carioca Sobrenco, de Sérgio Marques Souza, e a carioca Ferraz Cavalcanti, de Luiz Cavalcanti e Luiz Ferraz. Cada uma foi para um dos consórcios que disputaram a obra. As altas exigências fizeram um consórcio não se pré-qualificar. Liderado pela carioca Metropolitana, o consórcio que incluía a Andrade Gutierrez, a Sotega e a Tenco não foi admitido na concorrência, apesar de a Sotega ser construtora de pontes, porém sem os números demandados para postular a obra<sup>1322</sup>.

Defrontaram-se na concorrência o consórcio A (depois, Consórcio Construtor Rio-Niterói, CCRN), liderado pela paulista CCBE e com Ferraz Cavalcanti, Servix e Emec, e o consórcio B (depois, Consórcio Construtor Guanabara Ltda), liderado pela Camargo Corrêa, com Mendes Júnior, Rabello e Sobrenco. O consórcio da CCBE propôs fazer a obra em 77% do prazo previsto pelo DNER e custo de NCr\$ 240 milhões, economizando na padronização e produção industrializada dos vãos e outras partes da obra. O consórcio B lançou proposta de NCr\$ 438 milhões, quase o dobro da primeira<sup>1323</sup>. Consta que, por isso, o ministro Andreazza teria ironizado Sebastião Camargo (CC), dizendo que ele queria construir duas pontes<sup>1324</sup>. O contrato foi assinado com o consórcio vencedor em 4 de dezembro de 1968 e a projeção era a entrega da ponte em 1095 dias, até 4 de dezembro de 1968. O consórcio vencedor prometia a obra até o dia 15 de março de 1971, que seria o último dia do governo de Costa e Silva<sup>1325</sup>.

Iniciadas as obras, em janeiro de 1969, o prefeito de São Gonçalo, Osmar Leitão Rosa, enviou carta à revista O Empreiteiro pedindo investimentos federais na cidade, alegando que a

---

<sup>1321</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de outubro de 1968, nº 9.

<sup>1322</sup> O Empreiteiro. Edição de dezembro de 1968, nº 11; PRADO, L. S. *Transportes e Corrupção. op. cit.* p. 71-7.

<sup>1323</sup> RAUTENBERG, Edina. “Veja e a ponte Rio-Niterói: a cobertura da revista sobre a construção da ponte”. In: *Anais do IV Simpósio Lutas Sociais na América Latina: imperialismo, nacionalismo e militarismo no século XXI*. Londrina: UEL, 2010. p. 82-91; PRADO, L. S. *Transportes e Corrupção. op. cit.* p. 71-7.

<sup>1324</sup> QUINTELLA. Cap. 14 – Obra-prima sobre as águas – a ponte Rio Niterói. In: *Memórias... op. cit.* p. 323-36.

<sup>1325</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de dezembro de 1968, nº 11.

ponte interferia no município e que o fluxo de veículos iria aumentar, demandando novas vias na região, em especial uma rodovia que circundasse a baía, a avenida do Contorno. Diante das queixas, o Ministério dos Transportes criou o Programa do Entorno da Baía de Guanabara<sup>1326</sup>.

Nos trabalhos de engenharia, a obra começou com as fundações, feitas com o auxílio de tubulões, cravados no leito da baía. Segundo as sondagens realizadas, a profundidade média da água era de 15 metros e o solo seria “bom para fundações”<sup>1327</sup>. A Ferraz Cavalcanti era dada como uma das principais construtoras brasileiras de ponte e grandes canteiros foram montados na ilha do Fundão, ponta do Caju, Niterói e uma ilha comprada pelo consórcio. O aço vinha da Belgo-Mineira, CSN e Cosipa, a areia do rio Macacu, a madeira de Santa Catarina e do Espírito Santo, o cimento era importado, assim como o aço de alta tensão, que vinha da Inglaterra. As construtoras logo começaram a ter dificuldades. De princípio, pediram a extensão do seu prazo para dezembro de 1971, alegando dificuldades na cravação dos tubulões, que estavam sendo feitos a mais de 40 metros de profundidade, contrariando os estudos geológicos anteriores<sup>1328</sup>. Após acidentes, inclusive com a “morte de alguns operários”<sup>1329</sup>, atraso no cronograma e dificuldades não-solucionadas nas fundações, o DNER rescindiu o contrato com o consórcio, que já havia recebido NCr\$ 190 milhões. O governo tomou todos os equipamentos do CCRN e a revista *O Empreiteiro* assim explicou a rescisão:

A inadequação do equipamento que vinha sendo empregado na fase anterior para a execução das fundações no mar, principalmente nas regiões mais profundas, foi sem dúvida a causa do grande atraso verificado na obra e que culminou com o afastamento das empresas encarregadas de executar a estrutura de concreto.<sup>1330</sup>

Independentemente das razões do fim do contrato com o consórcio, o insucesso nas obras e o fato de as empresas terem entrado na justiça contra o DNER, demandando Cr\$ 142 milhões, selou o seu destino<sup>1331</sup>. As quatro empreiteiras enfrentaram decadência, com seguidas derrotas em concorrências e, depois, todas (CCBE, Ferraz Cavalcanti, Servix e EMEC) faliram.

O DNER convocou as empresas do segundo consórcio. Wilson Quintella destaca que essa foi uma “decisão inédita – geralmente fazia-se uma nova concorrência.”<sup>1332</sup> Seguiram-se duras negociações para definir o encaminhamento dos serviços. O departamento estatizou todos os equipamentos e materiais e definiu um contrato por administração – diferente dos

---

<sup>1326</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de março de 1970, n° 26, e de junho de 1973, n° 65.

<sup>1327</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de julho de 1970, n° 30.

<sup>1328</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de dezembro de 1970, n° 35.

<sup>1329</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande. op. cit.* p. 323-36.

<sup>1330</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de maio de 1971, n° 40.

<sup>1331</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de dezembro de 1971, n° 47.

<sup>1332</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande. op. cit.* p. 323-36.

contratos por empreitada, mais usados em obras públicas –, no qual os serviços prestados pelas empreiteiras seriam pagos diretamente pelo governo, acrescidos de taxa de 10%, que seria lucro bruto dos empresários. Diante dos ganhos inferiores às margens praticadas no setor, Sebastião Camargo não concordava com as imposições do Ministério dos Transportes. Quintella relata as desavenças do empresário com o ministro Andreazza em uma reunião:

Sebastião Camargo – Bem, se está tudo resolvido, se tudo é tão fácil e tão bom, conforme diz o ministro, qual será o nosso papel?

Mario Andreazza – Ora, quer saber de uma coisa? Estou vendo que o senhor é mais um criador de galinhas do que um construtor de obras, portanto vá criar galinhas! Ele e Andreazza levantaram-se de suas cadeiras, predispostos à agressão física.<sup>1333</sup>

O entrevero entre os dois foi confirmado por Delfim Netto<sup>1334</sup>, que também estava presente na reunião e pôs “panos quentes”. Interessante notar no incidente a referência à origem rural de Sebastião Camargo por Andreazza e o fato de que o desentendimento entre os dois não se referia a algo pontual, havendo relativa pouca inserção da CC junto ao ministério.

Depois desses desentendimentos, Delfim intermediou as negociações entre o DNER e a empreiteira. Próximo de Sebastião, Delfim tentou facilitar as condições para a construtora. Ele teria pedido perdão ao empresário: “Peço desculpas, Tião”<sup>1335</sup> e feito reuniões com a CC para definir os termos do contrato, que, assim, saía parcialmente da alçada do Ministério dos Transportes. O novo contrato assinado em março de 1971 teve custo de Cr\$ 320 milhões, com prazo de 20 meses, e o novo modelo foi elogiado pela revista *O Empreiteiro*, que afirmou que o contrato por administração “tem a vantagem de assegurar a conclusão da obra por um preço real de custo, acrescido por uma taxa de administração a ser paga aos empreiteiros.”<sup>1336</sup>

Para gerir a obra, foi criada, em abril de 1971, a Empresa de Construção e Exploração da Ponte Presidente Costa e Silva (Ecex), subordinada ao DNER. Depois da implementação da ponte, a Ecex – renomeada para Empresa de Engenharia e Construção de Obras Especiais S.A. – explorou os pedágios da via e passou a atuar no setor de pontes e obras, gerando protestos dos empreiteiros, que reclamavam de estatização e concorrência desleal<sup>1337</sup>. O organismo era dirigido pelo coronel João Carlos Guedes, a quem Quintella se referia como o “rigoroso coronel Guedes”, em função de sua fiscalização sobre os trabalhos e tentativa, segundo relato de Quintella, de sempre reduzir os custos. A Ecex passou a demandar os

---

<sup>1333</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. *op. cit.* p. 323-36.

<sup>1334</sup> DELFIM Netto, A. “Prefácio – O tempo dos empreendedores”. *op. cit.* p. 11-14.

<sup>1335</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. *op. cit.* p. 323-36.

<sup>1336</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de abril de 1971, nº 39, e de maio de 1971, nº 40.

<sup>1337</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de maio de 1973, nº 64.



serviços das empreiteiras do consórcio, pagando “remuneração de 10%”<sup>1338</sup>. O chefe do consórcio era o engenheiro da CC, Lauro Rios, futuro presidente do IE, e o chefe da obra era o engenheiro Klaus Reinach, também da CC, que atuava com Bruno Contarini, da Rabello, diretor-técnico da obra, e Mario Vilaverde, da MJ, superintendente técnico do projeto<sup>1339</sup>.

Logo após o reinício da obra, em novembro de 1971, houve uma alteração no consórcio. A queda do módulo do elevador Paulo de Frontin retirou a Sobrenco – empreiteira responsável pelo empreendimento – saísse do consórcio da ponte, deixando nele apenas a CC, a Rabello e a MJ<sup>1340</sup>. Não sabemos se essa modificação se deu em função de pressão de agentes do governo para a saída da empresa ou se foi fruto de decisão do seu dono, Sérgio Marques Souza. A saída da firma não parece ter causado maiores alterações na obra.

Segundo relato de Wilson Quintella, as fundações foram recomeçadas do zero e os equipamentos, remodelados, já que os usados antes eram dados como inadequados<sup>1341</sup>. As dificuldades na implementação das bases da ponte continuaram e as construtoras relatam ter encarado fortes obstáculos. Os problemas e a falta de cuidado com segurança levavam a acidentes, alguns publicados na imprensa. A revista *Veja* fez reportagem sobre um acidente ocasionado por colapso de uma plataforma, que matou 5 operários e 3 engenheiros, tratando de outros em suas edições<sup>1342</sup>. Havia doenças com o ar comprimido e descompressão nos ossos. Houve ainda conflitos entre as empreiteiras, que tinham origens regionais diferentes e eram rivais em outros empreendimentos, sendo essas disputas minimizadas com a saída da Sobrenco. Há relatos também de desentendimentos das empreiteiras com a Ecex<sup>1343</sup>.

O problema das fundações foi resolvido com novos equipamentos do exterior e com o auxílio de outras empresas. Algumas que auxiliavam na obra foram a Brasília Obras Públicas, a Servienge, a Montreal, a Ishikawagima, a Dorman Long e a Cleveland Bridge<sup>1344</sup>. Quanto aos equipamentos, a Camargo Corrêa adquiriu 4 plataformas com perfuratrizes alemãs da Wirth – a mesma que forneceu os *shields* do metrô paulista – para as fundações no mar e usou novos sistemas de escavação e bombas para retirar a água. Sem a tecnologia atual das plataformas de petróleo, que contam com equipamentos sofisticados e câmeras nas perfuradoras, o trabalho era mais penoso. As maiores dificuldades nas fundações se deram na altura do vão central, onde as águas eram mais profundas e a maior dificuldade para encontrar

---

<sup>1338</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. *op. cit.* p. 323-36.

<sup>1339</sup> QUINTELLA, W. *Memórias...* *op. cit.* p. 323-36; RAUTENBERG, E. “Veja e a ponte...” *op. cit.* p. 82-91.

<sup>1340</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de maio de 1972, n° 52, e de junho de 1972, n° 53.

<sup>1341</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. *op. cit.* p. 323-36.

<sup>1342</sup> *Apud* RAUTENBERG, Edina. “A revista *Veja*...”. *op. cit.* p. 1-5; IDEM. “Veja e a ponte...”. *op. cit.* p. 82-91.

<sup>1343</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. *op. cit.* p. 323-36.

<sup>1344</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de janeiro de 1974, n° 72.

rochas abaixo do leito arenoso. Com a apontada precariedade do projeto, não se sabia a profundidade exata das águas, a altura onde seriam encontradas rochas e o caráter das mesmas, se mais fáceis ou difíceis de perfurar. Afirma Wilson Quintella que em casos de rochas mais duras, havia discussões com a Ecex e em vários serviços, as empreiteiras teriam tido prejuízos devido à referida intransigência do coronel Guedes<sup>1345</sup>.

Após as fundações, segundo diferentes relatos, os trabalhos seguiram com relativa facilidade. Em alta velocidade, de modo a entregar a obra até o fim do mandato Médici, os trabalhos para erguer a estrutura da ponte e instalar as aduelas seguiu em frentes do Rio e Niterói. Segundo Quintella, o coronel Guedes desejava economizar custos não construindo os diques d'alba, que protegem os pilares contra choques de navios. Após colisão de um cargueiro japonês em um pilar ainda em construção, decidiu-se que eles fossem postos<sup>1346</sup>. A pavimentação foi uma dificuldade à parte e no dia 4 de março de 1974, 11 dias antes da entrega do cargo, Médici fez a inauguração da ponte. Na cerimônia, Andreazza discursou:

A Ponte Presidente Costa e Silva, monumento à Revolução de 1964, projeção sobre o mar da grande rodovia longitudinal litorânea, a BR-101, é um bem que simboliza ainda em sua majestade: a decisão do povo brasileiro de vencer todos os obstáculos ao nosso pleno desenvolvimento econômico e social; a capacidade de nossa engenharia de estudar e executar empreendimentos da maior complexidade; a dedicação e competência do operário brasileiro, cujo ânimo, até nas horas dramáticas, jamais arrefeceu, tendo ao contrário, saído fortalecido dos reveses próprios de obra de tamanha envergadura.<sup>1347</sup>

Fica evidente que, além do padrão ufanista do ministro, era projeto governamental transformar a obra em emblema do regime. A ponte passou a figurar como peça de propaganda do governo e de candidatos da Arena, em grande parte derrotados nas eleições no final do ano. No final da cerimônia, houve missa em memória aos operários mortos na obra.

25 anos depois, o ex-presidente do DNER, Eliseu Resende, fez balanço da obra:

Embora tenha a obra sido iniciada em pleno regime militar, a decisão de construir esteve longe de ser uma decisão autoritária. Quem dera os investimentos públicos fossem em nossa história, marcados pelo mesmo nível de planejamento e os mesmos procedimentos legais, democráticos e transparentes que precederam a aprovação do projeto e autorizaram sua realização. [...]

Contrastando com o usual nas obras públicas no Brasil, o empreendimento foi inaugurado com menos de um ano de atraso com relação ao cronograma inicial e um aumento de custos não superior a cerca de 10% dos dispêndios totais anteriormente previstos.<sup>1348</sup>

---

<sup>1345</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. *op. cit.* p. 323-36.

<sup>1346</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. *op. cit.* p. 323-36.

<sup>1347</sup> Jornal do Brasil. Edição de 4 de março de 1974.

<sup>1348</sup> RESENDE, Eliseu. *Ponte Rio-Niterói 25 Anos*: pronunciamento no plenário da Câmara. *op. cit.*

O deputado faz o oposto da fala de Andreazza, tentando descolar a obra da ponte da ditadura e relacioná-la a forças democráticas. Ele aproveitou a solenidade para homenagear o ex-ministro. Apesar do que afirmou Resende, com o prazo de março de 1971 para conclusão da obra, previsto pelo primeiro consórcio, houve atraso de 128% do tempo e, diante da previsão do DNER, houve atraso de 77% no número de dias. Quanto ao custo, não é público até os dias atuais o quanto foi gasto na obra e, diante da lacuna, o MDB, ainda na ditadura, tentou fazer CPI, sem êxito. O TCU também tentou averiguar, mas as investigações foram arquivadas<sup>1349</sup>.

Com a ponte entregue, o seu uso passou a ser intenso. Dado o modelo de desenvolvimento do país e em função da prioridade aos automóveis e o transporte rodoviário, a quantidade de veículos que trafegava na ponte superou a expectativa oficial. As projeções se referiam a 20 mil veículos diários e, logo, passavam ali 100 mil automóveis por dia. A proposta pagar o financiamento da obra em 20 anos de cobrança de pedágio acabou sendo adiantada e, 8 anos após a inauguração, a Ecex afirmava já ter recuperado os investimentos<sup>1350</sup>.

O fluxo de carros passou a ser motivo de polêmica. Durante a obra, Andreazza a justificou pela velocidade que seria daria ao transporte de longa distância. Segundo seu depoimento no Congresso, isso permitia a entrada do DNER no financiamento e implementação. No entanto, O Estado de São Paulo, nove meses após a inauguração, denunciou na reportagem “a ponte que virou viaduto” que o seu principal uso era como ligação urbana. Nesse período, dos 5,5 milhões de veículos que trafegaram na ponte, apenas 700 mil, ou 14%, eram de transporte pesado, ao contrário do que previa a proposta original. O jornal denunciava que recursos do DNER, cuja função é implementar o transporte nacional de carga, foram drenados para uma obra intermunicipal. Em 1994, a via foi privatizada<sup>1351</sup>.

A ponte foi uma obra que trouxe em vários de seus aspectos a marca da ditadura: foi feita a toque de caixa, teve acusações de uso incorreto do dinheiro público, teve transição do consórcio construtor de maneira irregular, mortes e acidentes de operários, falta de planejamento esmiuçado, uso para efeito de propaganda do regime, prioridade dada ao transporte rodoviário, financiamento e dependência de agentes estrangeiros, edital direcionado, dentre outras polêmicas. Mesmo com essas características e as reclamações das construtoras sobre a ausência de lucros com o empreendimento, a obra de uma das dez

---

<sup>1349</sup> PRADO, Lafayette Salviano. “A ponte Rio-Niterói”. In: *Transportes e Corrupção. op. cit.* p. 71-77.

<sup>1350</sup> PRADO, Lafayette Salviano. “A ponte Rio-Niterói”. In: *Transportes e Corrupção. op. cit.* p. 71-77.

<sup>1351</sup> PRADO, Lafayette Salviano. “A ponte Rio-Niterói”. In: *Transportes e Corrupção. op. cit.* p. 71-77.

maiores pontes do mundo permitiu que as empresas brasileiras se capacitassem para esse tipo de empreendimento, trazendo experiência para sua atuação nacional e internacional.

### **“O chefe dos parintintins” – a Transamazônica e outras rodovias na selva:**

A construção de estradas de rodagem – ao lado da de usinas hidrelétricas – foi a grande área de atuação das empreiteiras brasileiras durante a ditadura, em especial nos seus primeiros 10 anos. Os governos pós-1964 reforçaram a tendência de priorização do transporte rodoviário, em detrimento dos outros. As construtoras nacionais eram grandes interessadas e incentivadoras dessas obras, mas não as únicas. As multinacionais produtoras de automóveis e equipamentos para construção rodoviária também pressionavam por políticas pró-rodovias, sendo que na construção de estradas, muitos gastos eram realizados em moto-niveladoras, britadeiras e outras máquinas industriais. As obras rodoviárias no país tinham a pressão desses empresários, além de empréstimos facilitados de órgãos como o BIRD, o BID e o Eximbank.

No Plano de Metas, foi realizada uma ampla rede de estradas ligando as principais cidades e centros do Sudeste, Sul e Nordeste brasileiros, além de iniciativas pioneiras no Centro-Oeste e Amazônia. Na ditadura, em especial no governo Médici, houve esforços para duplicação e ampliação das vias no Centro-Sul e novas iniciativas inovadoras na região amazônica. No Sul, Sudeste e Nordeste, foram poucas as novas estradas de rodagem, havendo mais ampliações e duplicações das rodovias existentes. A Rio-Bahia foi ampliada, a Régis Bittencourt e a Fernão Dias foram duplicadas e as principais novas rodovias eram espécie de duplicação das já existentes: a Rio-Santos era um caminho entre Rio e São Paulo alternativo à Dutra; a moderna rodovia dos Imigrantes era uma variante de luxo da estrada Anchieta, ligando a cidade de São Paulo ao litoral do estado; a estrada dos Bandeirantes (antiga via Norte) corria paralela à Anhanguera; a via Leste (depois rodovia dos Trabalhadores e rodovia Ayrton Senna) era uma duplicação da rodovia Presidente Dutra em seu trecho paulista.

Na Amazônia, foi diferente. Ali, novos desenhos de estradas foram criados, expressando uma política de colonização e avanço de capitais. A região era dotada de recursos pouco explorados, que poderiam servir, segundo o discurso oficial, ao desenvolvimento do país. Houve no desenho dessas rodovias o encontro de interesses, agregando: empresas minerais desejosas do acesso a regiões ricas em minérios, com vias para escoamento da produção; interesses fundiários e agrários que viam possibilidades de expansão agrícola e especulação com a terra; um elemento geopolítico e estratégico, com princípios de defesa e povoamento de regiões “desabitadas” e da região de fronteira; e, por fim, e não menos

importante, as empreiteiras, aliadas às fabricantes de equipamentos e de automóveis, pressionando e influenciando na implementação desses projetos.

As principais estradas construídas na região amazônica na ditadura foram: a Transamazônica, que teria 5500 km e ficou incompleta; a Belém-Brasília, com 1790 km, reformulada em seu projeto do período JK e totalmente pavimentada; a Perimetral Norte, com 2586 km, que cortava toda a região de fronteira Norte e Oeste da Amazônia e que foi interrompida no governo Geisel; a Cuiabá-Santarém, com 1640 km, feita pelos batalhões de engenharia do exército e que se cruzava com a Transamazônica; a Manaus-Porto Velho, de 814 km, que continuava a Transamazônica, até a fronteira do país; e a Brasília-Acre, projeto do final dos anos 50, implantado parcialmente na ditadura, prevendo a ligação de Brasília com o limite do Peru, passando por Cuiabá, Porto Velho, Rio Branco e Cruzeiro do Sul. Algumas dessas rodovias faziam parte do projeto das Rodovias Internacionais, que previa a ligação da malha rodoviária brasileira com os países da América do Sul, o que não se limitava à Amazônia, incluindo as regiões Sul e Centro-Oeste, e ligações com o Uruguai, Argentina, Paraguai, Bolívia, Peru, Colômbia, Venezuela, Guiana e Suriname<sup>1352</sup>.

A explicação para a implementação e desenho das rodovias na região amazônica se dá pela combinação de interesses distintos, que é particularmente válido para a Transamazônica, rodovia não planejada previamente e que não teve projeto elaborado em um plano de viação. Wilson Quintella – que, como empreiteiro, oculta a importância desses empresários para a efetivação do projeto – destaca os interesses em torno da produção e escoamento de minérios do Sul do Pará. Em passagens dos anos 60 para os 70, o Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM), recebeu vários requerimentos de direito de lavra na região da serra dos Carajás e o ministro de Minas e Energia, Costa Cavalcanti, notou que os solicitantes não tinham credencial para mineração. Após investigações, o ministro descobriu que os pedidos vinham de “testas-de-ferro da U. S. Steel”. O ministério implementou o projeto Radam, para mapear riquezas locais e descobriu que ali havia reservas de ferro, bauxita, manganês e ouro. Os direitos foram negados e foi feita proposta à U. S. Steel de dividir a exploração das riquezas com a CVRD, que teria participação majoritária. A proposta foi aceita e nasceu ali o projeto Grande Carajás, que realizaria investimentos em exploração mineral no Pará. Segundo Quintella, a partir desse projeto o governo criou a Transamazônica (BR-230), que cruzava a América do Sul, ligando os portos do Atlântico, no Nordeste brasileiro, ao Pacífico, passando pela Serra Pelada, Carajás e rio Madeira, três regiões ricas em recursos minerais<sup>1353</sup>.

---

<sup>1352</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 6, 27, 55, 58 e 64.

<sup>1353</sup> QUINTELLA, Wilson. Cap. 11 – Epopéia na selva – a Transamazônica. In: *Memórias... op. cit.* p. 265-83.

Apesar do relato do dirigente da CC sublinhar a atuação do MME e mineradoras para realização do empreendimento, havia interesses de construtoras, fazendeiros e outros grupos. Indicativo da importância dos empreiteiros para a realização do projeto é o fato de que quem o apresentou ao presidente foram Andreazza e Eliseu, justamente os dirigentes estatais mais próximos dos empreiteiros então. O governo Médici dava uma justificativa diferenciada sobre o motivo da obra. Após visita ao Nordeste em ano de grave seca na região, o presidente anunciou a construção da estrada como solução para os problemas do sertão. Um programa de colonização as suas margens serviria para fixar o homem do Nordeste na região, o que ganhou o lema governamental: “Terra sem homens para homens sem terra”<sup>1354</sup>.

O projeto primordial de uma estrada ligando a América do Sul de costa a costa em seu paralelo mais largo veio da Comissão Econômica para a América Latina (Cepal). A idéia era prover a região de uma via que integrasse os sistemas produtivos do interior aos portos no Atlântico e no Pacífico e que servisse de rota para integrar os países e regiões envolvidas. A proposta de uma rodovia Leste-Oeste se relacionava ao projeto da Área Latino-Americana de Livre Comércio (Alalc) e visava dinamizar a ligação econômica entre os países-membros, transformando a Amazônia em região com atividades produtivas mais intensas<sup>1355</sup>.

A Transamazônica tinha como ponto final no Leste as cidades de Porto Franco, Imperatriz, Estreito e Tocantinópolis, às margens da Belém-Brasília, no Maranhão, junto à fronteira com o então estado de Goiás, hoje Tocantins. Dali, em direção a Oeste, ela se ligava à Rede Rodoviária Básica do Nordeste, indo a Belém e às capitais nordestinas. A rodovia de fato saía das quatro cidades juntas ao rio Tocantins e ia até a cidade de Humaitá, no estado do Amazonas, junto ao rio Madeira, onde se integrava com a Manaus-Porto Velho e, desta cidade, iria à fronteira com o Peru, e dali ao Pacífico. O trecho construído, entre Imperatriz e Humaitá, media 2500 km, divididos em duas etapas, 1300 km entre Imperatriz e Itaituba, no Pará, e dali até Humaitá, com aproximadamente 1200 km<sup>1356</sup>.

A construção foi feita com empreiteiras rodoviárias fortes no DNER e foi dividida em largos lotes de quase 300 km. As empresas faziam pistas de pouso e aeroportos às margens do canteiro para levar técnicos e materiais. Wilson Quintella relata que, na época, a Caterpillar não tinha fábricas no Brasil e seus equipamentos vinham dos EUA, usando, para isso, barcaças usadas para desembarque das tropas aliadas na Normandia, no dia D<sup>1357</sup>. No leilão

---

<sup>1354</sup> PRADO, Lafayette Salviano. “Rodovia Transamazônica”. In: *Transportes e Corrupção. op. cit.* p. 47-59.

<sup>1355</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de setembro de 1969, nº 20.

<sup>1356</sup> Revista O Empreiteiro. Edições de abril e de agosto de 1970, nºs 27 e 31.

<sup>1357</sup> QUINTELLA, Wilson. Cap. 11 – Epopéia na selva – a Transamazônica. In: *Memórias... op. cit.* p. 265-83.

para os 1290 km iniciais, tiveram prioridade as empreiteiras com experiência em obras na Amazônia, o que beneficiou a Queiroz Galvão e Mendes Júnior. É o que se vê no quadro 4.11.

Quadro 4.12 – Resultado do primeiro leilão para obras de trechos da Transamazônica:

<b>Lote obtido no leilão:</b>	<b>Empreiteira contemplada:</b>	<b>Quilômetros construídos:</b>
Lotes 1 e 3	Mendes Júnior	580 km
Lote 2	Cristo Redentor*	270 km
Lote 4	Queiroz Galvão	210 km
Lote 5	EIT	230 km

Fonte: Revista O Empreiteiro. Edição de maio de 1971, nº 40, e de outubro de 1971, nº 45.

\* A empresa, aparentemente falida, perdeu o trecho, que foi dividido entre a Mendes Júnior e a S.A. Paulista.

O trecho da QG ficava junto à cidade de Altamira, visitada pelo presidente e ministros. A empreiteira ficou responsável pelas obras do aeroporto local e a MJ fez aeroporto em Marabá. No segundo leilão, ganharam trechos empresas não-contempladas no primeiro, como a Camargo Corrêa (2 lotes), a Rabello e a Paranapanema<sup>1358</sup>. Na estrada, foram erguidas cidades com nomes como “Brasil Novo” e “Medicilândia”. O mesmo padrão foi repetido na Cuiabá-Porto Velho, onde há cidades com o nome de “Presidente Médici” e “Ministro Andreazza”<sup>1359</sup>.

A rodovia previa programa de colonização e suposta reforma agrária no seu traçado. Parte do Programa de Integração Nacional (PIN), a Transamazônica incluía a dotação de 10 km em cada margem para assentamentos rurais. Novas culturas foram introduzidas na região, como cana-de-açúcar, sendo o foco o abastecimento local e de regiões próximas<sup>1360</sup>. Apesar do discurso de que a ocupação beneficiaria o pequeno produtor, o que se viu majoritariamente foi a compra de terrenos por grandes empresas domésticas e estrangeiras. Assim, Brascan, Volkswagen, British Petroleum, Anglo-American, Bozano Simonsen e empreiteiras como a Andrade Gutierrez compraram terras na Amazônia, fazendo especulação imobiliária e às vezes revendendo-as ao governo por preço mais elevado do que o gasto na compra<sup>1361</sup>. A presença de empresas estrangeiras na região foi antes denunciada por Albuquerque Lima e virou tema de CPI<sup>1362</sup>. O percurso da rodovia passava ainda pela região da guerrilha do Araguaia e foi montado na estrada um abrigo para a repressão à mesma<sup>1363</sup>.

A inauguração do primeiro trecho da rodovia, com pouco menos de 1300 km, se deu em 27 de agosto de 1972, com cerimônia transmitida por televisão a todo país. O segundo

<sup>1358</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de outubro de 1971, nº 45.

<sup>1359</sup> Mapa Rodoviário Brasileiro. In: *Guia Brasil 4 Rodas*. São Paulo: 4 Rodas, 2002.

<sup>1360</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de agosto de 1970, nº 31.

<sup>1361</sup> MENDONÇA, Sonia Regina de. *A Classe Dominante Agrária*. op. cit. p. 71-115.

<sup>1362</sup> SCHILLING, Paulo R. *O Expansionismo Brasileiro: a geopolítica do general Golbery e a diplomacia do Itamarati*. São Paulo: Global, 1981 [1978]. p. 149-71.

<sup>1363</sup> PRADO, Lafayette Salviano. “Rodovia Transamazônica”. In: *Transportes e Corrupção*. op. cit. p. 47-59.

trecho foi iniciado em seguida, mas em 1974, por conta do choque do petróleo e mudanças na política de transportes, os trabalhos foram interrompidos e as propostas de asfaltamento adiadas. O trecho até Humaitá foi completado posteriormente e a ligação com o Acre e o Peru continuados a movimentos lentos nas décadas de 1970, 1980, 1990 e 2000. Logo, a estrada passou a ser alvo de críticas<sup>1364</sup>. Lafayette Prado reclama do alto custo de manutenção e problemas no padrão técnico, com rampas íngremes, pontes de madeira e drenagem precária, afirmando que a rodovia sofria com as chuvas e, sem asfalto, funcionava apenas 6 meses do ano, sendo uma estrada basicamente sazonal. Após um ano de sua inauguração, trechos estavam intransitáveis e repórteres do Jornal do Brasil tentaram percorrê-la de carro em 1975 e não conseguiram, verificando que se tratava não de conservação, mas de restauração de boa parte da via. A Sudam criticou a colonização da região, atacando a propaganda de que as terras locais eram férteis. Outras vozes se levantaram contra o uso de via rodoviária em detrimento da extensa gama de rios da região. A ocupação das terras foi modesta e as dificuldades dos poucos agricultores assentados eram muitas, dadas as más condições de escoamento da produção pela rodovia. Alguns deles queimaram uma ponte de madeira em protesto contra o seu estado, em 1991. Houve denúncias na imprensa sobre cemitérios de máquinas do DNER, além de endemias de Chagas, esquistossomose e cólera, que atingiram operários durante as obras e os novos moradores. Vieram acusações de evasão de ouro e madeiras nobres durante a obra e ataques aos povos indígenas locais, inclusive com uso de cães pelos empreiteiros para caçar índios da região<sup>1365</sup>. A estrada, devido às suas condições, passou a ser usada para rali de motocicletas<sup>1366</sup>.

As críticas à obra não modificaram a opinião dos empreiteiros. Além do Clube de Engenharia<sup>1367</sup>, que a apoiou, Wilson Quintella a vê como positiva 35 anos depois. Independentemente dos ganhos limitados para habitantes locais e agricultores, a rodovia representou grandes possibilidades de ganho para empreiteiros e outros empresários. Não à toa, nas competições internacionais para implementação de rodovias em regiões de florestas equatoriais e outros lugares inóspitos, as empreiteiras brasileiras teriam vantagens. Assim, a Andrade Gutierrez iniciou em fins dos anos 70 uma rodovia na selva congoleza, após ter feito

---

<sup>1364</sup> Roberto Campos, por exemplo, criticava-a, afirmando que ela unia o sertão árido do Nordeste ao deserto úmido da Amazônia, ligando “a pobreza à miséria”. *Apud* MENDES; ATTUCH. *Quebra... op. cit.* p. 81. E Geisel afirmou: “a Transamazônica foi um fracasso”. D’ARAÚJO; CASTRO (org.). *Ernesto... op. cit.* p. 313.

<sup>1365</sup> BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. *Cartéis e Desnacionalização. op. cit.* p. 44-64.

<sup>1366</sup> PRADO, L. S. *Transportes... op. cit.* p. 47-59.

<sup>1367</sup> HONORATO, César Teixeira (org.). *O Clube de Engenharia... op. cit.* p. 5-6.



a Manaus-Porto Velho, e a Mendes Júnior, depois de ter sido a principal construtora da Transamazônica, construiu estradas nos desertos do Iraque e da Mauritânia<sup>1368</sup>.

### **“Puseram uma usina no mar” – as centrais nucleares brasileiras:**

A construção das usinas nucleares brasileiras na ditadura é um caso de “escândalo”, com várias denúncias públicas, que teve como um elemento de bastidor o conflito entre empreiteiras. Por trás dos ataques contra o projeto nuclear brasileiro e a sua condução, havia, dentre outras questões, uma disputa entre diferentes construtoras. A realização das duas usinas em Angra dos Reis pela Norberto Odebrecht (NO) fortaleceu intensamente essa empresa, dando-lhe inserção em Furnas e nos meios militares, o que tem repercussões até hoje. As obras de Angra I e II geraram tantas atividades à empreiteira baiana que, basicamente com esses projetos, ela teve em 1979 o segundo maior faturamento do país, superior à CC<sup>1369</sup>.

O governo Médici fez convênio com empresas norte-americanas no início dos anos 70, comprando os equipamentos e o reator da Westinghouse, que foi instalado na usina de Angra I. A central termonuclear almirante Alberto Mota e Silva começou a ser construída em 1971 e, na concorrência de Furnas para realização das obras civis, venceu a Odebrecht. A usina tinha reator movido a urânio enriquecido, que seria comprado no exterior e não incluía a transferência de tecnologia, principalmente a do enriquecimento de urânio, ambicionada por setores militares. Com empréstimo do Eximbank, a nova central teria 600 MW e seria alternativa para geração de energia elétrica no Sudeste, sendo posta em funcionamento em 1982, após inúmeros problemas técnicos, e em operação comercial em 1985. Para a Odebrecht, a usina representava a oportunidade de erguer seis edifícios e realizar serviços complexos, o que foi impulsionado com os contratemplos encontrados na obra<sup>1370</sup>.

Em junho de 1975, representantes do governo brasileiro assinaram o Acordo Nuclear Brasil-Alemanha em Bonn prevendo a construção de oito centrais nucleares e transferência de tecnologia no enriquecimento e reprocessamento de urânio<sup>1371</sup>. Apesar da oposição norte-americana, e as tentativas para cancelá-lo, o acordo foi adiante com a construção inicial da usina de Angra II, também de urânio enriquecido. O convênio incluía diversos elementos que

---

<sup>1368</sup> CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. “A transnacionalização...”. *op. cit.* p. 70-7.

<sup>1369</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de julho de 1980, nº 150.

<sup>1370</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 42, 50 e 65.

<sup>1371</sup> Sobre a questão da transferência de tecnologia, ver ROSA; SIGAUD; MIELNIK (org.). *Impactos... op. cit.*

não convêm aos objetivos aqui colocados<sup>1372</sup>, interessando o fato de que a Odebrecht ganhou o direito de construir todas as usinas previstas no convênio. A Tribuna da Imprensa fez denúncia de que “as obras foram entregues à Norberto sem nenhuma concorrência e que a construtora estaria cobrando uma taxa de administração de 18%, quando a normal é de 5%”. Com as acusações, o ministro do MME de Geisel, Shigeaki Ueki, afirmou: “A referida construtora ganhou a concorrência para Angra I e recebeu a extensão do contrato para Angra 2 e 3, uma vez que já possuía toda a infra-estrutura necessária a esse tipo de obra.”<sup>1373</sup> Geisel, como presidente da Petrobrás, havia desenvolvido forte relação com a empreiteira baiana. Além disso, em 1977, Geisel nomeou o diretor da Odebrecht, Ângelo Calmon de Sá, para o Ministério de Indústria e Comércio, assinando contratos para as usinas de Angra I e II, que permitiam apresentação de custos suplementares sem limites pela construtora<sup>1374</sup>. O também baiano ACM, escolhido por Geisel para a Eletrobrás, foi acusado de beneficiar a NO<sup>1375</sup>.

Após 1977, com os cortes estatais, as verbas destinadas à construção das usinas nucleares experimentaram menos reduções do que outros empreendimentos. Ao contrário de projetos como a Ferrovia do Aço, as usinas de Angra permaneciam a pleno vapor, o que permitiu a NO manter razoável quantidade de serviços, enquanto outras empreiteiras passavam por falta de contratos. Até o início dos anos 80, Angra recebeu propostas alternativas e ataques. No período Geisel, representantes da Cesp tentaram recorrentemente junto ao governo federal licença para construir usinas nucleares em São Paulo<sup>1376</sup>. Por trás dessas viagens e pedidos, estava a Camargo Corrêa e outras empreiteiras paulistas, interessadas em entrar no ramo das centrais atômicas. O governo Geisel negou todos os pedidos, apesar da inclinação positiva à CC pelo ministro Shigeaki Ueki.

No governo Figueiredo, a correlação de forças entre representantes desses empresários no aparelho de Estado se modificou. Em agosto de 1981, a Odebrecht perdeu o direito de construção da terceira usina, como reporta a revista *O Empreiteiro*: “a Nucon anunciou o rompimento do contrato de Angra III pela Norberto Odebrecht sem que fossem explicados os motivos do rompimento.” Segundo o ministro César Cals, em 31 de agosto de 1981, “somente agora existiram condições políticas para a ruptura do acordo”<sup>1377</sup>. Foi lançado edital de pré-qualificação da obra, com cláusula proibindo a participação de firmas que atuaram em Angra I

---

<sup>1372</sup> Para uma análise do acordo e do projeto nuclear brasileiro, ver BRANDÃO, Rafael Vaz da M. *O Negócio... op. cit.* Uma bibliografia pode ser encontrada em GASPARI, E. *A Ditadura Encurralada. op. cit.* p. 127-57.

<sup>1373</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de agosto de 1978, nº 127.

<sup>1374</sup> BRANDÃO, Rafael Vaz da Motta. *O Negócio do Século. op. cit.* p. 72-107.

<sup>1375</sup> GIROTTI, Carlos A. “Elefantes brancos e outros bichos nucleares”. In: *Estado Nuclear... op. cit.* p. 95-148.

<sup>1376</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de setembro de 1978, nº 128.

<sup>1377</sup> GIROTTI, Carlos A. *Estado Nuclear no Brasil. op. cit.* p. 141.

e II<sup>1378</sup>, ou melhor, a NO era excluída da concorrência. Apesar dos problemas técnicos encontrados nas obras das usinas, deve se levar em conta também a pressão das outras construtoras para subtrair a NO de mais uma obra de usina nuclear. Quem venceu a licitação foi a Andrade Gutierrez, apesar de a Mendes Júnior ter apresentado preço inferior. Ficou decidido que MJ construiria a usina de Iguape I e a CC a de Iguape II, ambas em São Paulo<sup>1379</sup>.

Depois de vários problemas nas obras, em especial nas fundações, a ditadura chegou ao fim com uma usina nuclear funcionando precariamente<sup>1380</sup>, outra em obras e a terceira em seus trabalhos iniciais. Dentre as críticas ao projeto, sobressaía a do preço. Enquanto o custo do quilowatt de uma UHE como Salto Santiago era de US\$ 200, o de Angra I era de US\$ 2.000 e o de Angra II, US\$ 2.735. Isso se devia em parte a elevações nos gastos das obras das duas usinas, sendo que a primeira custou aproximadamente US\$ 1,5 bilhão, a segunda, US\$ 2,5 bi, e a terceira previa consumir US\$ 3,1 bi, de acordo com a CPI sobre o tema<sup>1381</sup>.

A tese da necessidade das usinas era pautada em leituras questionáveis sobre outras formas de energia. Horácio Ortiz ressalta que “o plano nuclear é furado desde seu início, pois as suas premissas eram de que não teríamos energia hidrelétrica até 1980 no Centro-Sul”<sup>1382</sup>. Esses estudos eram endossados pelos grandes construtores, que escondiam a capacidade de pequenas centrais hidrelétricas, não-interessantes para as grandes empreiteiras.

O próprio acordo nuclear era acusado de pretender o domínio da tecnologia para produção da arma atômica. Editorial da revista *O Empreiteiro* defendia a suspensão das obras das outras usinas: “Lembramos que as três usinas já autorizadas atenderão perfeitamente às injunções de ordem político-militar que levaram à decisão inicial de implantar o sistema nuclear brasileiro.”<sup>1383</sup> A fala de Geisel em reunião com as forças armadas é emblemática:

Estamos com negociações já muito adiantadas com a Alemanha [...] para desenvolver a energia nuclear e indústria nuclear dentro do país. [...] Eu não estou dizendo que o propósito do Governo seja este, de procurar fazer a arma nuclear, mas nós temos que nos preparar, tecnologicamente, etc., e ficarmos em condições de podermos prosseguir nesse caminho, conforme as circunstâncias.<sup>1384</sup>

---

<sup>1378</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de agosto de 1981, nº 164.

<sup>1379</sup> GIROTTI, Carlos A. “Elefantes brancos e outros bichos nucleares”. In: *Estado Nuclear... op. cit.* p. 95-148.

<sup>1380</sup> A usina era conhecida então como vaga-lume. Ver GIROTTI, Carlos A. *Estado Nuclear... op. cit.* p. 95-148.

<sup>1381</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edições nº 137, 148 e 195.

<sup>1382</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de julho de 1979, nº 138.

<sup>1383</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de novembro de 1979, nº 142.

<sup>1384</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Encurralada. op. cit.* p. 132.

A intenção oculta de deter a tecnologia para a produção da bomba atômica correspondia a uma parte dos interesses envolvidos no acordo Brasil-Alemanha<sup>1385</sup>. A revista *O Empreiteiro* explicava a continuidade das obras das usinas pelo poder do *lobby* dos estrategistas militares, nublando os interesses dos empreiteiros e outras empresas envolvidas no projeto<sup>1386</sup>.

Apesar da presença desse grupo no aparelho de Estado, a força de outros interesses, como produtores de materiais e equipamentos e das construtoras, deve ser levado em conta para entender a continuação dos empreendimentos. O aumento dos custos, os problemas durante as obras, a falta de projeto de engenharia e a ação das empresas concorrentes levaram a denúncias na imprensa, na mídia e no Congresso. Apesar das críticas e da perda de Angra III pela Odebrecht, a construção das duas centrais nucleares garantiu a empresa baiana uma projeção nacional maior que ela possuía anteriormente, levando a uma reorganização dos poderes no mercado nacional de obras públicas.

### **Super-projetos militares – portos e aeroportos:**

O encontro de interesses militares com os de empresas de engenharia ficou concretizado em outros projetos além do nuclear. O reaparelhamento das forças armadas brasileiras, objetivado por oficiais presentes no grupo dirigente, passava por serviços prestados por empreiteiras. Entre as “estranhas catedrais”, havia plantas militares de grandes proporções, atendendo aos interesses de militares e de construtoras envolvidas nas obras. Se o exército tinha planos para bases militares e domínio da tecnologia de ponta, a marinha e a aeronáutica também tinham os seus. A marinha montou grandes bases navais, que atendiam aos anseios de ampliação da força naval brasileira. A aeronáutica tinha suas propostas de criação e ampliação das bases aéreas no país, além da aquisição de novos aviões de combate. Esses projetos incluíam a montagem de um complexo industrial-militar nacional, composto por empresas estatais e privadas. Na área de armas e veículos, empresas como a Taurus, CBC, Imbel e a Engesa produziam equipamentos militares para o exército e exportação. A marinha tinha empresas que atendiam suas demandas e a aeronáutica adquiria produtos da estatal Embraer, criada em 1969, da Avibrás e outras, que também exportavam parte da produção<sup>1387</sup>.

No que toca à aeronáutica, alguns projetos do período foram os dos aeroportos de Santa Marta, no Rio Grande do Sul, e de Anápolis, próximo à capital federal. Ambos estavam

---

<sup>1385</sup> Sobre o mesmo tema, Delfim afirmou acerca das relações entre Brasil e Iraque nos anos 70 e 80: “Não é segredo para ninguém que os dois países tentaram desenvolver a bomba atômica.” MENDES, Murillo Valle; ATTUCH, Leonardo. *Quebra de Contrato*. *op. cit.* p. 160.

<sup>1386</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de outubro de 1980, nº 153.

<sup>1387</sup> Para esse complexo, ver por exemplo MARINI, Ruy Mauro. “La acumulación capitalista mundial y el subimperialismo.” *In: Cuadernos Políticos*. Nº 11. México: Era, abr/jun de 1977. p. 1-26.

em regiões estratégicas e atendiam aos planos de re-equipamento das forças armadas e expansão do poder bélico brasileiro. A base aérea de Santa Marta ficava próxima à fronteira com o Cone Sul e era a maior do subcontinente, causando desconfiança dos governos vizinhos<sup>1388</sup>. Outra obra de grande porte que atendia a interesses de militares e empreiteiros era o aeroporto supersônico de Anápolis, unidade da FAB que servia também ao correio aéreo. A base incluía a maior pista de pouso e decolagem já construída no país, destinada aos 16 caças comprados da França no início dos anos 70. As obras ficaram com a Rabello e a revista *O Empreiteiro* exaltava o referido aeroporto mais moderno do país: “O Mirage de velocidade duas vezes superior ao som, dará ao Brasil condições de combate e defesa aérea rápidas, dentro dos padrões da guerra moderna.”<sup>1389</sup> Vê-se aí como ocorria a confluência dos interesses dos empresários da construção com os anseios militares.

Além dessas bases, o maior projeto de aeroporto da ditadura foi o do supersônico do Galeão, no Rio. Com projeto ousado, a obra previa muitos serviços de engenharia, incluindo aterros, torres de comando, estacionamentos, equipamentos prediais militares, pistas de decolagem, obras viárias, terminais de passageiros e outras. O empreendimento foi importante por trazer a Odebrecht para o centro do mercado nacional de obras e sedimentar seu papel dentro das forças armadas, além de aproximá-la da CBPO, também envolvida nas obras.

Os estudos para o aeroporto internacional do Rio datam de 1968 e, em agosto de 1970, iniciou-se a primeira etapa das obras, concluída em 1973, e que ficou com a CBPO, com valor de Cr\$ 19,4 milhões. A segunda etapa, de maior porte, teve início em 1971 e a concorrência foi vencida pela Odebrecht, com proposta de Cr\$ 137 milhões. O custo total do aeroporto era de Cr\$ 500 milhões e as duas empreiteiras passaram a dividir os serviços. O projeto previa conclusão apenas em 1990, quando seria chamado de Aeroporto Internacional Principal do Brasil, atendendo a aviões supersônicos, civis e militares. As obras eram administradas pela Aeroporto do Rio de Janeiro S.A. (Arsa), subsidiária da Infraero que administrava os aeroportos da cidade. O empreendimento incluía o aterro de uma parte da baía correspondente ao Aterro do Flamengo, de modo a abrigar as pistas de pouso, as únicas em concreto protendido do país, além de ser as maiores para aviões de uso não-militar<sup>1390</sup>. O projeto tinha números monumentais: o sistema elétrico era capaz de abastecer cidade de 50 mil habitantes, com torres de iluminação de potência inédita no país; o concreto utilizado era o suficiente para erguer 5 estádios do Maracanã; o reservatório de água era o suficiente para atender

---

<sup>1388</sup> SCHILLING, Paulo R. *O Expansionismo Brasileiro. op. cit.* p. 11-2.

<sup>1389</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de fevereiro de 1973, nº 61.

<sup>1390</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edições nº 4, 33, 35, 42, 47 e 53.

cidade de 500 mil habitantes e o estacionamento previa vagas para 1761 veículos<sup>1391</sup>. Nos números, é possível verificar como a justificativa dos fins militares e da segurança caíam como uma luva para as empreiteiras, que viam o volume de seus serviços maximizados com esses argumentos. A ligação do aeroporto com a cidade era uma obra a parte, a Linha Vermelha, ligando o túnel Rebouças e elevador Paulo de Frontin à ilha do Governador, em conexão da zona Sul com a chegada da cidade. Havia projeto de trem aéreo ligando o aeroporto ao centro, com tecnologia francesa, mas a idéia não foi adiante<sup>1392</sup>.

Apesar da pressão militar e empresarial, seu porte foi simplificado pelas contingências financeiras e o aeroporto foi entregue, de maneira parcial, em 1977<sup>1393</sup>. Não obstante as limitações, as obras fortaleceram as empreiteiras envolvidas, capacitando-as para obras similares no exterior, como o aeroporto de Trípoli, tocado pela NO 30 anos após o Galeão<sup>1394</sup>.

No final dos anos 70, outros aeroportos internacionais foram construídos nas duas outras maiores cidades brasileiras. Com sua inserção no governo Paulo Egydio Martins e na aeronáutica, a Camargo Corrêa – que já fizera as obras da base do Galeão, em 1954, e os aeroportos de Campo Grande, Cuiabá, Ilhéus, Parnaíba e Manaus – venceu a concorrência para Cumbica, em Guarulhos. O empreendimento foi criticado por seu impacto local e escolha de fazer um novo aeroporto, quando era possível apenas expandir Viracopos e Congonhas. Em Minas, a Andrade Gutierrez e a Mendes Júnior dividiram as obras do aeroporto internacional de Confins (depois Tancredo Neves), em empreendimento entregue em 1984<sup>1395</sup>. Apesar do uso majoritariamente civil, essas obras eram encomendadas pela aeronáutica.

Na marinha, também foram desenvolvidos projetos militares de grandes envergadura ao longo do regime, garantindo contratos às empresas de engenharia. No início dos anos 70, foi iniciado o projeto de expansão do porto de Rio Grande, no Rio Grande do Sul, voltado para ser um superporto que atendia a objetivos militares e o transporte de mercadorias para a região da Alalc. O projeto recebeu financiamentos do BNDE, BID e Eximbank e sua construção demorou 5 anos, dando serviços para empreiteiras nas obras do cais e terminais de contêineres. O porto, quando pronto, seria o maior do país e sua posição junto aos países do Cone Sul gerou protestos dos governos vizinhos, insatisfeitos com a militarização da região da fronteira. Empreiteiras envolvidas na ampliação do porto foram a Andrade Gutierrez, a

---

<sup>1391</sup> REVISTA O Empreiteiro. 100... *op. cit.* p. 92-3.

<sup>1392</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 40 e 65.

<sup>1393</sup> REVISTA O Empreiteiro. 100... *op. cit.* p. 44-5.

<sup>1394</sup> O GLOBO. Edição de 8 de julho de 2007, p. 24. 'Vôo alto'. Coluna de Ancelmo Góis.

<sup>1395</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 175, 186 e 205.

Christiani-Nielsen e a Ecisa. A obra foi importante para a especialização de certas firmas em obras portuárias, como a Ecisa, que usou essa experiência no exterior<sup>1396</sup>.

Os super-projetos militares da ditadura tinham a peculiaridade de incluir grandes demandas de serviços de engenharia, atendendo aos interesses das empreiteiras, que ganhavam oportunidades para erguer “estranhas catedrais” de uso das forças armadas. Além de garantir esses trabalhos às construtoras e incentivar a especialização técnica das mesmas, esses projetos possibilitavam a aproximação e inserção das construtoras nas forças militares. Assim, planos militares posteriores, como a empresa construtora de mísseis e o estaleiro para produção de submarinos nucleares pela Odebrecht no governo Lula remetiam a esses serviços prévios<sup>1397</sup>.

### **“O sertão vai virar mar”<sup>1398</sup> – Itaipu e as grandes usinas hidrelétricas:**

O setor que mais representou encomendas às maiores construtoras brasileiras na ditadura foi o de barragens e hidrelétricas. Empreendimentos que demandavam maior especialização técnica, grande volume de capital e poder financeiro, a construção de centrais elétricas possibilitou a formação do grande capital brasileiro na construção pesada, dando origem ao grupo das barrageiras. A ditadura reforçou o modelo do período JK de construção de grandes usinas nos rios, dando novo volume e patamar a essas obras. As obras de grandes usinas atendiam a uma gama de interesses: os consumidores eletro-intensivos, dado que elas representavam custo menor por quilowatt instalado, possibilitando menores custos para as fábricas de aço, alumínio papel e outros; as produtoras de equipamentos elétricos, como turbinas e geradores, que lucravam com a produção dos mesmos, em ramo dominado por firmas estrangeiras, como Voith, Alstom, GE e outras; e as construtoras, que defendiam obras de grande porte, pelo volume de serviços demandado possibilitando grandes ganhos.

O modelo de geração de energia pela força hidráulica foi reforçado na ditadura e recebeu mais força com o II PND. A construção de grandes barragens ocasionava fortes impactos sociais e ambientais, o que incluía a fase de construção e seu funcionamento. O uso da tecnologia dos grandes reservatórios obrigava a remoção de famílias com desapropriações denunciadas como violentas e injustas. A formação do lago inundava regiões ricas em fauna e

---

<sup>1396</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 29, 40, 42, 47, 94 e 120.

<sup>1397</sup> Como no estaleiro para submarinos nucleares em Sepetiba. Ver O GLOBO. Edição de 30/08/2009, p. 20.

<sup>1398</sup> Para um estudo dos impactos sociais da usina de Sobradinho, ver ROSA, Luiz Pinguelli; SIGAUD, Lygia; MIELNIK, Otávio (org.). *Impactos... op. cit.* p. 83-166.

flora, levando a mortandade de plantas e animais, o que foi criticado por entidades ambientais. Exemplos foram a barragem de Sobradinho, que gerou o maior lago artificial do país, com fortes impactos sociais no sertão baiano. Já as usinas de Balbina, Tucuruí e Samuel, em plena floresta amazônica, inundaram áreas de povoamento indígena e fizeram submergir as florestas nativas, sendo denunciadas pelas entidades ecológicas internacionais.

Como não cabe aqui tratar de todos esses casos e os benefícios gerados para os empreiteiros em cada obra, tomaremos um caso como exemplo. A construção de Itaipu é a que melhor se enquadra como uma “estranha catedral”, visto que, além de causar os impactos gerados pelas outras usinas, gerou um problema complementar, uma querela internacional.

Os primeiros projetos para implantação de uma mega-usina no rio Paraná começaram no início dos anos 60 pela Light, interessada na construção e exploração. Ainda no governo Jango, estudos foram feitos a respeito e houve proposta da URSS. Como parte do rio se encontrava na divisa com o Paraguai, a Ata do Iguazu foi assinada em 1966 entre os dois países, prevendo estudos conjuntos sobre as possibilidades de exploração do rio para geração de energia. Em 1973, o Paraguai (com seus 2,5 milhões de habitantes) e o Brasil (com 102 milhões) fizeram acordo para construção da maior hidrelétrica do mundo. O Tratado de Itaipu previa a construção de uma usina de aproximadamente 10 mil megawatts, em tarefa dividida entre as estatais de energia dos dois governos. Como subsidiária da Eletrobrás e da ANDE, surgia a Itaipu Binacional, que faria a obra e administraria a hidrelétrica depois de pronta. O tratado previa a paridade entre paraguaios e brasileiros em vários aspectos, como nas diretorias da empresa, porém setores não tinham paridade, como a presidência da companhia, sempre preenchida por um brasileiro. Além disso, era previsto que todo o empreendimento seria financiado e custeado pelo governo brasileiro e a dívida paraguaia seria paga em 50 anos na forma de fornecimento da metade da energia gerada por Itaipu pertencente aos paraguaios para a Eletrobrás a “um preço justo”. O tratado foi redigido secretamente e gerou o incômodo argentino, já que suas especificações técnicas impediam a construção da usina de Corpus, a jusante do rio. O imbróglio foi resolvido em 1979 com o Tratado Tripartite, que adaptava a altura de Itaipu às demandas argentinas<sup>1399</sup>.

A licitação para a construção da usina foi uma questão à parte. O governo norte-americano, representando os interesses de suas empresas de equipamentos elétricos, pressionou para a formação de um único consórcio de construção e fornecimento de

---

<sup>1399</sup> Um estudo mais aprofundado sobre o tema e de onde foram retiradas as informações aqui colocadas foi o de LIMA, Ivone Therezinha Carletto de. *Itaipu. op. cit.* p. 19-252.



equipamentos<sup>1400</sup>. A construção era uma área que o tratado de 1973 não previa paridade entre os dois países. Havendo impedimento para empresas de outros países, apenas 10% dos serviços ficaram com empresas paraguaias e 90% com brasileiras, sendo que a mão-de-obra deveria ser equivalente entre cidadãos dos dois países. Como a Eletrobrás faria a concorrência e a Camargo Corrêa não tinha trânsito na estatal, a empreiteira paulista contactou firmas de engenharia guaranis. Estabelecendo convênio com a companhia de Juan Carlos Whasmony, futuro presidente do país, a CC concorreu à obra e disputaram-na também Cetenco, CBPO, Mendes Júnior e Andrade Gutierrez. Em condições obscuras, a Eletrobrás resolveu fazer todas elas vencedoras, dividindo os 90% dos serviços da obra entre as cinco firmas brasileiras, além de 6 empresas paraguaias, que ficavam com 10%. As firmas brasileiras formaram o consórcio Unicon e havia revezamento entre elas na liderança do consórcio<sup>1401</sup>.

A obra, segundo os técnicos envolvidos, não trazia dificuldades maiores na engenharia, mas empecilhos na sua escala, com dificuldades de logística, principalmente para atender os 25 mil operários empenhados no empreendimento. Só em 1980, 20.118 caminhões foram usados nas obras da usina, além de 6.648 vagões ferroviários, que transportavam aço, cimento, concreto e equipamentos<sup>1402</sup>. A quantidade de materiais usados era inédita: a obra consumia 20% da produção nacional de cimento, usou o equivalente a 210 maracanãs de concreto, 380 torres Eiffel de aço, 9 eurotúneis de escavação, erguendo estrutura equivalente a edifício de 65 andares<sup>1403</sup>. As obras começaram em janeiro de 1975 e foram concluídas em 1984, quando a usina foi inaugurada e começou a gerar energia comercialmente. Apesar de Wilson Quintella ter afirmado que “[n]ão houve qualquer conflito no canteiro de obras”<sup>1404</sup>, houve vários acidentes, com 40 mortes apenas entre 1975 e 1979, em uma obra fiscalizada internacionalmente e que tinha, por isso, padrões de segurança mais rígidos que as barragens feitas no Brasil. Apenas em um dia, devido à queda de um andaime, houve a morte imediata de 8 operários. O regime de trabalho era de 12 horas por dia e houve denúncia de pagamento de horas-extras sem aditivos de auxílio-periculosidade e insalubridade<sup>1405</sup>.

Terminada a barragem, foi feito o enchimento do reservatório de água. Apesar de não ser uma usina de grande reservatório, usando o sistema de “fio d’água”, com sua capacidade

---

<sup>1400</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de agosto de 1973, nº 67.

<sup>1401</sup> QUINTELLA, Wilson. Cap. 12 – A maior do mundo – Itaipu. In: *Memórias... op. cit.* p. 285-93. Apesar de outras fontes se referirem a uma divisão equitativa dos serviços, Murillo Mendes afirma que o general Costa Cavalcanti teria imposto: “A Mendes Júnior terá que assumir a liderança dos trabalhos.” Segundo seu relato, a MJ foi responsável por 89% da execução da usina. Em MENDES, M. V.; ATTUCH, L. *Quebra... op. cit.* p. 91.

<sup>1402</sup> <http://www.itaipu.gov.br/> acessado dia 28 de janeiro de 2009.

<sup>1403</sup> SINICON. *Dois Brasis: o que a infraestrutura está mudando. op. cit.* p. 113-24.

<sup>1404</sup> QUINTELLA, Wilson. Cap. 12 – A maior do mundo – Itaipu. In: *Memórias... op. cit.* p. 285-93.

<sup>1405</sup> LIMA, Ivone Therezinha Carletto de. *Itaipu. op. cit.* p. 196-252.

instalada final de 14.000 MW atingida em 2007 acabou gerando o sétimo maior lago de hidrelétrica do Brasil, gerando a desapropriações e expulsões de agricultores. Houve protestos diante das indenizações pagas e, do lado paraguaio, acusações assinalam a uma truculência maior. As sete quedas do rio Paraná foram inundadas e os municípios da região perderam terras férteis, população e recursos, com a diminuição do Fundo de Participação dos Municípios e ICM, sendo recompensados depois com os *royalties* previstos na Constituição de 1988 e em lei de 1991. O presidente da Itaipu Binacional na obra, o gal. Costa Cavalcanti, recebeu o título de *persona non grata* da Câmara Municipal de Guairá, no Paraná. Houve ainda denúncias ambientalistas sobre a mortandade de animais e plantas com o lago<sup>1406</sup>.

Além dos impactos sociais e ambientais, Itaipu é particular por seus impactos diplomáticos. A voltagem no Paraguai era de 50 hertz, ao passo que no Brasil era de 60, gerando um grave problema a ser solucionado. A resolução dos técnicos brasileiros foi a mudança de todo o padrão elétrico paraguaio, com a oferta de uma siderúrgica, outra hidrelétrica e financiamentos como compensação. Questões de limites entre os países foram solucionados com o alagamento dessas áreas e a administração de um parque em área litigiosa pela empresa binacional. Mais que isso, a usina fortaleceu a ditadura de Alfredo Stroessner e intensificou a dependência do país vizinho em relação ao Brasil. 91% da energia consumida no Paraguai vinha de Itaipu e com o tratado de 1973<sup>1407</sup>, foi criada uma dívida com o governo brasileiro que equivalia a 4 ou 5 vezes o PIB do país. Esses débitos começaram a ser pagos e vão até 2023<sup>1408</sup>, de maneira favorável à Eletrobrás. Os grandes consumidores industriais paulistas foram diretamente beneficiados com o ‘linhão’ de Furnas, ligando a usina ao estado.

A construção de grandes hidrelétricas na ditadura evidencia de maneira emblemática a concatenação de interesses entre grandes consumidores de energia, fornecedores de equipamentos e grandes empreiteiros. O entrelaçamento dos interesses desses empresários deram impulso à construção de boa gama de usinas nos 21 anos de ditadura. A experiência adquirida na construção dessas “estranhas catedrais” fez com que o modelo de desenvolvimento fosse posteriormente exportado. Desde os anos 80, pó exemplo, CC e MJ passaram a dar consultoria ao governo chinês, interessado na utilização dos conhecimentos brasileiros para a construção da usina de Três Gargantas<sup>1409</sup>.

### **A ferrovia dos mil dias e outros projetos de estradas de ferro:**

---

<sup>1406</sup> LIMA, Ivone Therezinha Carletto de. *Itaipu. op. cit.* p. 299-352.

<sup>1407</sup> LIMA, Ivone Therezinha Carletto de. *Itaipu. op. cit.* p. 196-252.

<sup>1408</sup> SCHILLING, Paulo R. *O Expansionismo Brasileiro. op. cit.* p. 201-66.

<sup>1409</sup> Informe Sinicon. Edição nº 10, ano I.

A crise do petróleo de 1973 e o início do governo Geisel incorreram em uma reorientação da política estatal de transportes, que pendeu mais para a construção ferroviária, em detrimento das rodovias. Isso fez com que, pela primeira vez desde os anos 30, o transporte rodoviário retrocedesse levemente na proporção do transporte de cargas no país. Mesmo com o abandono parcial das metas do plano quinquenal ferroviário, de 1978 a 1979, as ferrovias se elevaram de 16,3 para 17% no volume de cargas movimentadas nacionalmente, enquanto as rodovias reduziam sua participação de 70,4 para 70%<sup>1410</sup>, em uma tendência que tem certa continuidade entre 1975 e 1990. Essa modificação nas prioridades da política de transporte esconde outra modificação, a dos grupos de interesse envolvidos na implementação dos novos projetos. A construção rodoviária, reforçada no período 1968-1974, era pautada na concatenação de interesses de pequenas, médias e grandes empreiteiras rodoviárias com empresas de equipamento para construção rodoviária, em sua maioria norte-americanas, com bancos e instituições multilaterais que financiavam esses projetos, com sede sobretudo nos EUA. Já a construção das ferrovias durante o II PND tinha dificuldades para obtenção de empréstimos de instituições multilaterais e de bancos norte-americanas, sendo os financiamentos sobretudo europeus, assim como os equipamentos ferroviários obtidos para essas novas vias. Esses interesses foram importantes na implementação de projetos ferroviários a partir da segunda metade dos anos 70.

Algumas metas do II PND eram a redução da dependência de combustíveis fósseis e a produção no país de insumos importados no “milagre”, como o aço. A Ferrovia do Aço, principal projeto ferroviário da ditadura, atendia a esses dois objetivos, sendo elogiada por Eugênio Gudín e atacada por Eliseu Resende. Como parte do Plano Siderúrgico Nacional, a via era projetada para funcionar apenas com energia elétrica, sem uso de diesel, e deveria dar acesso ágil para a CSN e Cosipa ao minério de ferro de Minas. Seu projeto é do início dos anos 70, quando o DNEF convocou licitação para estudo da malha ferroviária no perímetro Rio-São Paulo-Belo Horizonte. O consórcio Transcon-Engevix propôs em seu relatório uma nova ligação entre Minas, Volta Redonda e São Paulo. No governo Geisel, a Engefer, subsidiária da RFF, assumiu o projeto e o ministro Dirceu Nogueira propôs uma ferrovia feita em 1000 dias, a um custo de US\$ 1,2 bilhão (Cr\$ 9,42 bi), além de US\$ 200 milhões de equipamentos ferroviários comprados na Inglaterra com financiamento europeu. A via de 397 km foi dividida em 25 lotes e licitada para as principais empreiteiras nacionais. O projeto do

---

<sup>1410</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de junho de 1981, nº 162.

governo previa uma ferrovia de altos padrões, similares aos praticados na Europa. Como a linha atravessava regiões com variação de 800 a 1027 metros de altitude, chegando a 400 metros em Volta Redonda, a solução, para manter a alta velocidade no transporte, foi incluir vários túneis, pontes e viadutos. No projeto inicial, havia um total de 197 túneis com 97,4 quilômetros, sendo só um de 8,7 km, o “tunelão”, além de 129 pontes ou viadutos, em um total de 42 km, com altos pilares nos vales. Essas obras de arte, que repetiam o padrão da rodovia dos Imigrantes, permitiam à ferrovia velocidade de 100 a 120 km/h em composições vazias e 80 km/h com trens cheios, o que escapava à regra geral das estradas de ferro no Brasil, de baixa velocidade devido aos padrões mais modestos impostos na construção<sup>1411</sup>.

Como se vê no quadro 4.12, há forte hierarquização entre os valores encomendados, que correspondem ao porte das empresas. Algumas construtoras alegam ter tido dificuldades devido à obra, em função das paralisações e atrasos no pagamento.

Quadro 4.13 – As construtoras da Ferrovia do Aço:

<b>Empreiteira responsável:</b>	<b>Valor do trecho a ser construído:</b>
Camargo Corrêa	Cr\$ 1,391 bilhão
Andrade Gutierrez	Cr\$ 1,098 bilhão
CR Almeida	Cr\$ 1,055 bilhão
CBPO	Cr\$ 750 milhões
Rabello	Cr\$ 723 milhões
Velloso e Camargo	Cr\$ 389 + 269 milhões (total de Cr\$ 658 mi)
Cetenco	Cr\$ 549 milhões
A. Vieira	Cr\$ 293 + 88 milhões (total de Cr\$ 379 mi)
Queiroz Galvão	Cr\$ 325,9 milhões
Emec	Cr\$ 190 + 127 milhões (total de Cr\$ 317 mi)
Mendes Júnior	Cr\$ 163 + 146 milhões (total de Cr\$ 309 mi)
Sotege	Cr\$ 297,7 milhões
Embasa	Cr\$ 207 milhões
Braseu	Cr\$ 163 milhões
Tuniollo Busnello	Cr\$ 161 milhões
Ferreira Guedes	Cr\$ 151 milhões
Ecisa	Cr\$ 141 milhões
Rodoférrea	Cr\$ 141 milhões
Heleno Fonseca	Cr\$ 112 milhões
Beter	Cr\$ 108 milhões
Parapanema	Cr\$ 99 milhões
Sergen	Cr\$ 94 milhões
Ecel	Cr\$ 90 milhões
Tratex	Cr\$ 78 milhões
Servix	Cr\$ 60 milhões

<sup>1411</sup> O Empreiteiro, n° 87; SICEPOT-MG. *Rumo... op. cit.* p. 132-7; PRADO, L. S. *Transportes... op. cit.* p. 81-94.

Fonte: Revista O Empreiteiro. Edição de abril de 1975, nº 87.

As obras tiveram início em 30 de abril de 1975, após concorrência no mesmo ano. Com os seguidos cortes nos projetos do II PND, a ferrovia virou um dos principais alvos do contingenciamento de verbas. O ministro dos Transportes prometeu em julho de 1975 que a ferrovia estaria entregue em meados de 1978, porém em setembro, houve revisão do prazo, o que se repetiu em julho de 1976, com a promessa de que a obra estaria entregue em 1979. Posteriormente, a entrega foi adiada para 1982, 1983, 1985, 1986 e 1987. As obras eram paralisadas e continuadas e os trabalhos tiveram diferentes intensidades. No início de 1984, o governo anunciou que a obra não tinha mais prazo. Com as dificuldades para custeá-la, foram feitas mudanças no traçado e revisão no uso exclusivo de eletricidade para propulsão, que passou a ser combinada com diesel. As obras foram criticadas no parlamento e na imprensa, por seu alto custo e descontinuidade. A manchete do Jornal do Brasil de 19 de fevereiro de 1984 afirmava que a “Ferrovia do Aço já representa 2% da dívida externa”. No governo Figueiredo, dirigentes da RFF criticaram a via, dizendo que o melhor era duplicar a linha do centro da Central do Brasil, que faz o mesmo percurso, eletrificando-a. Figueiredo demitiu tais dirigentes e manteve a continuidade dos trabalhos, em ritmo lento<sup>1412</sup>.

Em 1985, a empresa de mineração e logística MBR propôs ao Ministério dos Transportes que o trecho entre Minas e o Rio fosse concluído em condições simplificadas, a cargo da própria empresa, que assim teria descontos no seu uso. A proposta foi aceita e, em 1989, 320 km da ferrovia do Aço foram entregues, com trajeto alterado, uso de combustível fóssil associado à eletricidade e abandono de obras de arte previstas no projeto original. A MBR teve isenções para transporte de minério na via e, ao invés de levá-lo para a CSN e Cosipa, encaminhava-o diretamente para os portos do Rio, exportando o produto. Assim, a ferrovia que deveria servir para incrementar a integração dos centros produtores de minério de ferro e aço nacionais se tornava uma via para exportação de um produto primário para o mercado internacional. Do custo inicial de US\$ 1,4 bi, foram gastos US\$ 3 bilhões – dos quais, apenas US\$ 130 milhões pela MBR – para que fosse entregue uma ferrovia menor que a projetada inicialmente e sem os padrões técnicos previstos então, com velocidade menor que o projeto original. O prazo de 1000 dias se transformou em 5 mil e várias obras de arte foram mantidas pela metade e equipamentos ferroviários foram mantidos em galpões da RFF<sup>1413</sup>.

---

<sup>1412</sup> PRADO, Lafayette Salviano. “Ferrovia do Aço”. In: *Transportes e Corrupção*. op. cit. p. 81-94.

<sup>1413</sup> SICEPOT-MG. *Rumo ao Futuro*. op. cit. p. 31-163.

Se as obras e o encaminhamento da Ferrovia do Aço foram criticados, empresários do setor ferroviário lhe eram simpáticos, o que não foi o caso de outros projetos ferroviários do regime. Um deles, colocado publicamente pela primeira vez no governo Geisel, foi o do trem-bala ligando Rio a São Paulo. O Trem de Alta Velocidade (TAV) foi proposto pela primeira vez em meados da década de 1970 e, desde então, era criticado pelo empresariado do setor por incluir participação estrangeira no financiamento, tecnologia e implementação. O ministro Dirceu Nogueira apresentou projeto japonês ao presidente Geisel, mas esse adiou os planos em função dos cortes nos gastos. O empresariado do setor ferroviário criticou o TAV, afirmando-o excessivamente importado e dizendo que a indústria nacional podia produzir ferrovia em termos similares. A revista *O Empreiteiro* fez coro no editorial “O mito do trem-bala (ou a atração das obras monumentais)”. O projeto, orçado em US\$ 3,5 a 6 bilhões, foi a licitação no governo Sarney, com vitória do empresário saudita Gaith Pharaon, condenado na justiça dos EUA, e que, associado a empresários brasileiros, não levou a obra adiante<sup>1414</sup>.

O caso dessa obra é representativo da continuidade de certos interesses relacionados à construção ferroviária no período formalmente posterior à ditadura. O governo Sarney não só deu continuidade a alguns projetos da ditadura, como também criou novos, semelhantes aos do regime. A ferrovia Norte-Sul também era marcada pela grandiosidade, polêmica, irregularidades, alto custo e presença de interesses de empreiteiros, fornecedores e credores. O projeto de 1500 km foi apresentado em 1986 pelo ministro José Reinaldo Tavares, ligando os portos de Açailândia e Imperatriz, no Maranhão, às cidades de Anápolis e Luziânia, em Goiás, e ficava a cargo da estatal Valec. Era alegada a possibilidade de exportação de produtos agrícolas pela via, mas um professor da UnB alegou que apenas 10% das terras da região eram adequadas para a agricultura. Apesar das dificuldades para exploração econômica da via, seu projeto proporcionou negócios para comercialização de terras, inclusive de figuras relacionadas ao grupo do presidente da República e do ministro da Agricultura, Íris Resende, cuja pasta ficou incumbida da colonização ao longo da via. Especialistas destacaram a possibilidade alternativa do transporte fluvial. O jornalista Jânio de Freitas denunciou a combinação dos lances da concorrência pelas empreiteiras nos classificados da Folha de S. Paulo, o que levou ao seu cancelamento e à nova licitação, com lances de metade do valor, além de CPI sobre o tema. Apenas um trecho diminuto da obra foi entregue em 1989, após turnos de 24 horas de trabalho, ao contrário da previsão de entrega de toda a via em 1990<sup>1415</sup>.

---

<sup>1414</sup> PRADO, Lafayette Salviano. “Outras ferrovias”. In: *Transportes... op. cit.* p. 119-38; *O Empreiteiro*, nº 128.

<sup>1415</sup> PRADO, Lafayette Salviano. “Ferrovia Norte-Sul”. In: *Transportes e Corrupção. op. cit.* p. 97-116.

Outros projetos do período foram a Ferrovia Leste-Oeste, ou Ferronorte, de Olacyr de Moraes, que, elogiada por Geisel, encontrou problemas na sua implementação, sendo também marcada pela grandiosidade e polêmica, além da ferrovia da Produção, no Paraná. O que aproxima esses projetos é a confluência de interesses de empreiteiros, firmas estrangeiras de equipamentos ferroviários, credores europeus – como o Deutsche Bank, que financiou a ferrovia Norte-Sul – e proprietários de terrenos por onde passavam as linhas do projeto. Associados a esses empresários, os empreiteiros se ajustavam às novas configurações da economia internacional e nacional para explorar uma área de investimentos diferenciada, criando novas fontes de ganho e possibilidades de lucro. Apesar dos ataques sofridos por esses projetos, muitos deles voltaram com força nos anos 90 e, principalmente, na primeira década do século XXI, atendendo interesses de construtores e renovando antigas polêmicas<sup>1416</sup>.

### **“Eu acho bauxita por lá” – o projeto mineral grande Carajás:**

Se a ditadura foi período marcado pelo avanço da economia industrial brasileira, com implementação de um parque fabril amplo e diversificado e centralidade na acumulação de capitais no setor secundário da economia, foram semeados nos seus 20 anos novos projetos de produção agropecuária e mineral, que se consolidaram nas décadas de 90 e 2000. Incentivos à produção de soja, carne e de cana-de-açúcar para produção de álcool-combustível marcaram a década de 70 e foram ampliados posteriormente. O mesmo se pode dizer de minerais, cuja produção foi impulsionada na última década do regime, entrando em atividade grandes unidades produtoras nos últimos anos da ditadura, levando a que o minério de ferro fosse o produto-líder da pauta de exportações brasileira posteriormente, acompanhado de outros minérios. O aumento da produção e exportação desses itens se deu com novos investimentos na produção em Minas e, principalmente, a descobertas no Pará.

No início dos anos 70, após a demonstração de interesse de mineradoras estrangeiras, o governo federal fez pesquisas sobre minerais na Amazônica, encontrando jazidas de ferro, níquel, manganês, cobre, estanho, ouro e bauxita na serra de Carajás. Nos marcos do II PND, o MME de Shigeaki Ueki – que depois trabalharia na CC – criou o Projeto Grande Carajás, voltado para a exploração dessa riqueza, de modo a assegurar a auto-suficiência desses minerais e seus derivados no mercado doméstico e possibilitar sua exportação, gerando

---

<sup>1416</sup> Sobre a continuidade das obras da Norte-Sul no governo Lula, ver O GLOBO. Edição de 22/09/2010, p. 27.

divisas para o pagamento da dívida externa. Com as motivações que o norteavam, o projeto passou a figurar como de alta prioridade nas políticas estatais e, ao contrário de outras iniciativas, não sofreu com o contingenciamento de verbas. Mesmo na passagem para o governo Figueiredo, seus investimentos se mantiveram a pleno pique e Delfim assegurou que as obras de Grande Carajás não parariam. Posteriormente, o ex-ministro considerou o projeto a segunda mais importante realização do “regime autoritário”, depois de Itaipu<sup>1417</sup>.

Diante dos interesses dos grupos de fora, a orientação do governo foi estabelecer convênios entre companhias nacionais – privados e estatais – com estrangeiras para explorar os minerais da região. Foram então criados diversos projetos para exploração e processamento de minerais, sendo que o aparelho de Estado entrava com a infra-estrutura de transporte e energia, através da estrada de ferro Carajás e da usina de Tucuruí, que provia energia elétrica para os parques produtivos, de perfil eletro-intensivo. Além dos projetos de minério de ferro, feitos em parceria da Vale (sempre majoritária) com grupos estrangeiros, ganharam projeção os projetos de produção de bauxita, alumina e alumínio, com mineração junto ao rio Trombetas e outros rios da região e processamento em Vila do Conde, São Luís e Recife, como consta no quadro a seguir:

Quadro 4.14 – Projetos de alumínio previstos para Trombetas / Carajás:

Nome:	Empresas:	Investimento:	Local:	Início:
Albrás	CVRD (51%) e Nalco (japonesa, 49%)	US\$ 1,34 bi	Pará	1984
Alune	VAW (alemã) e outros	(1/3 de Albrás)	Recife	1985
Alunorte	CVRD (60,8%) e Nalco (39,2%)	US\$ 580 mi	Pará	1984
CBA	Votorantim	US\$ 650 mi	Pará	1985
Alumar	Alcoa, Billington (Shell) e CC (36%)	US\$ 1 bi	São Luís	1984
Trombeta	Mineração Rio do Norte	...	Pará	1984

Fonte: Revista O Empreiteiro. Edições nº 165 e 182; Informe Sinicon. Edição nº 21, ano I.

Firmas privadas nacionais se associaram às empresas estrangeiras nesses projetos, como é o caso da Camargo Corrêa, associada à *Alluminium Company of America* (Alcoa) e à Billington Metais (subsidiária da Shell) no Projeto de Alumínio do Maranhão (Alumar), para produção de alumina e alumínio em São Luís. A Andrade Gutierrez e a Brasilinvest também participaram de investimentos minerais na região<sup>1418</sup>.

Os projetos minerais no Pará deram serviços às empresas de engenharia. Além de serem chamadas a participar dos projetos de exploração daqueles metais, as empreiteiras entravam com as obras de infra-estrutura. A CVRD foi grande contratante de serviços das

<sup>1417</sup> DELFIM Netto, A. “O tempo dos empreendedores”. In: QUINTELLA, W. *Memórias... op. cit.* p. 11-4.

<sup>1418</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de setembro de 1981, nº 165.



construtoras, sendo responsável pela ferrovia de Carajás, que ligava a região produtora de minério, no Sul do Pará, ao porto de Itaquí, no Maranhão. A via tinha 890 km e previa investimentos de US\$ 2,6 bilhões, com o trabalho de 25 mil pessoas. Houve querela se o escoamento da produção da região deveria ser feito de hidrovia ou de ferrovia e a CVRD se decidiu pela segunda opção, recebendo críticas do Clube de Engenharia, que afirmou que o transporte por rios sairia por aproximadamente metade do preço<sup>1419</sup>. A ferrovia passava pela bacia amazônica, sendo demandadas 62 pontes e viadutos, elevando seu custo. Ficaram responsáveis pela obra a Andrade Gutierrez, a Norberto Odebrecht e a Queiroz Galvão, que demandaram serviços a outras empresas. Além da ferrovia, os projetos minerais e industriais demandavam outras obras, como a infra-estrutura de minas, construção e ampliação de portos e montagem de fábricas de alumínio e unidades de processamento dos minérios<sup>1420</sup>.

A presença das empreiteiras na região, em um momento de crise do mercado nacional de obras, trouxe conflitos entre elas para a tomada de obras e essas disputas se desenvolveram no interior do aparelho de Estado. Mais do que a ferrovia de Carajás, a grande obra que o governo fazia para dar suporte ao complexo mineral-industrial era a hidrelétrica de Tucuruí, que, com seus 8.000 MW de potência final, forneceria energia às empresas ali estabelecidas. Na sua concorrência, houve disputa entre a Mendes Júnior e a Camargo Corrêa, que obteve o empreendimento ao reduzir o preço da sua proposta, fazendo depois aditivos, de modo a torná-la lucrativa. Segundo relato de Wilson Quintella, foram duros os debates na diretoria da Eletronorte. Em um deles, um engenheiro da estatal teria dito: “A proposta da Mendes Júnior adota esse cimento de conchas, cujo preço é muito mais barato que o Portland proposto por vocês, e a Eletronorte está disposta a correr esse risco.” O diretor da CC argumentou que preferia usar o cimento mais caro para ter segurança na obra, no que o diretor da estatal teria retrucado: “Sei como uma empreiteira age, e nessa altura vocês já devem ter comprado até o contínuo da Eletronorte para lhes dar uma cópia das propostas concorrentes”<sup>1421</sup>.

Apesar da dúvida em torno da existência e dos termos do diálogo, houve conflitos entre empreiteiras pela obra e essa disputa teve continuidade depois, envolvendo outros projetos na região. Em 1984, em reunião do Conselho Interministerial do Projeto Grande Carajás, o ministro dos Transportes, Cloraldino Severo, impôs obstáculo à participação da CC nos projetos de alumínio na região, no que foi acompanhado pelos ministros de Indústria e Comércio, João Camilo Penna. Ambos os ministros eram mineiros e ligados ao grupo da MJ,

---

<sup>1419</sup> Ver HONORATO, Cezar (org.). *O Clube de Engenharia... op. cit.* p. 101-16.

<sup>1420</sup> Revista O Empreiteiro. Edições no 94, 101, 13, 129, 138, 149, 175, 182 e 192

<sup>1421</sup> QUINTELLA, Wilson. Cap. 17 – A última mega-usina – Tucuruí. In: *Memórias... op. cit.* p. 373-97.

sendo o primeiro através do DNER e o segundo, pela Cemig. Severo criticou a decisão do titular do Planejamento, Delfim – próximo à CC –, de conceder incentivos fiscais ao projeto, que previa que, dos US\$ 235 milhões a serem gastos na expansão da produção pela CC, 80% viriam de isenções fiscais. Com isso, a empresa aumentaria de 100 mil para 200 mil toneladas a produção anual de Alumar. João Camilo Penna atacou a desobrigação definida por Delfim de que o grupo tivesse de exportar ao menos 50% da produção em prazo de 10 anos, conforme pré-estabelecido anteriormente. O secretário-geral do conselho, João de Paiva Menezes, encaminhou a questão a Delfim e ao presidente Figueiredo e a decisão final foi pela manutenção dos incentivos fiscais, desde que fosse cumprida a orientação de, desde o início do projeto, 50% da produção ser endereçada ao mercado externo<sup>1422</sup>.

O projeto Grande Carajás é representativo de como as grandes empreiteiras brasileiras, ao final do regime, estavam dispostas a diversificar suas atividades, de modo a manter seu poder e presença na economia brasileira, em um cenário de menos obras de grande porte no país e de novas fronteiras para expansão do capital. Com a entrada em projetos minerais e outras iniciativas, as construtoras diversificavam suas atividades, mantendo o poderio econômico e político alcançado durante o auge do período ditatorial.

### **Sob a ditadura do BNH – projetos de habitação e saneamento:**

De todas as agências da sociedade política que atendiam aos empreiteiros, a que mais tinha a cara da ditadura era o BNH. Criado em 1964 e liquidado em 1986, o BNH, assim como o projeto Carajás, também criou as suas “estranhas catedrais”, geralmente conjuntos habitacionais que serviram bem ao propósito de gerar serviços às empresas de construção, mas que criaram unidades de moradia altamente precárias e até praticamente inabitáveis. Voltado para empregar força de trabalho não-qualificada e servir de contraponto à política de repressão e arrocho salarial, o BNH concentrava grande volume de recursos. Apesar de ser mais voltado para os empresários da construção imobiliária urbana, sua reorientação, ao longo dos anos 70, para obras de infra-estrutura e ampliação dos investimentos em moradia popular, atenderam em grande medida aos empresários da construção pesada<sup>1423</sup>.

Nos anos 30 e 40, os conjuntos habitacionais feitos pelos IAP's e FCP para as classes populares tiveram, em geral, elogios dos moradores, que destacavam seu padrão de qualidade. Já no início dos anos 60, na Guanabara, um novo padrão de moradia popular foi implantado,

---

<sup>1422</sup> Informe Sinicon. Edições no 8, 18, 20 e 21, ano I.

<sup>1423</sup> Para um trabalho sobre o BNH, ver FONTES, Virgínia. *Rupturas e Continuidades... op. cit.*

subordinado à Secretaria de Serviço Social de Sandra Cavalcanti. Com as remoções das favelas da região nuclear do Rio, grandes conjuntos habitacionais como Vila Kennedy, Vila Aliança, Vila Esperança e Cidade de Deus foram feitos em regiões afastadas do centro, sem serviços públicos, acesso a transporte, educação e até infra-estrutura básica, como água, luz e esgoto. As moradias eram feitas de maneira uniforme e moradores de Vila Kennedy relatam que até as fechaduras das casas eram as mesmas, causando confusões entre vizinhos<sup>1424</sup>. Este modelo inspirou o BNH após 1964, que teve foco inicial em construções populares, mas logo foi desviado para os estratos médios da sociedade, em detrimento das habitações populares. No governo Geisel e, de maneira mais contundente no período Figueiredo, a construção de habitações populares foi retomada, com projetos ambiciosos e agregação das atividades do setor da construção pesada. Com Andrezza no Interior e o projeto de 6 milhões de casas até 1985, empreiteiras se voltaram decididamente para o setor, atuando junto ao BNH<sup>1425</sup>.

O modelo das moradias se precarizou ainda mais, de modo a que as cifras projetadas fossem alcançadas. Para implementação de grandes conjuntos habitacionais, foram adquiridos terrenos baratos, em regiões longínquas dos centros urbanos. Moradores de conjunto feito pelo BNH em Fazenda Botafogo, no Rio, se queixavam de que as casas tinham telhado de amianto, que retém o calor e é material cancerígeno. As unidades tinham pé direito de 2,2 metros e tamanho de apenas 35 a 44 metros quadrados, sendo as paredes feitas sem reboco e com pintura diretamente no tijolo. Inexistiam equipamentos coletivos, como praças, escolas, creches e postos de saúde. Nesse período, consolidou-se também o padrão de prédios do BNH com plantas em formato de 'H', o que demanda serviços de modificação da topografia do terreno, demandando obras de terraplanagem feitas por empreiteiras. Apesar da precariedade das unidades construídas e das medidas tomadas para reduzir custos, elementos do modelo foram reproduzidos em projetos posteriores, como o Minha Casa Minha Vida<sup>1426</sup>.

O BNH não teve só atividades na construção habitacional. Desde 1971, a reorientação de suas funções atendia aos empreiteiros, com obras de infra-estrutura urbana e saneamento. Segundo o urbanista Wilson Jorge: "O setor de saneamento urbano mostrou-se um excelente negócio para as grandes empreiteiras (leia-se sub-setor de construção pesada), dentro do sistema montado para financiar e gerir a política de saneamento"<sup>1427</sup>. A criação do Planasa, em 1971, foi marco dessa reorientação, com uma política pautada na adoção de tarifas realistas, que garantiam a viabilidade econômico-financeira do sistema. A criação do SFS

---

<sup>1424</sup> Ver LOBO, Eulália. *Rio de Janeiro Operário*. op. cit. p. 393-438; O GLOBO. Edição de 10 de maio de 2011.

<sup>1425</sup> TRINDADE, Cláudia Peçanha. *Entre a Favela e o Conjunto Habitacional*. op. cit. p. 15-53.

<sup>1426</sup> Jornal O GLOBO. Série 'Vidas em Blocos'. Edições dos dias 11, 12 e 15 de maio de 2011.

<sup>1427</sup> JORGE, Wilson Edson. *A Política Nacional de Saneamento Pós-64*. op. cit. p. 7.

incentivou a formação de companhias estaduais de saneamento, dentre as quais a Sabesp era a maior, recebendo a ampla maioria das verbas do sistema, sendo que a região metropolitana de São Paulo recebeu 77,4% dos investimentos nacionais no setor entre 1973 e 1984. Esse grande volume de recursos deu oportunidades para que várias empreiteiras atuassem no ramo, inclusive as maiores, como a Camargo Corrêa, que usou os “tatuzões” – usados nas obras do metrô e então ociosos – e outros equipamentos sofisticados para as obras do sistema adutor da grande São Paulo e da maior estação de tratamento de esgoto contínua do mundo<sup>1428</sup>. O Sistema de Abastecimento da Grande São Paulo (Sanegran) era criticada por ser uma obra do “Brasil Grande”, sendo a unidade de tratamento em Barueri criticada pela população vizinha e acusada de beneficiar os investimentos imobiliários da Brascan, tal como ocorrera no Rio com o sistema de abastecimento do Guandu e com a auto-estrada Lagoa-Barra<sup>1429</sup>.

Ainda na primeira metade dos anos 1970, o BNH foi responsável pelo financiamento das obras do emissário de Ipanema, tocadas pela Empresa de Saneamento de Águas da Guanabara (Esag), que, após a fusão, deu origem à Cedae. O projeto previa a construção do quinto maior emissário submarino do mundo e a obra despejaria o esgoto da zona Sul e do centro em alto-mar. O objetivo propalado era a “despoluição das águas oceânicas”, voltada para o incremento do turismo e da frequência nas praias de Copacabana e Ipanema. Deveria ser acompanhada de uma Estação de Tratamento de Esgoto (ETE), que não foi construída. Após sua conclusão, o esgoto de parte da cidade era recolhido e despejado *in natura* a cerca de 4,5 km do litoral de Ipanema. As obras tiveram problemas e a paulista Constran perdeu o contrato em 1969, sendo o empreendimento finalizado pela empreiteira Bahia, com o auxílio de firmas estrangeiras. Outros emissários submarinos de aço e plástico – o de Ipanema era de concreto protendido – foram feitos em Salvador, Santos, Manaus e Espírito Santo<sup>1430</sup>.

Outra obra de saneamento realizada no Rio na ditadura foi a do túnel extravasor. A obra era dada como solução para os alagamentos em alguns pontos da cidade, que captava águas dos rios da região da Tijuca, despejando-as na costa do Vidigal. Apesar do apoio do Clube de Engenharia ao projeto, tido como forma de resolver os alagamentos na praça da Bandeira e outros locais da cidade, a obra foi interrompida, alegando-se falta de verbas<sup>1431</sup>.

Mesmo com as críticas às macro-obras da ditadura na abertura, o ministro Andreazza propôs no início dos anos 80 o Projeto Nordeste, ou Nordesteão, prevendo US\$ 12 bilhões de

---

<sup>1428</sup> Wilson Jorge explica os investimentos em saneamento no período pela lucratividade das obras e afirma que as empreiteiras foram as maiores beneficiárias da política. Em *A Política Nacional... op. cit.* p. 209-38.

<sup>1429</sup> Revista O Empreiteiro. Edições no 116, 142, 150 e 195.

<sup>1430</sup> Revista O Empreiteiro. Edições nº 81, 104 e 111.

<sup>1431</sup> Jornal O Globo. Edição de 22 de agosto de 2011.

investimentos no semi-árido nordestino, com a transposição das águas do rio São Francisco e recursos do BIRD. O projeto era mais uma “estranha catedral” da ditadura e aproximava interesses de grandes empreiteiros, credores estrangeiros, proprietários de terreno na região e políticos locais. Devido à configuração dos conflitos políticos e limitação nos recursos estatais na década, o projeto submergiu, sendo reconduzido parcialmente na década de 2000<sup>1432</sup>.

Tendo como atribuição a implementação de moradias populares para as classes subalternas, o BNH acabou conduzido para a função de financiador de grandes projetos de engenharia. A explicação para essa reorientação deve ser encontrada em parte na organização e poder das empreiteiras e suas associações, que conseguiram deslocar parte das funções do banco para o financiamento da infra-estrutura urbana e grandes conjuntos habitacionais que demandavam serviços de empreiteiras. O desvio de função não foi uma exceção durante a ditadura e como vimos nesse sub-capítulo, a implementação dessas grandes obras, as “estranhas catedrais”, não deve ser entendida como um feito megalomaniaco de líderes políticos ambiciosos, ou um devaneio de uma ditadura perdida em sonhos espetaculares de um país potência. Trata-se mais, a nosso ver, da expressão própria do poder e dos interesses dos empreiteiros – organizados em aparelhos que elaboravam alguns desses projetos –, e de outros agentes, nas políticas do aparelho de Estado ditatorial, sendo essas grandes obras uma fonte de lucros e acumulação de capitais desses e de outros empresários.

#### **4.5 – “Tenebrosas transações” – empreiteiros e denúncias de corrupção na ditadura:**

Por trás de toda grande fortuna há um crime.<sup>1433</sup>

O setor de obras públicas é área privilegiada de denúncias de ilegalidades cometidas por agentes do aparelho estatal e empresários com contratos com organismos do governo. Durante o regime político atual, “escândalos” públicos envolvendo empreiteiras e verbas públicas são recorrentemente expostos pela mídia. Já na ditadura, principalmente nos anos mais fechados, foram vistas poucas acusações contra impropriedades cometidas por construtoras, o que evidencia obviamente não o menor número de casos, mas o amordaçamento dos mecanismos de fiscalização e divulgação das irregularidades, que, crê-se, eram até mais freqüentes que nos períodos de maior abertura política. Com o início da

---

<sup>1432</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de setembro de 1984, nº 202.

<sup>1433</sup> BALZAC, Honoré de. Citado por PUZO, Mario. *O Poderoso Chefão*. Rio de Janeiro: Record, 1969. p. 10.

abertura, as vitórias da oposição política após 1974 e a retomada paulatina das atividades de mecanismos fiscalizadores, como o TCU, a imprensa e o judiciário, as denúncias se superpuseram, relacionando-se aos conflitos políticos e empresariais então em jogo.

O que verificamos analisando os diferentes casos e tipos de irregularidades envolvendo empreiteiros é que essas práticas podem ser entendidas não como um desvio anômalo, mas traço característico da própria dinâmica da economia capitalista e da acumulação de capital. O uso de mecanismos ilícitos é calculado pelos empresários do setor na rentabilidade ou não de seu uso, sendo seu uso objeto de contabilidade empresarial. Nesse sentido, os assim denunciados casos de “corrupção” podem ser compreendidos por três razões básicas: como mecanismo para maximização dos lucros e obtenção de maiores ganhos a partir de uma obra específica; como forma de repartição da mais-valia gerada nos trabalhos na empresa, com retenção e transferência de cota-parte do lucro para sujeitos que não fazem parte dos acionistas da firma realizadora da obra, sendo esses geralmente compostos por agentes do aparelho estatal; como forma de concorrência entre as empresas de obras, ou como práticas monopolistas ou oligopolistas por parte de algumas delas<sup>1434</sup>. Esses diferentes motivos para as ilegalidades algumas vezes se mostram isolados e, em muitos outros, relacionados em mesmo “escândalo”. A forma como isso procede ficará mais claro quando analisarmos os casos concretos de uso irregular dos recursos públicos voltados para as obras.

### **Irregularidades em obras públicas e maximização das taxas de lucro:**

Como empresas capitalistas privadas, as construtoras tinham como objetivo principal a geração de lucro, de preferência com as mais altas taxas possíveis, e o setor era conhecido por garantir largas margens de ganho para os empresários que nela investiam. Vários mecanismos eram utilizados pelas empreiteiras para garantir o máximo de lucro possível com uma obra. Um deles, como vimos, era a economia com capital variável, pagando os menores salários possíveis para os operários, e a economia em capital constante, como máquinas, instalações e serviços básicos para os trabalhadores dos canteiros. Alguns procedimentos usados no tocante a essas economias eram ilegais, mas outras irregularidades eram cometidas também no trato com o órgão contratante. Um empresário do setor explica isso de maneira clara:

---

<sup>1434</sup> Explicação diferente da nossa, vinculando as práticas de corrupção à manutenção da lógica pessoal e das relações pessoais no Estado é dada por BEZERRA, Marcos Otávio. *Corrupção: um estudo sobre poder público e relações pessoais no Brasil*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1995.

Existem duas posições fundamentais e regras básicas. O bom empreiteiro é aquele que faz duas coisas: primeiro, cria a obra. Você criando a obra, ela é sua ao nascer; a concorrência é outro papo. E funciona em 90% dos casos. Isso é a primeira regra. A segunda regra, é a seguinte – essa já é numa fase posterior – bom empreiteiro é aquele que a transforma num bom negócio. Porque contrato de obra, qualquer um tem. Fazer desse contrato um bom negócio, esse é o bom empreiteiro. Porque não tem nenhum contrato que termine como começou. Não tem um.<sup>1435</sup>

O relato do empreiteiro anônimo entrevistado pelo pesquisador Galeno Tinoco Ferraz Filho apresenta uma visão de dentro do mercado de obras públicas, mostrando como muitas vezes o empreiteiro cria a obra, cria sua “necessidade”, e também tem que fazê-la lucrativa. Na seqüência da entrevista, ele explica isso em um caso específico:

A CR Almeida entrou, numa determinada concorrência, com um preço da ordem de sete bilhões. A Mendes entrou com sete bilhões e meio, a Cetenco entrou com sete bilhões. A Camargo ganhou a concorrência com quatro bilhões. A preços iniciais da obra, porque você para ter uma referência utiliza os preços iniciais. A contrato inicial o contrato da Camargo era quatro bilhões. Entretanto, entre outras coisas a Camargo conseguiu botar lá dentro uma eclusa de trezentos milhões de dólares. Essa foi aquela segunda etapa que eu falei. Do transformar um contrato em um bom negócio. O contrato ele pegou por um preço que o levaria à falência. Não dava para perder três bilhões de cruzeiros. Depois então que já pegara esse contrato, mudou e incluiu a eclusa.<sup>1436</sup>

A obra a que o empreiteiro se refere é Tucuruí, cuja concorrência ocorreu em meados dos anos 70 e gerou conflito com a Mendes Júnior, que reclamou do resultado. Depois de obtida a obra, a empreiteira paulista conseguiu aditivos, tornando-a mais cara e lucrativa para a construtora. Wilson Quintella assim justifica essa e outras decisões similares da Camargo Corrêa: “A Camargo Corrêa tinha a fama de sempre apresentar uma conta nova no curso das obras, como maneira de ganhar mais dinheiro. Estávamos, porém, em busca de melhores soluções.”<sup>1437</sup> O empreiteiro tenta aí mascarar a intenção de ampliar as margens de ganho.

Outro exemplo é dado por Hermano César Jordão Freire, da carioca Esusa:

Recentemente, houve aqui no Rio uma concorrência, a maior havida este ano, em que a firma ganhadora entrou com uma redução de 42% sobre o valor do orçamento oficial. Qualquer observador atento tira conclusões óbvias: ou a empresa não vai dar conta do recado, pois é impossível realizar uma obra de concreto obtendo economia no montante de 42%, ou ela vai conseguir mudar a regra no meio do jogo.<sup>1438</sup>

Nesse caso, não conseguimos identificar a obra, mas o modelo repete os termos de Tucuruí.

---

<sup>1435</sup> Entrevista anônima. *Apud* FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização... op. cit.* p. 31-109.

<sup>1436</sup> Entrevista anônima. *Apud* FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização... op. cit.* p. 31-109.

<sup>1437</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande. op. cit.* p. 15-24.

<sup>1438</sup> Revista O Empreiteiro. Edição de outubro de 1979, n° 141.

O que ocorreu nesse caso foi um tipo de irregularidade comum para tornar a obra mais rentável, o uso de aditivos ao contrato, de modo a tornar o empreendimento mais lucrativo. Como vimos, o objetivo dos empreiteiros ao fazer isso é a maximização dos ganhos. No período JK, eram comuns as denúncias de registro de serviços não-existentes nas obras do DNER, como a necessidade de equipamentos especiais não usados e a indicação de rochas e obstáculos inexistentes na região da rodovia, elevando os valores pagos aos empresários<sup>1439</sup>. Na usina de Angra, foram feitas acusações de que verbas adicionais para a obra davam mais serviços e possibilidades de lucros à Odebrecht<sup>1440</sup>. Marilena Chaves destaca também lacunas nas concorrências e alterações na execução das obras, o que pode ser uma fonte de ganho extra para as empresas, assim como os “erros” de projeto<sup>1441</sup>. Outro mecanismo, muito usado após a abertura, é o atraso proposital da obra, para que muitos serviços fiquem para o final do seu “tempo político”, fazendo com que o administrador libere verbas para entregá-la no prazo, o que pode vir a ser uma fonte de ganho extra para a empreiteira<sup>1442</sup>.

Esses são casos que ilustram como as empreiteiras usam formas não necessariamente ilegais para elevar suas taxas de ganhos nas obras. Elas acessam também seus contatos políticos e muitas vezes pagam parte de seus ganhos para agentes que cumprem funções no aparelho de Estado, o que configura outra dessas práticas envolvendo empreiteiras.

### **Irregularidades envolvendo obras públicas e divisão da mais-valia:**

A indústria de construção pesada tem a peculiaridade – não restrita só ao setor – de ter o sobretabalho gerado em seus serviços não retido apenas pelos proprietários das empresas. Parte do lucro obtido na realização da obra é comumente repassada para agentes do setor público e privado que se esforçaram por viabilizá-la ou torná-la mais célere ou rentável. Isso acontece não só por ação de agentes que exercem cargos na sociedade política, mas por atuação de empresas de projetos e consultoria que, por exemplo, ao preparar o projeto de uma obra, vendem detalhes do mesmo para a empreiteira interessada, ou então deixam nele lacunas a serem preenchidas por verbas adicionais. É o que Lafayette Prado chamou de “relação espúria entre consultoras, construtoras e fornecedoras”<sup>1443</sup>, que eleva os gastos com a obra.

---

<sup>1439</sup> FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização...* op. cit. p. 31-109.

<sup>1440</sup> BRANDÃO, Rafael Vaz da Motta. *O Negócio do Século*. op. cit. p. 72-107.

<sup>1441</sup> CHAVES, Marilena. *Indústria da Construção no Brasil*. op. cit. p. 29-77.

<sup>1442</sup> Entrevista com o engenheiro Carlos Freire Machado, realizada em 18 de maio de 2010.

<sup>1443</sup> PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção*. op. cit. p. 221-32.



A associação mais comum, no entanto, é com figuras que cumprem funções em agências da sociedade política ou elementos intermediários. Samuel Wainer relata como ele, na função de jornalista, intermediava pagamentos irregulares de empreiteiros a agentes do poder público, como o presidente Goulart, e cita como Chateaubriand recebia dinheiro de empreiteiros para cobrar de governantes certas obras para empreiteiras específicas. Já na ditadura, Wainer se refere David Nasser como agente da imprensa que se incumbiu mais centralmente dessa função. No caso, recursos que vinham de obras públicas passavam por mãos que não eram dos empregados e empregadores das empresas realizadoras dos serviços. Existia uma remuneração externa à empreiteira, representada por intermediários, outros empresários e burocratas. O mecanismo servia para tornar a obra mais cara e elevar o montante da mais-valia gerada, já que com esses gastos extras, o empreiteiro se via no direito de tentar obter ganhos maiores com os serviços nos trabalhos contratados.

Outros eram os casos denunciados de propinas e pagamentos a intermediários ou funcionários públicos para viabilização, aceleração ou alteração de um projeto de obra. Henrique Guedes relata várias ocasiões e situações de pagamento de propinas em seu livro<sup>1444</sup>. No BNH, eram recorrentes os “escândalos” envolvendo corrupção passiva de seus funcionários e havia relatos de que as comissões ali eram de 30%. Seguindo a mesma regra, o governador do Paraná, Leon Pires, foi deposto durante a ditadura por ser gravado pelo empreiteiro Cecílio Rego de Almeida (da CR Almeida) extorquindo-lhe US\$ 1 milhão<sup>1445</sup>. No caso, o empreiteiro fez a denúncia provavelmente por não concordar com o valor da comissão, tido possivelmente como alto demais.

Já na transição para o regime representativo, o governador do Espírito Santo, Gerson Camata, foi acusado de receber propina da Odebrecht, ao conseguir que a mesma fizesse a ponte entre Vitória e Vila Velha, articulando para que ela ficasse responsável pela administração do pedágio da via. No caso, a acusação foi feita apenas em 2009 por um ex-assessor do governador<sup>1446</sup>. O caso é emblemático por mostrar como, aparentemente, os mecanismos de remuneração de agentes do poder público por empreiteiros foram reinventados com as políticas neoliberais e a administração privada de serviços públicos.

Para além dos limites mais rígidos da ditadura, temos envolvimento da Odebrecht com os “escândalos” do governo Collor. Em 1992, Emílio Odebrecht, deu a primeira entrevista de sua vida para um jornal, tentando explicar a atuação da companhia diante das acusações:

---

<sup>1444</sup> GUEDES, Henrique. *Histórias de Empreiteiros*. op. cit. p. 191-200.

<sup>1445</sup> GASPARI, Elio. *A Ditadura Envergonhada*. op. cit. p. 153-74. O caso envolveu o SNI

<sup>1446</sup> O GLOBO. Edição de 19 de abril de 2009, p. 3-4. Reportagem ‘Confissões de um caixa dois’.

Jornal do Brasil – As acusações contra a Odebrecht falam de suborno. O ex-ministro Antonio Rogério Magri teria sido subornado pela Odebrecht, o governo do Acre também teria sido subornado para que sua empresa conseguisse a obra. O senhor já subornou alguém?

Emílio Odebrecht – Essa é a pergunta que... primeiro vamos analisar o que é subornar...<sup>1447</sup>

Trata-se também de caso de remuneração de figuras do aparelho estatal por uma construtora. Ao longo da entrevista, o empresário acabou explicando os métodos de sua empresa:

Então, o que é hoje a corrupção nesse país? Eu acho que a sociedade toda é corrompida e ela corrompe. Hoje para o sujeito resolver alguma coisa, para sair de uma fila do INPS, encontra os seus artifícios de amizade, de um presente ou de um favor. Isso é considerado um processo de suborno. O suborno não é um problema de valor, é a relação estabelecida.<sup>1448</sup>

Odebrecht justificou as ações de seu grupo empresarial, explicando que era essa a forma como as coisas funcionavam. Em seguida, admitiu que agia para que um determinado “processo [não] durma na mesa”, afirmando que

[s]e for preciso a gente banca o funcionário para levar de um andar para o outro e assim por diante [...]

JB – Tem que batalhar para as coisas andarem...

Emílio Odebrecht – É verdade. Infelizmente é verdade. O que mais impressiona é que fazemos tudo isso no exterior e não tem problema. Tudo que fazemos no Brasil fazemos no exterior.<sup>1449</sup>

O empresário admite a prática desses métodos fora do Brasil. Em seguida, Odebrecht mostrou como designa o agente no governo que ajuda no andamento das obras da empresa:

Jornal do Brasil – O ex-ministro Magri diz na fita transcrita pela polícia federal que recebeu US\$ 30 mil para fazer as coisas andarem. É assim que funciona no Brasil?

Emílio Odebrecht – Isso é coisa de quem está querendo deformar a ação do ‘prestador de serviços’.<sup>1450</sup>

O trecho mostra como o empresário não só admite que pagou os recursos para o ministro, como o entende como um “prestador de serviços”. O mecanismo de remuneração de agentes externos à construtora fica explícito. Nesse período, tal foi o envolvimento da empreiteira com denúncias que Odebrecht foi convocado para depor em CPI, acusado de irregularidades

---

<sup>1447</sup> Jornal do Brasil. Edição de 24 de maio de 1992 *apud* CAMARGOS, R. C. M. *Estado e... op. cit.* p. 60.

<sup>1448</sup> Jornal do Brasil. Edição de 24 de maio de 1992 *apud* CAMARGOS, R. C. M. *Estado e... op. cit.* p. 60.

<sup>1449</sup> Jornal do Brasil. Edição de 24 de maio de 1992 *apud* CAMARGOS, R. C. M. *Estado e... op. cit.* p. 60.

<sup>1450</sup> Jornal do Brasil. Edição de 24 de maio de 1992 *apud* CAMARGOS, R. C. M. *Estado e... op. cit.* p. 60.

no BNDES, nas privatizações, esquema PC Farias e até envolvimento no assassinato do governador do Acre. Na ocasião, o empresário se defendeu, alegando, dentre outras argumentações, que recebera medalha do Mérito Industrial da Fiesp e que tinha tratos diretos e pessoais com presidentes na África e América do Sul<sup>1451</sup>. Esse caso foi uma exceção em relação aos episódios vividos em períodos democrático e ditatorial, já que, em oposição à maioria, o “corruptor” foi envolvido nas investigações e incriminações, contra a regra geral de apenas pôr nos holofotes o “corrupto”, com ocultação do corruptor.

De todos os casos de pagamento de propina na ditadura, o mais famoso foi o relatório Saraiva. Na denúncia, feita pelo coronel Raimundo Saraiva Martins, o então embaixador Delfim Netto foi acusado de receber comissão para intermediar o financiamento e fornecimento de equipamentos para a usina de Água Vermelha, feita pela Camargo Corrêa. As irregularidades começaram antes da licitação, com a premeditação pelo então ministro da empresa responsável pela obra. Em 1973, o general Figueiredo assim falou a Golbery:

Eu tive uma documentação que eu levei para o presidente há uns meses atrás, do Delfim, de que antes da concorrência, aquela da Água Vermelha, ele afirmava a um grupo francês que queria entrar no financiamento, de que a firma construtora seria a Camargo Corrêa. Antes da concorrência. Então está aí, na cara. É Camargo Corrêa, é Bradesco, é tudo a mesma panela.<sup>1452</sup>

Antes da concorrência da Cesp, o ministro da Fazenda fazia contatos com agentes financeiros e industriais franceses para fornecer crédito e equipamentos para a hidrelétrica. Por essa intermediação, Delfim teria cobrado 6% de comissão, US\$ 6 milhões, o que mostra que a referida cota-parte dos serviços computados como custo final da obra não eram tão reduzidos. Apesar da denúncia de Figueiredo, o caso não veio a público então. Outra intermediação de Delfim, em 1975, na condição de embaixador do Brasil na França, gerou conflito em torno dos números do negócio e levou às acusações públicas.

No início de 1976, o adido militar na embaixada brasileira em Paris, Raimundo Saraiva, foi procurado por dois diplomatas da representação. Guy Vasconcellos e Fernando Fontoura afirmaram que desejavam que Saraiva os acompanhasse para uma conversa com Jacques Broissia, diretor do banco Crédit Commercial de France, e parente de casamento do presidente da França, Giscard D’Estaing. Broissia logo seria agraciado com a ordem do Rio Branco e, não só não o foi, como foi cortado da lista de convidados especiais da embaixada brasileira. O banqueiro relatou aos três irregularidades em negociações francesas com o Brasil

---

<sup>1451</sup> ODEBRECHT, Emílio. *A Odebrecht e a Privatização*. op. cit. p. 65-82.

<sup>1452</sup> Citado por GASPARI, Elio. *A Ditadura Derrotada*. op. cit. p. 273.

e pagamento de comissões ao ‘grupo Delfim’, sendo US\$ 6 milhões por equipamentos de Água Vermelha pagos em conta na Suíça em nome de Delfim e de dois assessores, José Maria Vilar de Queiroz e Carlos Alberto Andrade Pinto. Depois, o banco rejeitou proposta de Delfim de pagamento de US\$ 60 milhões para intermediação de financiamento de equipamentos para Tucuruí, avaliados em US\$ 1 bilhão. Broissia disse não ter relatado o caso antes porque era ano eleitoral no país e ele não queria comprometer o seu parente. O coronel preparou o “relatório Saraiva” e o denunciou para advogados, militares e políticos da oposição no Brasil, trazendo-o à tona em 1978 no Congresso<sup>1453</sup>.

No início dos anos 80, o assunto veio novamente a público com a CPI da Dívida Externa e Acordo com o FMI. Em um primeiro depoimento, o militar, que trabalhava em uma empresa financeira, não divulgou nada, dando apenas sinais das informações que possuía:

O Relator – V. S<sup>a</sup>. ouviu alguma vez referências a problemas de comissões recebidas pelos brasileiros no caso desse financiamento de Tucuruí e também a respeito de outros financiamentos, como, por exemplo, para a Hidrelétrica de Água Vermelha? V. S<sup>a</sup>. alguma vez ouviu algum tipo de comentário em torno desses assuntos?

O Depoente – Dentro da Embaixada brasileira, eu nunca ouvi esses comentários. Agora, uma vez numa reunião, eu ouvi um cidadão falando num tal de “diz pour cent”. Eu não sei ao que ele se referia.

O Relator – Coronel, ao ouvir falar de “Mister dez por cento”, V. S<sup>a</sup>. teve alguma idéia, na hora, de quem poderia ser?

O Depoente – Eu não liguei essa expressão a nenhuma pessoa.<sup>1454</sup>

O relator, Sebastião Nery, e outros deputados, não conseguiram obter nenhuma informação do coronel nesse interrogatório, já que ele temia represálias à empresa na qual trabalhava.

Dias depois, o coronel Dickson Graael, próximo de Saraiva, foi à CPI e contou o que o ex-adido o havia relatado. Depuseram ainda na CPI o ex-ministro Sylvio Frota, que recebera o relatório Saraiva, e o ex-adido militar em Berna, general Etchegoyen, que afirmou sobre atividades financeiras de brasileiros na Suíça: “comentava-se que um grande número de brasileiros possuíam contas sigilosas em diversos bancos suíços” e que o Crédit Suisse “tinha chegado ao requinte de decorar uma sala com motivos folclóricos da Bahia para agradar seus clientes brasileiros.”. Os assessores de Delfim também foram à CPI e José Maria Vilar de Queiroz, em seu depoimento, acusou Saraiva de “pigmeu moral” e Mariza Tupinambá de Oliveira de “mundana”. Tupinambá trabalhava no serviço cultural da embaixada e fez a intermediação entre Broissia e os diplomatas da representação, sendo por isso demitida por Delfim. Foi morar em Londres, sob a proteção do embaixador Roberto Campos, onde recebia

---

<sup>1453</sup> GRAEL, Dickson M. *Aventura, Corrupção, Terrorismo*. Petrópolis: Vozes, 1985. p. 23-78.

<sup>1454</sup> GRAEL, Dickson M. *Aventura, Corrupção, Terrorismo*. op. cit. p. 23-78.

mesada de £ 700 da Odebrecht, por ter ajudado a fazer denúncia que recaiu sobre a rival, a CC, o que dá o tom da intensidade da competição inter-empresarial em certas situações<sup>1455</sup>.

Em 4 de setembro de 1984, Saraiva foi novamente à CPI e fez depoimento, dessa vez relatando o que sabia. Disse ter feito a denúncia ao ministro Shigeaki Ueki e esse teria dito que já sabia. Relatou também que os banqueiros franceses não aceitaram a proposta de Delfim em Tucuruí por considerar 6% uma comissão muito alta. Afirmou ainda que, apesar dos crimes de Delfim de evasão de divisas e corrupção, o embaixador foi preso em Paris, mas por outro motivo. Saraiva relatou diálogo que travou com um colega francês, Pierre Lantenne:

Mas coronel, como é que esse homem é Ministro do Governo? [...] Não, não é por causa desse negócio de relatório Saraiva não, é por causa daquele caso, daquele flagrante, daquele bacanal homossexual em Paris, que a Gendarmerie prendeu o Embaixador, você não sabe o que aconteceu?<sup>1456</sup>

Apesar das denúncias, Delfim não foi ao Congresso e limitou-se a dizer que as acusações “não passam de calúnias”<sup>1457</sup>.

As denúncias de militares com informações de ilegalidades e contra o “comportamento moral” do ministro datavam desde 1968, quando o general Albuquerque Lima repassava a Médici, do SNI, denúncias que tinha e recebia. Apesar das acusações obtidas pelo SNI nos períodos Médici e Figueiredo, ambos mantiveram ou nomearam Delfim quando presidentes, transformando-o em super-ministro nas duas situações. O motivo parece ser claro: Delfim não era mantido por nenhum *lobby* ou poder militar detido na caserna, mas por ser representante da burguesia paulista, sendo intocável em uma ditadura pretensamente “militar”.

### **Irregularidades envolvendo competição empresarial e práticas monopolistas:**

As irregularidades no setor de construção pesada, como estamos tentando mostrar nesse sub-capítulo, não são um desvio ou algo marginal no funcionamento do mercado de obras públicas. Trata-se de uma característica estrutural desse ramo de atividades, cujos desvios são os casos denunciados. Se, como vimos, houve acusações públicas de aditamentos indevidos em obras e recepção de recursos por agentes do poder público e figuras intermediárias, a maioria dos casos se dá na própria concorrência entre as construtoras e nas práticas monopolistas e oligopolistas. O recurso da denúncia pública, na imprensa ou no

---

<sup>1455</sup> GRAEL, Dickson M. *Aventura, Corrupção, Terrorismo. op. cit.* p. 23-78.

<sup>1456</sup> GRAEL, Dickson M. *Aventura, Corrupção, Terrorismo. op. cit.* p. 23-78.

<sup>1457</sup> GRAEL, Dickson M. *Aventura, Corrupção, Terrorismo. op. cit.* p. 23-78.

Congresso, é em si uma forma de competição ou retaliação de uma empreiteira contra outra, o que é particularmente comum a partir da abertura e no regime constitucional representativo.

Wilson Quintella relata uma concorrência do DNER no início do governo Kubitschek, para construção da rodovia Anápolis-Brasília:

Quando a concorrência foi aberta, surgiram rumores de que somente as empresas mineiras, que trabalhavam com JK desde que fora prefeito, sairiam vencedoras. [...] Eram duas as construtoras paulistas que pretendiam participar da concorrência: a Camargo Corrêa e a CBPO, com quem trocávamos informações sobre as dificuldades que nós, “estrangeiros” no governo, digamos, amineirado de JK, poderíamos ter.<sup>1458</sup>

No dia anterior à data final para entrega das propostas na sede do DNER, Quintella, da CC, e Antonio Lico, da CBPO, estavam em hotéis no Rio:

Lico passou a noite atendendo telefonemas de gente que insistia para que ele desistisse de participar da concorrência, pelo que seria, evidentemente recompensado. É óbvio que recusou. [...]

Cheguei por volta das 9 horas. Na entrada, fui recepcionado por um grupo de executivos das construtoras concorrentes, que me deram a notícia: o prédio estava sem energia elétrica. Não havia como subir no décimo oitavo andar, a não ser pelas escadas.

Diante de minha determinação em escalar os 18 andares, eles tentaram me convencer de que a eletricidade logo voltaria e seria preferível esperar um pouco a se cansar à toa. O coup de grace foi quando disseram que eles próprios estavam esperando a energia voltar para entregar suas propostas.

Eu não quis saber de conversa. Como faltavam duas horas para o encerramento do prazo, tinha tempo suficiente para fazer a longa escalada, com pausas para recuperar o fôlego. Assim, antes de findar o prazo, eu protocolei a proposta da Camargo Corrêa.

Confirmando minhas suspeitas, representantes das empresas mineiras já estavam todos na sala. Claro que haviam chegado antes do corte de energia. Eles já haviam protocolado suas propostas e conversavam alegremente, esperando pela volta da eletricidade. Meu colega “estrangeiro”, o representante da CBPO, não apareceu a tempo.

Por uma incrível coincidência, bastou o prazo da inscrição se esgotar, às 11 horas, para a eletricidade voltar. Era óbvio que se tratava de um ato de sabotagem.

[...] Somente as empresas mineiras e a Camargo Corrêa conseguiram entregar suas propostas no prazo. E nós ganhamos um dos trechos, o penúltimo antes de chegar a Brasília.<sup>1459</sup>

A denúncia de Wilson Quintella é representativa de uma prática oligopolista. No caso, as firmas, relacionadas já aos governos municipal e estadual de JK e agremiadas em órgãos como o Sinduscon-MG e Fiemg, tentavam impedir a participação de empresas de outros estados na concorrência para a construção da pequena rodovia<sup>1460</sup>.

<sup>1458</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. op. cit. p. 161-96.

<sup>1459</sup> QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande*. op. cit. p. 161-96.

<sup>1460</sup> Henrique Guedes relata vários casos de combinação de preço, conflitos por quebra do acertado e atuação conjunta de empreiteiros para maximizar o preço vencedor. GUEDES, Henrique. *Histórias... op. cit.* p. 29-118.

Na mesma linha, o empreiteiro mineiro Paulo José de Lima Vieira, reclamou em 1978: “O instituto da concorrência pública tem sido tão deturpado e viciado que está exigindo reformulação total. E o protecionismo regional existe, facilitado pela deturpação das concorrências.”<sup>1461</sup> No caso, ele reclamava das concorrências estaduais nos quais as forças dos oligopólios se mostravam. Podemos entender os impedimentos às chamadas “estrangeiras” não como um mecanismo de proteção do governo estadual simplesmente, mas como uma prática oligopolista do empresariado local, que tenta reservar para si as obras do estado.

Outro mecanismo para afastamento de rivais, comum na ditadura, foi a dispensa de concorrência. Usado corriqueiramente até 1974, passou a ser restringido desde então, com acusações da oposição, como no projeto do deputado federal José Camargo (MDB-SP), que propunha limitações ao mecanismo: “Segundo José Camargo, há um abuso na utilização da faculdade de dispensa de consulta pública para aquisição de material, contratação de serviço e execução de obras, face a liberalidade da legislação existente.”<sup>1462</sup> Trata-se de um instrumento das empresas para conseguir a partir de um contrato novos serviços sem licitação pública.

Apesar desse mecanismo, a forma mais comum de neutralização da concorrência e direcionamento do seu resultado no mercado de obras públicas era o “edital sujo”, ou concorrência dirigida. Na campanha pela “moralização das concorrências”, o presidente da CBIC, Luís Roberto Andrade Ponte explicou o que era isso à imprensa:

Estadão – O que é o edital sujo?

Luís Roberto Ponte – É um edital com cláusulas que permitem escolher antecipadamente o vencedor. As mais comuns são o preço mínimo oculto e os critérios técnicos de desempate, todos subjetivos.<sup>1463</sup>

A campanha da CBIC visava reverter a tendência das concorrências dirigidas, que favoreciam as mais poderosas empreiteiras, em detrimento das pequenas. A revista *O Empreiteiro* apoiou:

Não são poucas as empreiteiras que têm sido alijadas de processos de concorrência por causa de critérios fixados preconcebidamente em gabinetes, visando estabelecer um jogo de cartas marcadas. É em razão disso que hoje se observa uma grita geral no setor, muito a propósito canalizada pela CBIC. Esta entidade começou uma campanha pela moralização das concorrências públicas. Campanha que os empreiteiros aplaudem e que merece apoio geral.<sup>1464</sup>

---

<sup>1461</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de junho de 1978, nº 125.

<sup>1462</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de setembro de 1975, nº 92.

<sup>1463</sup> O Estado de São Paulo. Edição de 19 de julho de 1992 *apud* PRADO, L. S. *Transportes... op. cit.* p. 221-32.

<sup>1464</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de fevereiro de 1985, nº 207.

A campanha ganhou força ao associar as grandes empreiteiras, que ganhavam recorrentemente as licitações, à própria ditadura. Andrade Ponte enumerou em encontro nacional do setor as principais formas de direcionamento em edital:

- A) Estabelecer preço mínimo para aceitação da proposta não-divulgado no edital, mas fornecido para a empresa escolhida;
  - B) estabelecer preço mínimo no edital, mas com empate, decidir o vencedor com critérios previamente bolados;
  - C) estabelecer como pressuposto para participação em concorrência o atendimento de condições supérfluas que poucas possam atender;
  - D) Promover a chamada à licitação através de carta-convite, o que por mais incrível que pareça, é um procedimento absolutamente lícito para as empresas estatais;
- E mais: o presidente da CBIC afirma já ter testemunhado concorrências em que, para participar, a empresa deveria possuir uma usina, já instalada, a uma certa distância da obra, o que só uma empresa possuía.<sup>1465</sup>

A mobilização parte de um grupo de empresas que vinha perdendo as concorrências e que, diante da situação, resolveu reagir, levando depois à Lei de Licitações e 1992. Um dos que apoiava a campanha era Haroldo Guanabara, da AEERJ, que denunciava:

No setor de obras, uma prática que deforma as disputas é a chamada ‘concorrência dirigida’. É comum entre os empreiteiros, assim que um edital é publicado, ocorrer a pergunta: Quem é o dono desta? Trata-se da vitória do lobby e não da competência. Este fato, no Brasil dos últimos anos, é tão verdadeiro, que levou a uma enorme concentração de obras nas mãos de somente quatro macroempresas. São as que detêm o mais eficiente lobby.<sup>1466</sup>

O dirigente da associação se refere às barrageiras (CC, AG, NO e MJ) e vociferou em outro artigo, escrito após a lei de 1992: “As empresas que mais cresceram no país ultimamente não foram as de melhor capacidade operacional, porém as que melhor souberam corromper.”<sup>1467</sup>

A crítica é generalizada entre os pequenos empresários. Bernardino Pimentel Mendes, do IE e Apeop, reclamava da “excessiva criatividade dos editais [...] preparados pelas firmas de consultores” e afirmava não crer na racionalização das concorrências, dado que “[p]arece que existem pessoas interessadas em manter a situação no nível que se encontra”<sup>1468</sup>. Editorial da revista *O Empreiteiro* destacava as concorrências como “meros atos formais”<sup>1469</sup> e o empreiteiro Horácio Ortiz se referiu a “pseudo-concorrências”:

Tenho denunciado as grandes marmeladas que se verificam no estado.

---

<sup>1465</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de março de 1985, n° 208.

<sup>1466</sup> Revista *Construir*. Edição de junho de 1984, n° 30 *apud* AEERJ. *AEERJ 30 Anos. op. cit.* p. 121-81.

<sup>1467</sup> *Jornal O Globo*. Edição de 11 de setembro de 1993 *apud* AEERJ. *AEERJ 30 Anos. op. cit.* p. 121-81.

<sup>1468</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de agosto de 1976, n° 103.

<sup>1469</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de agosto de 1977, n° 115.



[...] pseudo-grandes e urgentíssimas obras, cujas necessidades, apoiadas em dados estatísticos, projeções, todos eles manipulados com o objetivo de exigir o empate de enormes recursos em serviços dispensáveis. Basta ver que o acordo nuclear prevê a aplicação de 30 a 40 bilhões em obras absolutamente não urgentes. Aliás, ele já começou de uma forma obscura, porque não houve concorrência para a construção de Angra II, o que provavelmente vai se repetir na construção das outras usinas.<sup>1470</sup>

Ortiz acusava as grandes empresas, com seu parque produtivo de equipamentos, de criar “necessidades” de obras, como a do aeroporto de Guarulhos.

Outros casos expressam a situação de “editais sujos” e “concorrência dirigida”, sendo criticados por empresários marginalizados das licitações. Henrique Guedes, da Apeop, acusava a Dersa de escolher os vencedores na concorrência da Via Norte<sup>1471</sup>. O Sinicon questionou a prefeitura de Petrópolis e o governo fluminense por demandar alto capital social para obras<sup>1472</sup>. Outro caso foi o já referido da ponte Rio-Niterói, cujo edital restringia a obra a poucas empresas capacitadas, o que era comum também nas hidrelétricas.

Outra forma de a empreiteira garantir obras era atuar junto ao Legislativo, como afirma Lafayette Prado:

Para contar com recursos suficientes para cobrir o seu faturamento previsto, é freqüente a atuação do empresário no sentido de, com a ajuda de parlamentares e o serviço de lobistas, assegurar a introdução de emendas ao Orçamento da União, alocando para as obras de seu interesse os recursos desejados.<sup>1473</sup>

Os empreiteiros atuam junto a parlamentares para entrar com pedidos de obras na forma de emendas parlamentares no orçamento. Pagando comissão ao deputado, ficava acertado antes da concorrência quem faria a obra. Diante dessa interferência das construtoras na elaboração orçamentária, o ministro Adib Jatene afirmou que quem o fazia eram as empreiteiras<sup>1474</sup>.

Com essa prática, reforçada na transição política, as construtoras integraram a rede de financiamento das campanhas eleitorais. Editorial da revista *O Empreiteiro* assim se referiu à essa prática: “E há denúncias de que através delas [licitações] são drenados recursos para as campanhas de propaganda política do governos [sic] estaduais e federal. [...] As empreiteiras, de uma forma geral, sempre participaram deste esquema.”<sup>1475</sup> A participação nesse circuito criou formas de desvio de recursos públicos para campanhas eleitorais, tendo os empreiteiros como intermediários e tornando-os beneficiários do acerto e alvos das denúncias.

<sup>1470</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de julho de 1979, nº 138.

<sup>1471</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de agosto de 1976, nº 103.

<sup>1472</sup> Informe Sinicon. Edição nº 12, ano I.

<sup>1473</sup> PRADO, Lafayette Salviano. “Corrupção” In: *Transportes e Corrupção*. op. cit. p. 197-217.

<sup>1474</sup> O Estado de São Paulo *apud* PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção*. op. cit. p. 272.

<sup>1475</sup> Revista *O Empreiteiro*. Edição de março de 1982, nº 172.

No final da ditadura, o mecanismo da concorrência entre empresas como motor das denúncias de irregularidades se mostrou mais claramente com o cancelamento de licitações e mudança de suas regras. Na hidrelétrica de São Simão, da Cemig, a Mendes Júnior perdeu a concorrência, depois de ter ficado em primeiro lugar. Na concorrência da hidrelétrica de Pedra do Cavalo, na Bahia, a MJ perdeu a obra para consórcio liderado pela Odebrecht mesmo com preço inferior e, por isso, entrou na justiça. A licitação para a usina de Itaparica, da Chesf, foi cancelada após vitória da Servix, fazendo com que nova concorrência desse vitória a MJ. E a Cesp cancelou concorrência de Nova Avanhandava, alegando falha nos projetos<sup>1476</sup>. Esses conflitos na justiça e cancelamentos de concorrências das últimas grandes hidrelétricas da ditadura eram representativos das disputas entre empresas em um mercado em refluxo.

Os diferentes mecanismos irregulares usados pelas empreiteiras se inscreviam na lógica da reprodução capitalista, visando elevar as margens de ganho, neutralizar a concorrência e dividir seus frutos com os agentes públicos e privados que se dispuseram a viabilizá-la ou acelerar seu pagamento. Usando esses instrumentos, os empresários mais articulados politicamente conseguiram se manter na liderança do mercado, menos por sua excelência técnica ou competência nos conhecimentos da engenharia, e mais por suas conexões empresariais e políticas e inserção nas agências estatais.

Vimos no capítulo que, após o golpe de 1964, os construtores, organizados em aparelhos privados da sociedade civil, conseguiram ingressar seus representantes e interesses na sociedade política, influenciando as políticas e diretrizes estatais. As políticas públicas ao longo da ditadura redundaram no fortalecimento e na alavancagem das empresas de construção pesada, porém, isso se deu de maneira desigual. Com os grandes projetos de engenharia e as políticas voltadas ao grande capital, algumas construtoras chegavam, ao final do regime, a um novo porte e patamar, superior às suas rivais e à maioria dos grupos empresariais existentes na economia brasileira.

---

<sup>1476</sup> RAUTENBERG, Edina. “A revista Veja...”. *op. cit.* p. 1-5; Revista O Empreiteiro, n<sup>os</sup> 123 e 132.

## Conclusão

As empresas brasileiras de engenharia chegaram ao final da ditadura extremamente poderosas. Com o crescimento verificado em fins dos anos 60, as construtoras iniciaram, desde aquele momento, um exitoso processo de atuação internacional, realizando obras na América do Sul, África e Oriente Médio<sup>1477</sup>. Até 1984, 150 empresas brasileiras de engenharia assinaram 444 contratos no exterior, em mais de 50 países, concentrados em volume de recursos nos 66 referidos à construção pesada, em especial os de energia e transporte assinados por grandes empreiteiras como Mendes Júnior, Odebrecht, Andrade Gutierrez, Camargo Corrêa, Cetenco e Rabello<sup>1478</sup>. Auxiliadas pelos financiamentos da Carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil (Cacex-BB), as empresas passaram a exportar suas atividades, escudadas por forte proteção e incentivo estatal, na forma de isenções, empréstimos e ajuda direta da diplomacia brasileira. O processo de internacionalização das empreiteiras nacionais é sintoma do poder e alta capacidade técnica verificados no setor e pode ser entendido não pela exigüidade do mercado interno ou da redução das demandas de obras no país, mas pela própria superacumulação de capitais na economia brasileira e redução das taxas de lucro sentidas na indústria de construção no cenário doméstico. Assim, a explicação para esse movimento do capital parece se situar mais no grande poder e novo patamar de acumulação atingido na economia brasileira – em especial em alguns setores econômicos –, mais do que em possíveis fragilidades ou debilidades do capitalismo no país. A atuação das empreiteiras no exterior – realizando investimentos, levando equipamentos, transportando técnicos e engenheiros e produzindo obras – pode ser

---

<sup>1477</sup> Como alertamos na introdução, não analisaremos detidamente o processo de atuação internacional das empreiteiras brasileiras ao longo da ditadura, o que foi feito de forma bastante satisfatória por FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização... op. cit.*; ver também GRANDI, Sonia Lemos. “Transnacionalização da engenharia brasileira e a mobilidade da força de trabalho”. In: *Análise e Conjuntura*. Vol. 1, nº 1, jan-abr/1986. Belo Horizonte: 1986. p. 221-8; CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. “A transnacionalização...”. *op. cit.* p. 70-7.

<sup>1478</sup> FUNDAÇÃO João Pinheiro. *Diagnóstico Nacional da Indústria da Construção. op. cit.* volume 13.

compreendido não como uma “exportação de serviços”, mas como forma específica de exportação de capital, que realiza no exterior uma planta industrial particular e vende uma mercadoria específica, a obra pronta<sup>1479</sup>.

Podemos entender, concordando com Maria Moraes e Guido Mantega<sup>1480</sup>, que a economia brasileira chegou ao fim dos anos 70 mais madura e com um novo padrão de acumulação. A antes economia dependente e com débeis capitais nacionais via então um patamar de acumulação de porte monopolista, com o domínio de grupos monopolistas estrangeiros, coexistindo, no entanto, com grupos domésticos de grande porte. Como afirmam os dois autores, defendidos por políticas estatais de amplo protecionismo, emergiu no fim da década um capital monopolista brasileiro, principalmente em três setores-chave: o bancário e financeiro (com grupos como o Moreira Salles, Bradesco, Itaú), o industrial pesado (com os grupos empresariais Gerdau, Votorantim, Villares e outros) e o da construção civil (particularmente, com as quatro maiores empresas do setor, Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez, Mendes Júnior e Odebrecht). Esse capital monopolista da construção pesada – protegido durante a ditadura e que formou um oligopólio no setor – passou, além de novo patamar de acumulação e porte nacional, a ter também uma atuação internacional, com projetos no exterior, além de forte imbricação junto às agências do aparelho de Estado. Enfim, pode-se dizer que a economia brasileira chegou no período ao padrão do capital monopolista e financeiro, com exportação de capitais, o que teve continuidade nas décadas posteriores, com o fortalecimento econômico e político desses grupos na transição política e reforço do processo de atuação internacional e exportação de capitais por parte dos mesmos.

Acerca do conceito de capital monopolista, é importante frisar dois aspectos. Em primeiro lugar, não estamos entendendo-o em seu sentido estrito, ou melhor, como a condição de mercado específica em que há apenas um vendedor de dada mercadoria, mas sim como um capital de grande porte e escala, que geralmente se apresenta como um oligopólio, ou então um monopólio não-puro. Outro aspecto diz respeito à relação do capital monopolista com o desenvolvimento do capitalismo. Não estamos de acordo com a noção que enxerga essa forma de capital como uma etapa ou uma fase particular na história do capitalismo, porém entendemos que o capital monopolista é a própria tendência do desenvolvimento do capital com o processo de acumulação. Na nossa concepção, é da própria característica específica do capital, da sua lógica própria, tornar-se cada vez mais centralizado, adquirindo a marca ‘monopolista’. Assim, o que Paul Baran e Paul Sweezy identificaram na economia norte-

---

<sup>1479</sup> Essa hipótese foi desenvolvida em CAMPOS, Pedro Henrique P. “A transnacionalização...”. *op. cit.* p. 70-7.

<sup>1480</sup> MANTEGA, Guido; MORAES, Maria. *Acumulação Monopolista...* *op. cit.* p. 83-106.

americana dos anos 1960<sup>1481</sup> nada mais é do que um momento no processo de concentração capitalista, em escala menos acentuada do que a verificada posterior e atualmente, quando há ali um capital monopolista ainda mais centralizado e mundializado do que antes. No caso brasileiro, o padrão de acumulação monopolista teve início no período JK e avançou nas décadas seguintes, com a presença de grupos de grande porte estrangeiros e a formação de um capital monopolista residente, protegido pelo aparelho de Estado e pelas políticas estatais dos anos 60 e 70 e que passou a se internacionalizar desde então.

### **Empreiteiros e ditadura:**

Verificamos ao longo da tese como houve um fortalecimento recíproco e uma retro-alimentação nessa parceria entre empresários brasileiros da construção pesada e o regime implantado a partir de 1964. Para proceder uma análise sintética, é necessário retomar certas conclusões parciais alcançadas ao longo do trabalho.

Vimos no primeiro capítulo que a construção de um mercado nacional para as empresas de construção pesada se deu consoante a implementação da economia industrial, com suas demandas de infra-estrutura para a indústria e para as cidades. Se antes, ao proporcionar a infra-estrutura do sistema primário-exportador, havia a preponderância dos capitais e empresas de engenharia estrangeiras, com a estatização da demanda das obras públicas, ocorrida dos anos 20 aos 60, houve uma priorização das firmas nacionais para a realização dos serviços, o que levou à conformação de um mercado nacional para as empreiteiras brasileiras. Verificamos que as principais famílias dos empresários do setor se consolidaram e cresceram por meio de contatos com grupos políticos e empresariais locais e regionais e por sua inserção junto aos aparelhos da sociedade civil e nas agências da sociedade política de cada estado da federação, sendo por meio dessas relações e inserção que eles foram guindados a um porte nacional, atuando em agências federais contratadoras de obras. O período JK foi um momento fundamental no fortalecimento desse mercado nacional de obras públicas, mas foi durante a ditadura que o nível de atividades do setor chegou a um patamar ainda superior e inédito na história econômica nacional, com a realização de grandes projetos nas áreas de transporte e energia, dentre outras. Na primeira metade do regime, o modelo de desenvolvimento do período Kubitschek foi reafirmado, com grande soma de serviços demandados aos empreiteiros, na forma de estradas de rodagens e usinas hidrelétricas. Já na

---

<sup>1481</sup> BARAN, Paul; SWEEZY, Paul. *O Capitalismo Monopolista. op. cit. passim.*

segunda metade do regime, houve uma estagnação e redução do volume de recursos para as obras e concentração das atividades em empreendimentos de grande porte, o que levou a uma centralização de capitais no setor. A ditadura semeou assim a formação de grandes conglomerados nacionais da construção pesada, o que gerou a grita e revolta dos pequenos e médios empreiteiros, deslocados do mercado de obras no período. O processo de incentivo ao grande capital ficou ainda mais patente com o “convite” governamental, por meio de políticas favoráveis à ramificação e diversificação das atividades das empresas de engenharia – que ocorreu paralelamente ao incentivo à realização de obras no exterior –, fazendo com que elas atuassem em ramos como a agricultura, mineração, petroquímica etc. Com isso, no final da ditadura, temos um quadro de quatro grandes grupos econômicos nacionais, liderados por empreiteiras, ao lado de outras firmas em decadência ou em estado de falência.

No capítulo 2, analisamos o processo de organização dos empresários da construção em aparelhos da sociedade civil. Pôde-se verificar como os empreiteiros tiveram um processo de forte articulação em diversos aparelhos privados de hegemonia, com amplas atividades no sentido da formulação de projetos, atuação no mercado na forma de cartéis, ação junto a agências específicas do aparelho de Estado e representação direta na sociedade política. As primeiras formas de organização integradas pelos empresários da engenharia foram as de engenheiros, como o Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, o Instituto de Engenharia de São Paulo e a Sociedade Mineira de Engenharia. Notamos que tais entidades, mais do que organizações corporativistas ou profissionais, eram órgãos de classe, com a predominância dos empresários do setor, tendo importante atuação junto à sociedade política. As primeiras organizações específicas de empreiteiros em entidades próprias se deram em âmbito regional, com a formação de organismos como a Apeop, o Sicepot-MG, o Sinicesp e a AEERJ. Foram formas pioneiras de organização dos empresários da construção pesada e tinham como alvo preferencial os aparelhos de Estado de dimensão municipal e estadual, com suas agências específicas. A partir dos anos 50, foram formadas as primeiras organizações de construtoras de escala nacional, como a CBIC, Abeop e o Sinicon. Dentre essas, merece destaque a terceira delas, que agremiava apenas empreiteiros e que tinha atuação privilegiada junto a agências estatais como o DNER, agindo como um autêntico partido dos empreiteiros. Vimos também que havia outras entidades organizadas pelos empreiteiros de obras e também organismos da sociedade civil que contavam com esses empresários, como foi o caso do Ipes, que tinha representantes do Sinicon e de outras entidades. Por fim, verificamos que os empreiteiros brasileiros e seus representantes no aparelho de Estado tinham também articulações e contatos internacionais, participando de entidades como o IRF e a FIIC. Nesse capítulo, verificamos

vários exemplos da ampliação seletiva do Estado, com fundação na ditadura de aparelhos privados de hegemonia como Abemi, Abes, Sicepot-MG, Sinicesp, ABPV e AEERJ e outras, enquanto as organizações populares eram reprimidas e até proibidas, dando origem a uma representação desigual na arena da luta de classes após a ditadura.

No capítulo seguinte, analisamos a atuação desses empresários, a partir de suas formas organizativas ou não, junto à sociedade como um todo, com ações endereçadas à sociedade civil e à sociedade política. O que se viu foi uma movimentação expressiva dos empreiteiros, com atuação em debates públicos, incursões junto à imprensa, articulação de frentes, campanhas e grupos de interesse junto a outros empresários e representantes e intelectuais orgânicos posicionados no aparelho de Estado. Em um primeiro momento, abordamos a produção de ideologias por essa fração do empresariado industrial, tentando aferir seus valores e concepções de mundo. Verificamos um certo tom desenvolvimentista no discurso dos empreiteiros e seus representantes, com a defesa do desenvolvimento como meio para resolução dos problemas nacionais, sendo necessária, para sua implementação uma infraestrutura adequada na forma de estradas, ferrovias, centrais elétricas, redes de transmissão e distribuição etc. De porte desses valores e idéias, os empreiteiros atuaram junto à imprensa e outros órgãos de divulgação para obter apoio às políticas de seu interesse, ou atuar junto às agências estatais. Desenvolveram forte ação junto à imprensa, com incursões nos jornais Correio da Manhã e Última Hora, além do grupo Visão. Revistas específicas do setor traziam suas noções de mundo e projetos, distribuídas gratuitamente para agentes do poder público na ditadura. Os empresários da engenharia se mobilizaram em torno de algumas campanhas durante o regime. A maior delas foi a que atuou contra a atuação de empresas estrangeiras no setor e que calhou, após forte articulação e atuação das entidades e empresários da engenharia, na decisão governamental de instituir uma reserva de mercado no setor de obras públicas e trabalhos de projetos, consultoria etc. Outras campanhas foram contra a participação de agências estatais em obras, contra os cortes governamentais e a favor da “moralização das concorrências”. Vimos também como os empresários da construção se articulavam com outros empresários, nacionais e estrangeiros, parlamentares e com militares, o que lhes rendia ingresso e força junto às agências estatais. Por fim, analisamos os principais intelectuais orgânicos e representantes do setor, que tiveram posições e projeção expressiva no regime, em demonstração do poder desses empresários.

No último capítulo da tese, analisamos a sociedade política e as políticas estatais da ditadura para o setor de construção pesada, notando forte beneficiamento e proteção a esse ramo industrial, sob a justificativa de se tratar de um setor de segurança nacional e também

com a seletiva tese da defesa da empresa nacional. O capítulo tentou mostrar como o fortalecimento das empresas do setor se deu em função de uma forte e clara atuação dos agentes nos postos-chave do aparelho de Estado, o que incluía uma seleção dos principais empresários a serem beneficiados, acabando por conformar os líderes do capital monopolista no setor. Em primeiro lugar, mapeamos as mais importantes agências do aparelho de Estado sob a influência e atuação dos empresários do setor, notando forte articulação dos titulares dessas agências com os empreiteiros e suas organizações e também a atuação e presença dos aparelhos privados de hegemonia e de empresários específicos junto a essas agências estatais. A partir desse posicionamento dos empreiteiros no aparelho de Estado – com representantes principalmente nos ministérios dos Transportes, Minas e Energia e Interior –, tratamos as políticas públicas do regime ditatorial que tinham conseqüências diretas ou indiretas para as empresas de construção pesada. Notamos um forte e intenso beneficiamento dos empresários do setor pelas políticas da ditadura, seja através de medidas mais gerais, como o arrocho salarial e o favorecimento de empresas intensivas em contratação de força de trabalho, como em medidas específicas, como reserva de mercado, isenções, incentivos, subsídios e ampla elevação dos recursos orientados para investimentos em obras públicas de infra-estrutura. No tocante às políticas para os trabalhadores, notamos que, além da política salarial, as medidas e diretrizes consoante à segurança do trabalho acabavam beneficiando os empreiteiros de obras públicas, que empregavam bastante pessoal e eram líderes em índices de acidentes de trabalho, cuja culpa recaía sobre as próprias vítimas, ou melhor, os operários dos canteiros de obras. Diante dessas condições precárias de trabalho, rendimento e segurança, no período final da ditadura, ocorreram greves e rebeliões dos trabalhadores da construção civil. Outra forma sob a qual as políticas ficaram evidentes foi nos grandes projetos de engenharia da ditadura, como as grandes rodovias e centrais hidrelétricas. Além de serem obras que beneficiavam e garantiam o lucro dos empreiteiros e outros empresários, essas “estranhas catedrais” tinham seus projetos muitas vezes produzidos pelos próprios empresários da engenharia e organizações do setor, expressando justamente o poder dos construtores no regime. Por fim, analisamos as “tenebrosas transações”, as irregularidades e ilegalidades envolvendo empreiteiros na ditadura, verificando como esses mecanismos estavam inseridos na lógica da acumulação capitalista e eram usados como forma de maximização dos ganhos com a obra, de repartição dos lucros em um dado empreendimento e também como anulação da concorrência e prática monopolista ou oligopolista por uma ou um grupo de empresas.

Tendo em conta todas essas conclusões particulares, podemos refletir de maneira mais ampla e sintética acerca da relação entre ditadura e empreiteiros. O regime ditatorial fechado



se mostrou ambiente bastante adequado para as atividades e possibilidades de lucros para os empresários do setor. Não à toa, o governo mais elogiado pelos empreiteiros foi justamente o que mais reprimiu e torturou, o do general Emílio Médici. O amordaçamento de mecanismos fiscalizadores, como a imprensa, o parlamento e parte da sociedade civil, permitia aos empreiteiros maximizar seus lucros com práticas ilícitas e tocar obras com rapidez, agilidade e sem preocupação com os impactos do empreendimento. A participação popular e eleitoral limitada garantia que os empresários do setor tivessem mais força nas agências estatais e junto a figuras presentes em posições-chave do aparelho de Estado, de modo a pautar as prioridades das políticas públicas, como grandes rodovias em locais inabitados e centrais elétricas de grande porte, com forte impacto social. As demandas populares e os anseios da maior parte da população – na forma de saúde, educação, saneamento e habitação, áreas que ganharam ênfase no período da transição política – ficavam restringidos e os recursos para essas áreas eram desviados pelas “necessidades” impostas pelos empreiteiros e outros empresários e por seus representantes na sociedade política. O regime de repressão permitia também que a economia tivesse uma larga margem de investimentos, com altos índices de formação bruta de capital fixo, o que deixava de atender a anseios mais diretos da população, mas alocava verbas para custeamento de amplos projetos de investimento, sobretudo em infra-estrutura. Enfim, alguns empresários do setor não só aprovavam a ditadura e participavam de seus projetos no setor de obras, mas partilhavam de seus valores e contribuía também com sua política de terrorismo de Estado, que cassava guerrilheiros, torturava-os, prendia-os e matava-os. Apesar da heterogeneidade desse grupo de empresários, pode-se dizer que a maioria deles aderiu ao regime, assumiu a ditadura, a aplaudiu e, ao mesmo tempo, a sustentou. Com a idéia do regime de se auto-identificar com as próprias imagens das obras públicas de grande envergadura postas em prática durante o período, pode-se dizer que a ditadura tinha a cara dos empreiteiros e os empreiteiros tinham a cara da ditadura.

### **“Vai passar”?**

A um governo de empreiteiros, sucede um governo de contadores.<sup>1482</sup>

Nos últimos dez anos, fomos surpreendidos com a retomada de vários projetos encetados no período ditatorial, além de empreendimentos novos que reproduzem certas características daquele modelo de desenvolvimento. Assim, vimos a retomada da construção

---

<sup>1482</sup> CAMPOS, Roberto. *Apud* PRADO, Lafayette. *Transportes e Corrupção. op. cit.* p. 223.

das grandes centrais hidrelétricas – como Belo Monte, projetada na ditadura, e as usinas do rio Madeira, de projeto final mais recente –, com seu grande impacto sócio-ambiental. Novas tentativas foram feitas para a implantação do trem-bala entre Rio e São Paulo-Campinas, além da retomada da construção da ferrovia Norte-Sul, empreendimento iniciado no governo Sarney que segue o padrão das obras da ditadura. Como parte do projeto Nordeste, de Andreazza, temos visto a implementação da transposição das águas do rio São Francisco, apesar de todas as polêmicas e reações às medidas, alto preço da obra e impactos positivos questionáveis para os agricultores do sertão nordestino. As rodovias internacionais da Amazônia foram retomadas, com ligações por terra com países vizinhos, renovando a diretriz principal do projeto da Transamazônica. Por fim, mesmo o tão combatido projeto nuclear não foi deixado de lado e a terceira usina termo-nuclear de Angra deve ser completada nos próximos anos. A retomada dessas obras não evidencia apenas a inspiração e admiração dos líderes políticos atuais ao modelo de desenvolvimento posto em prática naqueles tempos – como foi exposto explicitamente em alguns discursos das principais autoridades estatais do país ultimamente<sup>1483</sup> –, mas também um determinado arranjo político que guarda elementos de semelhança com a sustentação do regime dos anos 70, com a projeção política dos grandes grupos privados nacionais de engenharia e todos os seus interesses, projetos e valores. Essas mesmas companhias foram também diretamente beneficiadas recentemente por políticas e medidas estatais, que redundaram na conformação de grandes conglomerados monopolistas nacionais e internacionais da petroquímica (Odebrecht-Braskem), telefonia (Andrade Gutierrez-BrOi), distribuição de energia (Camargo Corrêa-CPFL/AES), por meio do BNDES, que também incentivou a atuação internacional desses grupos, seja no ramo da engenharia, seja em suas áreas ramificadas.

A força econômica e política desses grupos atualmente é resultado da forma como se procedeu a transição política no Brasil do regime ditatorial para o regime democrático representativo. Com a consolidação dos grandes grupos monopolistas e bancário-financeiros no final da ditadura e seus aparelhos privados de hegemonia, esses empresários se gabaritam a ter influência no processo da redemocratização, tendo projeção nos governos que seguiram ao fim do regime civil-militar. A alternância de poder entre regimes políticos e entre os diferentes partidos políticos no período democrático recente tem se dado concomitantemente à manutenção desses grandes grupos junto ao bloco de poder, apesar das

---

<sup>1483</sup> Dentre outras afirmações, o ex-presidente, Luís Inácio da Silva, disse que Geisel foi “o presidente que comandou o último grande período desenvolvimentista do país”. Ver <http://www.estadao.com.br/> acessado 8 de fevereiro de 2012.

diferentes posições assumidas em cada período. Mesmo com certas dificuldades sentidas por essas empresas no novo regime político representativo, visíveis em ‘escândalos públicos de corrupção’ nas quais estão envolvidas, problemas no exterior e reações de trabalhadores nos canteiros de obras – o que só reafirma a idéia de que elas tinham a cara da ditadura e se mantiveram apegadas às práticas impostas naquele tempo –, seu poder econômico e político tem se mostrado inabalável.

O Plano Real e a instauração dos governos Fernando Henrique Cardoso e Lula redundou em um processo que possibilitou uma certa superação dos conflitos setoriais e regionais da burguesia brasileira<sup>1484</sup>. Nesse novo concerto, vê-se a liderança do processo legado ao setor bancário-financeiro e do capital industrial monopolista, incluindo as grandes empreiteiras brasileiras de maneira privilegiada no pacto político, apesar do epicentro da acumulação ter se transferido para o setor financeiro<sup>1485</sup>. O último ciclo do processo de acumulação centrado no setor industrial, entre 1955 e 1980, deu lugar a um novo padrão de acumulação, calcado principalmente nos ramos bancário e financeiro. Nesse sentido, se a ditadura dos empreiteiros – e de outros empresários também, sobretudo industriais – acabou, dando lugar à república dos banqueiros, os empreiteiros da ditadura têm se mostrado firmes e fortes nesse novo contexto político.

Essas reflexões acerca de algumas marcas de continuidade entre a ditadura e o modelo democrático representativo atual não nos deve levar a fazer tábua rasa entre os dois regimes políticos. Os grupos sociais que mais sofreram com o golpe de 1964 e com o AI-5 foram as classes populares e, apesar de todas as limitações e desilusões vividas após os anos 80, o processo de redemocratização é uma vitória em especial desses mesmos grupos.

Alguns debates atuais têm se dado em torno das questões da memória e da reparação no que concerne à ditadura civil-militar brasileira. Historiadores e movimentos sociais têm reclamado o acesso aos arquivos públicos e documentos produzidos à época do regime, ainda liberados a conta-gotas por parte do aparelho de Estado. Toda uma questão se dá também no que diz respeito ao pagamento de indenizações às pessoas que sofreram com a tortura, a perseguição e o exílio ao longo do regime. Segundo o modelo adotado no Brasil, o Estado é o único onerado por esses processos, com o pagamento de indenizações, sendo que não há incriminação de torturadores, militares que cometeram atrocidades e empresários que

---

<sup>1484</sup> OLIVEIRA, Francisco de. *Os Direitos do Antivalor*. *op. cit.* p. 9-16.

<sup>1485</sup> Sobre isso, o empreiteiro Murillo Mendes afirmou em 2004: “os nossos credores financeiros, estejam eles sediados no Brasil ou no exterior. São eles os novos donos do País.” MENDES, Murillo Valle; ATTUCH, Leonardo. *Quebra de Contrato*. *op. cit.* p. 2.

financiaram a repressão e enriqueceram com o regime. Volta e meia, são questionados os valores dessas indenizações e seu alto custo para as contas públicas, que têm prioridades tão urgentes em nosso país. Uma solução possível seria cobrar essa justa reparação diretamente das ricas e poderosas empresas monopolistas brasileiras e estrangeiras – como as empreiteiras –, que contribuíram e se beneficiaram com as políticas da ditadura. Afinal, elas compunham ou não o Estado brasileiro naquela ocasião?

## Fontes e bibliografia:

### 1. Fontes primárias:

#### 1.1 – Livros e publicações de associações, sindicatos e órgãos governamentais:

AEERJ. *AEERJ 30 Anos: 30 anos de obras públicas no Rio de Janeiro (1975-2005)*. Rio de Janeiro: AEERJ, 2005. 265p.

CLUBE de Engenharia. *Luta pela Engenharia Brasileira*. Rio de Janeiro: Engenharia, 1967. 211p.

FUNDAÇÃO de Economia e Estatística. *A Indústria da Construção: uma análise econômico-financeira*. Porto Alegre: Secretaria de Coordenação e Planejamento do Rio Grande do Sul, 1984. 175p.

FUNDAÇÃO João Pinheiro. *Diagnóstico Nacional da Indústria da Construção*. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1984. 20 + 3 vol.

GUEDES, Henrique (APEOP). *A Outra Face do Empreiteiro*. São Paulo: Pini, 1977. 167p.

HONORATO, César Teixeira (org.). *O Clube de Engenharia nos Momentos Decisivos da Vida do Brasil*. Rio de Janeiro: Venosa, 1996. 185p.

INSTITUTO de Engenharia. *Engenharia no Brasil: 90 anos do Instituto de Engenharia, 1916-2006*. São Paulo: Instituto de Engenharia, 2007. 187p.

REVISTA O Empreiteiro (YOUNG, Joseph; OLIVEIRA, Nilo Carlos de). *100 Anos de Engenharia Brasileira*. São Paulo: O Empreiteiro / Univers, s/d [2000]. 158p.

ROTSTEIN, Jaime (Clube de Engenharia). *Em Defesa da Engenharia Brasileira*. Rio de Janeiro: Engenharia, 1966. 173p.

SICEPOT-MG. *Rumo ao Futuro: a construção pesada e o desenvolvimento de Minas*. Belo Horizonte: Sicepot-MG, 2005. 204p.

SINICESP (Luiz Roberto de Sousa Queiroz). *A Saga da Construção Pesada em São Paulo*. Vinhedo, SP: Avis brasilis, 2008. 132p.

SINICON (Sindicato Nacional da Indústria da Construção de estradas, pontes, portos, aeroportos, barragens e pavimentação). *Informe Sinicon*. Rio de Janeiro: Sinicon, 1984-1986.

SINICON (Sindicato Nacional da Construção Pesada). *Estatuto Social e Regulamento Eleitoral*. Rio de Janeiro: Sinicon, 2004. 78p.

SINICON. *Ata da Reunião de Fundação do Sinicon*. 10 de março de 1959. 14p.

SINICON. *Dois Brasis: o que a infraestrutura está mudando*. Cotia: Eolis Produções Culturais, 2009. 124p.

#### 1.2 – Periódicos:

*Andrade Gutierrez em Revista*. Belo Horizonte: Andrade Gutierrez.

*Anuário Abdib*.

BANAS. *Anuário Banas. As Grandes Companhias*. São Paulo: Banas.

*Construção Hoje*. São Paulo: Corena.

*Construção Moderna*. São Paulo: T. L. Publicações Industriais.  
*Construção Pesada*. São Paulo: Novo Grupo Editora Técnica.  
*O Correio da Manhã*.  
*Dirigente Construtor*. São Paulo: Grupo Visão.  
*O Estado de São Paulo*.  
*Folha de São Paulo*.  
*Gazeta Mercantil*.  
*O Globo*.  
*Horizonte*: informativo interno da Construtora Mendes Júnior. Belo Horizonte: Mendes Júnior  
*Jornal do Brasil*.  
ODEBRECHT, Construtora Norberto. *Boletim Técnico*. Salvador: CNO S.A.  
*ODEBRECHT Informa*.  
*Revista do Clube de Engenharia*. Rio de Janeiro: Clube de Engenharia.  
*Revista Infra-Estrutura*: revista oficial do Sinicesp. São Paulo: Gama.  
*Revista Época*.  
*Revista O Empreiteiro*. São Paulo: Emep.  
*Revista Veja*.  
*Revista Visão*. Quem é quem na economia brasileira. São Paulo: Visão.  
*Valor Econômico*

### **1.3 – Obras de referência:**

ABREU, Alzira Alves de; BELOCH, Israel; LATTMAN-WELMAN, Fernando; LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer (org.). *Dicionário Histórico-Biográfico Brasileiro Pós-1930*. Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 2001.  
*Guia Brasil 4 Rodas*. São Paulo: 4 Rodas, 2002.

### **1.4 – Memórias, entrevistas e fontes orais:**

ABREU, Percy Louzada de. *A Epopéia da Petroquímica no Sul*: história do pólo de Triunfo. Florianópolis: Expressão, 2007. 276p.  
BETTO, Frei. *Batismo de Sangue*. São Paulo: Círculo do Livro, 1982. 310p.  
CARVALHO, Apolônio de. *Vale a Pena Sonhar*. Rio de Janeiro: Rocco, 1997. 257p.  
D'ARAÚJO, Maria Celina; CASTRO, Celso (org.). *Ernesto Geisel*. 4ª ed. Rio de Janeiro: EdFGV, 1997. 508p.  
CONY, Carlos Heitor; LEE, Anna. *O Beijo da Morte*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2003. 283p.  
GABEIRA, Fernando. *O Que é Isso, Companheiro?* 26ª ed. Rio de Janeiro: Codecri, 1981 [1980]. 190p.

GRAEL, Dickson M. *Aventura, Corrupção, Terrorismo: à sombra da impunidade*. Petrópolis: Vozes, 1985. 141p.

GUEDES, Henrique. *Histórias de Empreiteiros*. São Paulo: Clube dos Empreiteiros, s/d. 408p.

KUBITSCHKE, Juscelino. *Por Que Construí Brasília*. Rio de Janeiro: Bloch, 1975. 370p.

LEAL, Paulo Nunes. *O Outro Braço da Cruz*. S/l: s/e, s/d. 332p.

MENDES, Murillo Valle; ATTUCH, Leonardo. *Quebra de Contrato: o pesadelo dos brasileiros*. Belo Horizonte: Del Rey, 2004. 368p.

PRADO, Lafayette Salviano. *Transportes e Corrupção: um desafio à cidadania*. Rio de Janeiro: Topbooks, 1997. 447p.

QUINTELLA, Wilson. *Memórias do Brasil Grande: a história das maiores obras do país dos homens que as fizeram*. São Paulo: Saraiva / Vigília, 2008. 426p.

REIS Filho, Daniel Aarão; MORAES, Pedro de. *68: a paixão de uma utopia*. 2ª ed. Rio de Janeiro: EdFGV, 1998 [1988]. 228p.

SIRKIS, Alfredo. *Os Carbonários: memórias da guerrilha perdida*. 10ª ed. São Paulo: Global, 1988 [1980]. 377p.

VIANNA Filho, Luiz. *Petroquímica e Industrialização da Bahia (1967-1971)*. Brasília: Senado Federal, 1984. 154p.

WAINER, Samuel. *Minha Razão de Viver: memórias de um repórter*. 10ª ed. Rio de Janeiro: Record, 1988 [1987]. 282p.

### **1.5 – Livros de época e conferências:**

GOMES, Dias. *O Berço de Herói*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1983 [1964]. 177p.

MORAES, Vinícius de. *Para uma Menina com uma Flor: crônicas*. Rio de Janeiro: Editora do autor, 1966. 182p.

ODEBRECHT, Emílio. *A Odebrecht e a Privatização: pronunciamento de Emílio Odebrecht no Congresso Nacional*. S/l: s/ed, s/d. 138p.

RESENDE, Eliseu. *Highways and Brazil's Development*. Munich: International Road Federation, 1973. 127p.

\_\_\_\_\_. *O Papel da Rodovia no Desenvolvimento da Amazônia*. 1969. 11p.

\_\_\_\_\_. *Pronunciamento na Câmara dos Deputados "Ponte Rio-Niterói 25 Anos"*. Brasília: Câmara dos Deputados, 1999. 8p.

RODRIGUES, Eduardo Celestino. *Álcool, Lenha, Carvão e Óleos Vegetais*. São Paulo: 1977

\_\_\_\_\_. *Brasil 74*. São Paulo: Editoras Unidas, 1974. 160p.

\_\_\_\_\_. *Crise Energética: acréscimo, mudando alguns conceitos, atualizando números, indicando soluções*. São Paulo: Editoras Unidas, 1979. 82p.

\_\_\_\_\_. *Crise nos Transportes*. São Paulo: Editoras Unidas, 1975. 254p.

\_\_\_\_\_. *Problemas do Brasil Potência*. São Paulo: Editoras Unidas, 1973. 538p.

\_\_\_\_\_. *Solução Energética*. 2ª ed. São Paulo: Editoras Unidas, 1983. 361p.

## **1.6 – Documentos oficiais:**

*Diário Oficial da União.*

*Diário Oficial do Estado de São Paulo.*

## **1.7 – Endereços eletrônicos:**

<http://ademi.webtexto.com.br/> acessado no dia 05 de abril de 2007.

<http://cimento.org/> acessado no dia 30 de julho de 2011.

<http://congressoemfoco.uol.com.br/> acessado no dia 06 de fevereiro de 2011.

<http://ipr.dnit.gov.br/> acessado em 22 de abril de 2011.

<http://jusbrasil.com.br/> acessado no dia 22 de abril de 2011.

<http://portal.aerj.com.br/> acessado no dia 26 de outubro de 2009.

<http://www.abdib.org.br/> acessado no dia 08 de fevereiro de 2009.

<http://www.abemi.org.br/> acessado no dia 05 de abril de 2007.

<http://www.abes-dn.org.br/> acessado no dia 24 de maio de 2011.

<http://www.abesc.org.br/> acessado no dia 24 de maio de 2011.

<http://www.abpv.org.br/> acessado no dia 08 de outubro de 2009.

<http://www.acobrasil.org.br/> acessado no dia 25 de maio de 2011.

<http://www.adesg.net.br/> acessado no dia 21 de abril de 2011

<http://www.alerj.rj.gov.br/> acessado no dia 19 de janeiro de 2012.

<http://www.an.gov.br/> acessado no dia 27 de janeiro de 2008.

<http://www.andradegutierrez.com.br/> acessado no dia 20 de agosto de 2007.

<http://www.bcb.gov.br/> acessado no dia 29 de janeiro de 2009.

<http://www.bndes.gov.br/> acessado no dia 16 de agosto de 2011.

<http://www.caixa.gov.br/> acessado no dia 29 de janeiro de 2009.

<http://www.camargocorrea.com.br/> acessado no dia 20 de agosto de 2007.

<http://www.cariocaengenharia.com.br/> acessado no dia 04 de fevereiro de 2009.

<http://www.cbic.org.br/> acessado no dia 26 de julho de 2007.

<http://www.cbie.com.br/> acessado no dia 22 de junho de 2009.

<http://www.cedae.rj.gov.br/> acessado no dia 26 de janeiro de 2009.

<http://www.celg.com.br/> acessado no dia 21 de novembro de 2011.

<http://www.cemat.com.br/> acessado no dia 21 de novembro de 2011.

<http://www.cemig.com.br/> acessado no dia 28 de janeiro de 2009.

<http://www.cesp.com.br/> acessado no dia 29 de janeiro de 2009.

<http://www.clubedeengenharia.org.br/> acessado no dia 21 de abril de 2011.

<http://www.cmsa.com.br/> acessado no dia 27 de julho de 2010.



<http://www.constran.com.br/> acessado no dia 30 de agosto de 2007.

<http://www.copel.com/> acessado no dia 28 de janeiro de 2009.

<http://www.cpdoc.fgv.br/> acessado no dia 09 de janeiro de 2009.

<http://www.cralmeida.com.br/> acessado no dia 03 de fevereiro de 2009.

<http://www.distritofederal.df.gov.br/> acessado no dia 21 de abril de 2011.

<http://www.dnit.gov.br/> acessado no dia 27 de setembro de 2011.

<http://www.dnocs.gov.br/> acessado no dia 18 de janeiro de 2011

<http://www.eit.com.br/> acessado no dia 30 de julho de 2011.

<http://www.eletronbras.gov.br/> acessado no dia 26 de janeiro de 2009.

<http://www.engesolo.com.br/> acessado em 09 de fevereiro de 2011.

<http://www.engevix.com.br/> acessado no dia 08 de fevereiro de 2011.

<http://www.estacon.com.br/> acessado em 21 de agosto de 2011.

<http://www.estantevirtual.com.br/> acessado em 22 de abril de 2011.

<http://www.fdc.org.br/> acessado no dia 22 de junho de 2009.

<http://www.febrar.org.br/> acessado no dia 22 de abril de 2011.

<http://www.fonsecaalmeida.com.br/> acessado no dia 21 de abril de 2011.

<http://www.furnas.com.br/> acessado no dia 26 de janeiro de 2009.

<http://www.galvao.com/> acessado no dia 30 de agosto de 2007.

<http://www.gdksa.com.br/> acessado no dia 20 de agosto de 2007.

<http://www.grupoccr.com.br/> acessado no dia 20 de agosto de 2007.

<http://www.historica.arquivoestado.sp.gov.br/> acessado no dia 21 de abril de 2011.

<http://www.institutodeengenharia.org.br/> acessado em 26 de abril de 2011.

<http://www.itaipu.gov.br/> acessado no dia 28 de janeiro de 2009.

<http://www.lightrio.com.br/> acessado no dia 28 de janeiro de 2009.

<http://www.mabnacional.org.br/> acessado no dia 22 de junho de 2009.

<http://www.mascarenhas.com.br/> acessado no dia 14 de janeiro de 2012.

<http://www.mendesjunior.com.br/> acessado no dia 20 de agosto de 2007.

<http://www.metro.sp.gov.br/> acessado no dia 26 de janeiro de 2009.

<http://www.metrorio.com.br/> acessado no dia 26 de janeiro de 2009.

<http://www.mme.gov.br/> acessado no dia 29 de janeiro de 2009.

<http://www.oas.com.br/> acessado no dia 20 de agosto de 2007.

<http://www.observatorioidaimprensa.com.br/> acessado no dia 16 de agosto de 2011.

<http://www.odebrecht.com.br/> acessado no dia 19 de agosto de 2007.

<http://www.pauloegydio.com.br/> acessado no dia 14 de fevereiro de 2009.

<http://www.pelotense.com.br/> acessado no dia 14 de janeiro de 2011.

<http://www.prefeitura.sp.gov.br/> acessado no dia 22 de abril de 2011.

<http://www.queirozgalvao.com.br/> acessado no dia 30 de agosto de 2007.

<http://www.recantodasletras.com.br/> acessado no dia 14 de dezembro de 2010.

[http://www.rio.rj.gov.br/rio\\_memoria/](http://www.rio.rj.gov.br/rio_memoria/) acessado no dia 6 de janeiro de 2009.

<http://www.santabarbarasa.com.br/> acessada no dia 30 de agosto de 2007.

<http://www.secovirio.com.br/> acessado no dia 30 de agosto de 2007.

<http://www.sinduscon-rio.com.br/> acessado no dia 26 de julho de 2007.

<http://www.sindusconsp.com.br/> acessado no dia 26 de julho de 2007.

<http://www.sinicesp.com.br/> acessado no dia 20 de agosto de 2007.

<http://www.sinicon.org.br/> acessado no dia 20 de agosto de 2007.

<http://www.sme.org.br/> acessado no dia 27 de setembro de 2011.

<http://www.tigre.com.br/> acessado no dia 30 de agosto de 2007.

<http://www.transportes.gov.br/> acessado no dia 29 de janeiro de 2009.

<http://www.tre-mg.gov.br/> acessado no dia 15 de junho de 2011.

<http://www2.camara.gov.br/> acessado no dia 17 de junho de 2011.

#### **1.8 – Filmes:**

*Cidadão Boilesen*. Direção de Chaim Litevsky (2009).

#### **1.9 – Entrevistas e fontes relatos orais:**

Eng. Carlos Freire Machado, em 18 de maio de 2010.

Eng. Darcylo de Carvalho Laborne e Valle (visita ao Sinicon), em 14 de maio de 2010.

Mário Maestri Filho, em 12 de dezembro de 2009.

## 2 – Fontes secundárias:

### 2.1 – Livros:

ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. 2ª ed. Rio de Janeiro: IplanRio / Zahar, 1988 [1987]. 147p.

ADDOR, Carlos Augusto. *A Insurreição Anarquista no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Dois pontos, 1986. 216p.

ALMEIDA, Júlio Sérgio Gomes de; DAIN, Sulamis; ZONINSEIN, Jonas. *Indústria de Construção e Política Econômica Brasileira do Pós-Guerra*: relatório de pesquisa. Rio de Janeiro: IEI/UFRJ, 1982. 206p.

ALMEIDA, Júlio Sérgio Gomes de (org.). *Estudo sobre Construção Pesada no Brasil*. Rio de Janeiro: IEI/UFRJ, 1983. 271p.

ANDERSON, Perry. *Considerações Sobre o Marxismo Ocidental*. Porto: Afrontamento, 1976 [1974]. 156p.

\_\_\_\_\_. *A Crise da Crise do Marxismo*: introdução a um debate contemporâneo. São Paulo: Brasiliense, 1984 [1983]. 123p.

\_\_\_\_\_. *Zona de Compromisso*. São Paulo: EdUnesp, 1996 [1992]. 173p.

\_\_\_\_\_ et al. *A Estratégia Revolucionária na Atualidade*. São Paulo: Joruês, 1986. 156p.

ANDRADE, Jefferson Ribeiro de. *Um Jornal Assassino*: a última batalha do Correio da Manhã. Rio de Janeiro: José Olympio, 1991. 375p.

ARAÚJO, Mauro César de. *Industrialização Brasileira no Século XX*. Osasco: Edifeo, 2008. 112p.

ARRIGHI, Giovanni. *O Longo Século XX*: dinheiro, poder e origens do nosso tempo. Rio de Janeiro / São Paulo: Contraponto / EdUnesp, 1996 [1994]. 408p.

ATTUCH, Leonardo. *Saddam, Amigo do Brasil*: a história secreta da conexão Bagdá. Rio de Janeiro: Qualitymark, 2003. 174p.

BANDEIRA, Luiz Alberto Moniz. *Cartéis e Desnacionalização*: a experiência brasileira, 1964-1974. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975. 221p.

\_\_\_\_\_. *O Governo João Goulart*: as lutas sociais no Brasil, 1961-1964. 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1977 [1977]. 187p.

\_\_\_\_\_. *Presença dos Estados Unidos no Brasil*: dois séculos de história. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1973. 497p.

\_\_\_\_\_. *A Renúncia de Jânio Quadros e a Crise de 64*. 2ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1979 [1975]. 183p.

BARAN, Paul; SWEEZY, Paul. *O Capitalismo Monopolista*: ensaio sobre a ordem econômica e social americana. Rio de Janeiro: Zahar, 1966 [1966]. 382p.

BENCHIMOL, Jayme Larry. *Pereira Passos, um Haussmann Tropical*: renovação urbana na cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. Coleção Biblioteca Carioca. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1990. 328p.

BENEVIDES, Maria Victoria. *O Governo Jânio Quadros*. Coleção Tudo é História. 3ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1985 [1981]. 87p.

\_\_\_\_\_. *O Governo Juscelino Kubitschek: desenvolvimento econômico e estabilidade política, 1956-61*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976. 302p.

\_\_\_\_\_. *O PTB e o Trabalhismo: partido e sindicato em São Paulo (1945-1964)*. São Paulo: Brasiliense / Cedec, 1989. 171p.

\_\_\_\_\_. *UDN e Udenismo: ambigüidades do liberalismo brasileiro, 1945-1964*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981. 297p.

BERNARDES, Lysia; SOARES, Maria Therezinha de Segadas. *O Rio de Janeiro: cidade e região*. Coleção Biblioteca Carioca. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1987. 158p.

**BEZERRA, Marcos Otávio. *Corrupção: um estudo sobre poder público e relações pessoais no Brasil*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1995. 210p.**

**BIONDI, Aloysio. *O Brasil Privatizado: um balanço do desmonte do Estado*. São Paulo: Perseu Abramo, 2003. 78p.**

**BLOCH, Marc Leopold Benjamin. *Apologia da História, ou o Ofício do Historiador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001 [1949]. 159p.**

BOURDIEU, Pierre. *Pierre Bourdieu: sociologia*. Coleção Grandes Cientistas Sociais. São Paulo: Ática, 1983. 191p.

*BRASIL Nunca Mais: um relato para a história*. 7ª ed. Petrópolis: Vozes, 1985 [1985]. 312p.

BRAUDEL, Fernand. *Escritos sobre a História*. 2ª ed. São Paulo: Perspectiva, 1992 [1969]. 289p.

BRESCIANI, Maria Stella Martins. *Londres e Paris no Século XIX: o espetáculo da pobreza*. Coleção Tudo é História. 8ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1998 [1982]. 128p.

BRUNSCHWIG, Henri. *A Partilha da África Negra*. São Paulo: Perspectiva, 1974 [1971]. 128p.

BUKHARIN, Nikolai. *A Economia Mundial e o Imperialismo: esboço econômico*. 3ª ed. Coleção Os Economistas. São Paulo: Nova Cultural, 1988 [1915]. 164p.

BURKE, Peter. *A Escrita da História: novas perspectivas*. São Paulo: EdUnesp, 1992 [1991]. 354p.

CALDEIRA, Jorge. *Mauá: empresário do império*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. 557p.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. *Nos Caminhos da Acumulação: negócios e poder no abastecimento de carnes verdes para a cidade do Rio de Janeiro (1808-1835)*. São Paulo: Alameda, 2010. 330p.

CARDOSO, Ciro Flamarion Santana. *Uma Introdução à História*. São Paulo: Brasiliense, 1982. 141p.

\_\_\_\_\_. *Sociedades do Antigo Oriente Próximo*. São Paulo: Ática, 1986. 93p.

\_\_\_\_\_; BRIGNOLI, Héctor. *Métodos da História*. 6ª ed. Rio de Janeiro: Graal, 2002 [1976]. 530p.

CARDOSO, Ciro Flamarion Santana; VAINFAS, Ronaldo (orgs.). *Domínios da História: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997. 508p.

CARDOSO, Fernando Henrique. *O Modelo Político Brasileiro e outros ensaios*. 2ª ed. São Paulo: Difel, s/d [1972]. 211p.

\_\_\_\_; FALETTO, Enzo. *Dependência e Desenvolvimento na América Latina*. 5ª ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1979 [1970]. 143p.

CARVALHO, Carlos Delgado de. *História da Cidade do Rio de Janeiro*. 2ª ed. Coleção Biblioteca Carioca. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1994 [1926]. 126p.

CARVALHO, Luiz Maklouf. *Cobras Criadas: David Nasser e O Cruzeiro*. 2ª ed. São Paulo: EdSENAC-SP, 2001. 599p.

CASTELO, Rodrigo (org.). *Encruzilhadas da América Latina no Século XXI*. Rio de Janeiro: Pão e Rosas, 2010. 210p.

CASTRO, Antônio Barros de. *Sete Ensaios sobre a Economia Brasileira*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 1972 [1969]. 2 vol.

\_\_\_\_; SOUZA, Francisco Eduardo Pires de. *A Economia Brasileira em Marcha Forçada*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985. 217p.

CASTRO, Moacir Werneck de. *Missão na Selva: Emil Odebrecht (1835-1912), um prussiano no Brasil*. Rio de Janeiro: AC&M, 1994. 130p.

CATANI, Afrânio Mendes. *O Que é Capitalismo?* 22ª ed. Coleção Primeiros Passos. São Paulo: Brasiliense, 1986 [1980]. 139p.

\_\_\_\_. *O Que é Imperialismo?* Coleção Primeiros Passos. São Paulo: Abril Cultural / Brasiliense, 1985. 101p.

CENTRO Internacional Celso Furtado de Políticas para o Desenvolvimento. *Cadernos do Desenvolvimento*. Ano 1, nº 2, dez/2006. Rio de Janeiro: CICFPD, 2006. 162p.

CERQUEIRA, Eli Diniz; BOSCHI, Renato Raul. *Empresariado Nacional e Estado no Brasil*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1978. 207p.

CERVO, Amado Luiz (org.). *Desafio Internacional: a política exterior do Brasil de 1930 a nossos dias*. Brasília: EdUnB, 1994. 359p.

CERVO, Amado Luiz; BUENO, Clodoaldo. *A Política Externa Brasileira, 1822-1985*. Série Princípios. São Paulo: Ática, 1986. 95p.

COSTA, Darc; SILVA, Francisco Carlos Teixeira da (org.). *Mundo Latino e Mundialização*. Rio de Janeiro: Mauad / Faperj, 2004. 283p.

COUTINHO, Carlos Nelson. *Gramsci: um estudo sobre seu pensamento político*. 2ª ed. ampliada. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003 [1999]. 320p.

COUTINHO, Ronaldo do Livramento. *Operário de Construção Civil: urbanização, migração e classe operária no Brasil*. Rio de Janeiro: Achiamé, 1980. 98p.

CRUZ, Sebastião Velasco e. *Empresariado e Estado na Transição Brasileira: um estudo sobre a economia política do autoritarismo (1974-1977)*. Campinas / São Paulo: EdUnicamp / Fapesp, 1995. 295p.

\_\_\_\_. *Estado e Economia em Tempo de Crise: política industrial e transição política no Brasil nos anos 80*. Rio de Janeiro / Campinas: Relume Dumará / EdUnicamp, 1997. 183p.

\_\_\_\_. *O Presente como História: economia e política no Brasil pós-64*. Coleção Trajetória, nº 3. Campinas: EdUnicamp, 1997. 416p.

- DELGADO, Nelson Giordano. *O Regime de Bretton Woods para o Comércio Mundial: origens, instituições e significados*. Rio de Janeiro / Seropédica: Mauad X / EdUFRRJ, 2009. 287p.
- DRAIBE, Sônia. *Rumos e Metamorfoses: Estado e industrialização no Brasil, 1930/1960*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995. 399p.
- DREIFUSS, René Armand. *1964: a conquista do Estado*. 3ª ed. Petrópolis: Vozes, 1981 [1981]. 815p.
- \_\_\_\_\_. *A Época das Perplexidades: mundialização, globalização e planetarização, novos desafios*. 2ª ed. Petrópolis: Vozes, 1997 [1996]. 350p.
- \_\_\_\_\_. *A Internacional Capitalista: estratégias e táticas do empresariado transnacional, 1918-1986*. Rio de Janeiro: Espaço e Tempo, 1986. 502 + 22p.
- \_\_\_\_\_. *O Jogo da Direita na Nova República*. 2ª ed. Petrópolis: Vozes, 1989. 294p.
- \_\_\_\_\_ et al. *As Forças Armadas no Brasil*. Rio de Janeiro: Espaço e Tempo, 1987. 187p.
- ENDERS, Armelle. *A História do Rio de Janeiro*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Gryphus, 2008 [2000]. 395p.
- ENGELS, Friederich. *A Origem da Família, da Propriedade Privada e do Estado: trabalho relacionado com as investigações de L. H. Morgan*. 15ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000 [1884]. 224p.
- \_\_\_\_\_. *A Situação da Classe Trabalhadora na Inglaterra*. 2ª ed. São Paulo: Global, 1988 [1845]. 391p.
- \_\_\_\_\_. *A Questão do Alojamento*. Porto: Coleção Textos políticos, s/d [1887]. 206p.
- EVANS, Peter. *A Tríplice Aliança: as multinacionais, as estatais e o capital nacional no desenvolvimento dependente brasileiro*. Rio de Janeiro: Zahar, 1980 [1979]. 292p.
- FALCÓN, Francisco José Calazans; MOURA, Gerson. *A Formação do Mundo Contemporâneo*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Pallas, 1977 [1974]. 142p.
- FEBVRE, Lucien. *Lucien Febvre: história*. Coleção Grandes Cientistas Sociais. São Paulo: Ática, 1978. 190p.
- FERNANDES, Florestan. *A Revolução Burguesa no Brasil: ensaio de interpretação sociológica*. Rio de Janeiro: Zahar, 1975. 413p.
- FERREIRA, Carlos Ernesto. *A Construção Civil e a Criação de Empregos*. Rio de Janeiro: EdFGV, 1976. 124p.
- FERREIRA, Jorge; DELGADO, Lucília de Almeida (org.). *O Brasil Republicano*. Vol. 4 – O tempo da ditadura: regime militar e movimentos sociais em fins do século XX. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. 432p.
- FERREIRA, Marieta de Moraes. *Rio de Janeiro: uma cidade na história*. Rio de Janeiro: EdFGV, 2000. 192p.
- \_\_\_\_\_; AMADO, Janaína (org.). *Usos e Abusos da História Oral*. 8ª ed. Rio de Janeiro: EdFGV, 2005 [1996]. 277
- FICO, Carlos. *O Grande Irmão: da Operação Brother Sam aos anos de chumbo; o governo dos Estados Unidos e a ditadura militar brasileira*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008 [2008]. 334p.

- \_\_\_\_\_. *Reinventando o Otimismo: ditadura, propaganda e imaginário social no Brasil*. Rio de Janeiro: EdFGV, 1997. 200p.
- FIORI, José Luís da Costa. *O Poder Global e a Nova Geopolítica das Nações*. São Paulo: Boitempo, 2007. 262p.
- \_\_\_\_\_. (org.). *Estados e Moedas no Desenvolvimento das Nações*. Coleção Zero à Esquerda. Petrópolis: Vozes, 1999. 492p.
- \_\_\_\_\_. (org.). *O Poder Americano*. Coleção Zero à Esquerda. Petrópolis: Vozes, 2004. 455p.
- \_\_\_\_\_; MEDEIROS, Carlos (org.). *Polarização Mundial e Crescimento*. Coleção Zero à Esquerda. Petrópolis: Vozes, 2001. 344p.
- FIORI, José Luís da Costa; TAVARES, Maria da Conceição (org.). *Poder e Dinheiro: uma economia política da globalização*. Coleção Zero à Esquerda. Petrópolis: Vozes, 1997. 413p.
- FONSENCA, Selva Guimarães. *Caminhos da História Ensinada*. Campinas: Papyrus, 1993. 169p.
- FONTANA, Josep. *História: análise do passado e projeto social*. Bauru: EdUSC, 1998 [1982]. 398p.
- \_\_\_\_\_. *A História dos Homens*. Bauru: EdUSC, 2004 [2001]. 508p.
- FONTES, Virgínia. *O Brasil e o Capital-Imperialismo: teoria e história*. Rio de Janeiro: EdUFRJ, 2010. 384p.
- \_\_\_\_\_. *Reflexões Im-Pertinentes: história e capitalismo contemporâneo*. Rio de Janeiro: Bom texto, 2005. 328p.
- FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 27ª ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional / Publifolha, 2000 [1959]. 276p.
- GASPARI, Elio. *A Ditadura Derrotada*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003. 538p.
- \_\_\_\_\_. *A Ditadura Encurralada*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004. 525p.
- \_\_\_\_\_. *A Ditadura Envergonhada*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002. 417p.
- \_\_\_\_\_. *A Ditadura Escancarada*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002. 507p.
- GIROTTI, Carlos A. *Estado Nuclear no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1984. 257p.
- GONÇALVES, Williams da Silva. *Relações Internacionais*. Rio de Janeiro: Zahar, 2002. 68p.
- \_\_\_\_\_; LESSA, Mônica Leite (org.). *História das Relações Internacionais: teoria e processos*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2007. 250p.
- GORENDER, Jacob. *A Burguesia Brasileira*. 3ª ed. Coleção Tudo é História. São Paulo: Brasiliense, 1991 [1981]. 117p.
- \_\_\_\_\_. *Combate nas Trevas*. 2ª ed. São Paulo: Ática, 1987 [1987]. 255p.
- GRAHAM, Richard (org.). *Ensaio sobre a Política e a Economia Fluminense no Século XIX*. Rio de Janeiro: Arquivo Nacional / UFF, 1974. 287p.
- GRAMSCI, Antonio. *Cadernos do Cárcere*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001. 6 vol.
- GREEN, James N. *Apesar de Vocês: oposição à ditadura brasileira nos Estados Unidos, 1964-1985*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009 [2009]. 582p.

- GRUPPI, Luciano. *Tudo Começou com Maquiavel: as concepções de Estado em Marx, Engels, Lênin e Gramsci*. 12ª ed. Porto Alegre: L&PM, 2001 [1980]. 93p.
- GUIMARÃES, Carlos Gabriel; PIÑEIRO, Théo Lobarinhas; CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira (org.) *Ensaio de História Econômico-social: séculos XIX e XX*. Niterói: EdUFF [no prelo].
- HILFERDING, Rudolf. *O Capital Financeiro*. Coleção Os Economistas. São Paulo: Nova Cultural, 1985 [1910]. 346p.
- HOBBSAWM, Eric J. *Era das Revoluções: Europa, 1789-1848*. 10ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1997 [1961]. 366p.
- \_\_\_\_\_. *Era dos Impérios: 1875-1914*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988 [1987]. 546p.
- \_\_\_\_\_. *Era dos Extremos: o breve século XX, 1914-1991*. 2ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1998 [1994]. 598p.
- \_\_\_\_\_. *Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1983 [1968]. 325p.
- \_\_\_\_\_. *Sobre História*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998 [1997]. 336p.
- HOBSON, John Atkinson. *A Evolução do Capitalismo Moderno: um estudo da produção mecanizada*. Coleção Os Economistas. São Paulo: Nova Cultural, 1985 [1894]. 368p.
- \_\_\_\_\_. *Imperialism: a study*. 3ª ed. London: Unwin Hyman, 1988 [1902]. 64 + 396p.
- HOLANDA, Heloísa Buarque de; GONÇALVES, Marcos A. *Cultura e Participação nos anos 60*. 10ª ed. Coleção Tudo é História. São Paulo: Brasiliense, 1995 [1982]. 101p.
- HONORATO, Cezar. *O Polvo e o Porto: a companhia Docas de Santos, 1888-1914*. São Paulo / Santos: Hucitec / Prefeitura Municipal de Santos, 1996. 270p.
- IANNI, Octavio. *O Colapso do Populismo no Brasil*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975 [1967]. 223p.
- \_\_\_\_\_. *A Ditadura do Grande Capital*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1981. 227p.
- \_\_\_\_\_. *Estado e Planejamento Econômico no Brasil*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1986 [1971]. 316p.
- IGLÉSIAS, Francisco. *A Industrialização Brasileira*. 2ª ed. Coleção Tudo é História. São Paulo: Brasiliense, 1986 [1985]. 94p.
- INSTITUTO Rosa Luxemburg Stiftung. *Empresas Transnacionais Brasileiras na América Latina: um debate necessário*. São Paulo: Expressão Popular, 2009. 248p.
- JOBIM, Antonio Jaime da Gama; PROCHNIK, Victor. *O Impacto da Construção Pesada na Economia Brasileira*. Texto didático nº 26, out/1984. Rio de Janeiro: FEA-UFRJ, 1984. 57p.
- \_\_\_\_\_; TAUILE, José Ricardo. *A Inserção da Construção Pesada na Economia Brasileira*. Rio de Janeiro: UFRJ/Finep, 1982. 96p.
- KAWAMURA, Lili Katsuco. *Engenheiro: trabalho e ideologia*. 2ª ed. São Paulo: Ática, 1981. 130p.
- KONDER, Leandro. *Marx: vida e obra*. Rio de Janeiro: José Álvaro, 1968. 316p.
- \_\_\_\_\_. *A Questão da Ideologia*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001. 279p.
- LAFER, Celso. *Comércio e Relações Internacionais*. São Paulo: Perspectiva, 1977. 88p.



LAMEGO, Alberto Ribeiro. *Setores da Evolução Fluminense*. Rio de Janeiro: IBGE, 2007 [1945, 1946, 1948 e 1950]. 4 vol.

LANDES, David S. *Prometeu Desacorrentado: transformação tecnológica e desenvolvimento industrial na Europa Ocidental, de 1750 até os dias de hoje*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2005 [1969]. 627p.

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Economia Cafeeira*. 6ª ed. Coleção Tudo é História. São Paulo: Brasiliense, 1998 [1983]. 120p.

LAZZARINI, Sérgio G. *Capitalismo de Laços: os donos do Brasil e suas conexões*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011. 184p.

\_\_\_\_\_. *O Estado e a Revolução: o que ensina o marxismo sobre o Estado e o papel do proletariado na revolução*. São Paulo: Hucitec, 1986 [1917]. 153p.

\_\_\_\_\_. *Imperialismo: fase superior do capitalismo*. 3ª ed. São Paulo: Global, 1985 [1917]. 127p.

LESSA, Carlos. *Quinze Anos de Política Econômica*. 4ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1983 [1975]. 173p.

\_\_\_\_\_. *O Rio de Todos os Brasis: uma reflexão em busca da auto-estima*. Rio de Janeiro: Record, 2000. 478p.

LESSA, Sérgio. *Trabalho e Proletariado no Capitalismo Contemporâneo*. São Paulo: Cortez, 2007. 359p.

LEVY, Maria Bárbara. *História da Bolsa de Valores do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1977. 660p.

\_\_\_\_\_. *A Indústria do Rio de Janeiro através de suas Sociedades Anônimas*. Coleção Biblioteca Carioca. Rio de Janeiro: EdUFRJ / Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1994. 306p.

LIMA, Evelyn Furquim Werneck. *A Avenida Presidente Vargas: uma drástica cirurgia*. Coleção Biblioteca Carioca. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1990. 144p.

**LINHARES, Maria Yedda Leite (org.). *História Geral do Brasil*. 9ª ed. atualizada. Rio de Janeiro: Campus, 2000 [1990]. 445p.**

LOBO, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978. 2 vol.

\_\_\_\_\_; CARVALHO, Lia de Aquino; STANLEY, Myriam. *Questão Habitacional e o Movimento Operário*. Rio de Janeiro: EdUFRJ, 1989. 229p.

LOBO, Eulália Maria Lahmeyer (org.). *Rio de Janeiro Operário: natureza do Estado, a conjuntura econômica, condições de vida e consciência de classe, 1930-1970*. Rio de Janeiro: Access, 1992. 461p.

LÖWY, Michael. *Ideologias e Ciência Social: elementos de uma análise marxista*. 8ª ed. São Paulo: Cortez, 1992 [1985]. 112p.

LUXEMBURG, Rosa. *A Acumulação de Capital: contribuição do estudo econômico do imperialismo*. 2ª ed. Coleção Os Economistas. São Paulo: Nova Cultural, 1985 [1912]. 418p.

MANTEGA, Guido. *A Economia Política Brasileira*. 5ª ed. Petrópolis: Vozes, 1990 [1984]. 288p.

\_\_\_; MORAES, Maria. *Acumulação Monopolista e Crises no Brasil*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991 [1980]. 106p.

MARANHÃO, Ricardo. *O Governo Juscelino Kubitschek*. Coleção Tudo é História. 2ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1981 [1981]. 105p.

**MARINI, Ruy Mauro. *Dialética da Dependência: uma antologia da obra de Ruy Mauro Marini*. Petrópolis / Buenos Aires: Vozes / Clacso, 2000. 295p.**

\_\_\_. *Subdesarrollo y Revolución*. 8ª ed. México: Siglo XXI, 1977 [1969]. 204p.

**MARTINS, Ismênia de Lima; KNAUSS, Paulo. *Cidade Múltipla: temas de história de Niterói*. Niterói: Niterói Livros, 1997. 259p.**

**MARTINS Filho, João Roberto. *O Palácio e a Caserna: a dinâmica militar das crises políticas na ditadura (1964-1969)*. São Carlos, SP: EdUFSCar, 1995. 204p.**

**MARX, Karl. *O Capital*. 2ª ed. Coleção Os Economistas. São Paulo: Nova Cultural, 1985 [1867]. 5 vol.**

\_\_\_. *O Capital. Livro I, Capítulo VI (inédito)*. São Paulo: Ciências Humanas, 1978 [1867; 1932]. 151p.

\_\_\_. *La Guerra Civil em Francia*. Moscou: Progreso, 1980 [1871]. 119p.

\_\_\_. *Marx: Manuscritos econômico-filosóficos e outros textos escolhidos*. Coleção Os Pensadores. São Paulo: Abril Cultural, 1974. 413p.

\_\_\_; ENGELS, Friedrich. *A Ideologia Alemã*. 5ª ed. São Paulo: Hucitec, 1986 [1846; 1932]. 138p.

\_\_\_. *O Manifesto Comunista 150 Anos Depois*. Rio de Janeiro / São Paulo: Contraponto / Fundação Perseu Abramo, 1998. 207p.

**MATTOS, Marcelo Badaró de (org.). *História: pensar & fazer*. Rio de Janeiro: Laboratório de Dimensões da História, 1998. 134p.**

MAURO, Frédéric. *História Econômica Mundial; 1790-1970*. Rio de Janeiro: Zahar, 1973. 506p.

MELLO, João Manuel Cardoso de. *O Capitalismo Tardio: contribuição à revisão crítica da formação e desenvolvimento da economia brasileira*. 4ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1986 [1982]. 182p.

MENDONÇA, Sonia Regina de. *Agronomia e Poder no Brasil*. Rio de Janeiro: Vício de Leitura, 1998. 204p.

\_\_\_. *A Classe Dominante Agrária: natureza e comportamento, 1964-1990*. Coleção A Questão Agrária no Brasil. São Paulo: Expressão Popular, 2006. 201p.

\_\_\_. *Estado e Economia no Brasil: opções de desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Graal, 1985. 107p.

- \_\_\_\_\_. *Estado e Educação Rural no Brasil: alguns escritos*. Rio de Janeiro: Faperj / Vício de Leitura, 2007. 116p.
- \_\_\_\_\_. *A Industrialização Brasileira*. 5ª ed. São Paulo: Moderna, 1997 [1995]. 88p.
- \_\_\_\_\_. *O Patronato Rural no Brasil Recente (1964-1993)*. Rio de Janeiro: EdUFRJ, 2010. 299p.
- \_\_\_\_\_. *A Política de Cooperativização Agrícola do Estado Brasileiro (1910-1945)*. Niterói: EdUFF, 2002. 102p.
- \_\_\_\_\_. *O Ruralismo Brasileiro (1888-1931)*. São Paulo: Hucitec, 1997. 219p.
- \_\_\_\_\_ (org.). *O Estado Brasileiro: agências e agentes*. Niterói: EdUFF / Vício de Leitura, 2005. 300p.
- \_\_\_\_\_ (org.). *Estado e Historiografia no Brasil*. Niterói: EdUFF / Faperj, 2006. 376p.
- MENDONÇA, Sonia Regina de; FONTES, Virgínia. *História do Brasil Recente: 1964-1992*. 4ª ed. atualizada. São Paulo: Ática, 1996 [1988]. 110p.
- MOURA, Flávio; MONTEIRO, Paula. (org.). *Retrato do Grupo: 40 anos do Cebrap*. São Paulo: Cosac Naify, 2009. 328p.
- MOURA, Gerson. *A Campanha do Petróleo*. Coleção Tudo é História. São Paulo: Brasiliense, 1986. 92p.
- \_\_\_\_\_. *Sucessos e Ilusões: relações internacionais do Brasil durante e após a Segunda Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: EdFGV, 1991. 116p.
- MUNTEAL, Oswaldo; VETAPANE, Jacqueline; FREIXO, Adriano de (org.). *O Brasil de João Goulart: um projeto de nação*. Rio de Janeiro: Puc-Rio / Contraponto, 2006. 237p.
- O'DONELL, Guillermo. *Reflexões sobre os Estados Burocrático-Autoritários*. São Paulo: Vértice / Revista dos Tribunais, 1987. 75p.
- OLIVEIRA, Francisco de. *A Crítica da Razão Dualista. O Ornitorrinco*. São Paulo: Boitempo, 2003 [1972/2003]. 150p.
- \_\_\_\_\_. *Os Direitos do Antivalor: a economia política da hegemonia imperfeita*. Coleção Zero à esquerda. Petrópolis: Vozes, 1998. 231p.
- \_\_\_\_\_. *A Economia da Dependência Imperfeita*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Graal, 1977 [1977]. 161p.
- PANITCH, Leo; GINDIN, Sam. *Global Capitalism and American Empire*. London: Merlin Press, 2004. 89p.
- PEREZ, Reginaldo Teixeira. *O Pensamento Político de Roberto Campos: da razão do Estado à razão do mercado*. Rio de Janeiro: EdFGV, 1999. 292p.
- PINHEIRO, Leticia. *Política Externa*. Coleção Descobrimos o Brasil. Rio de Janeiro: Zahar, 2004. 81p.
- POULANTZAS, Nicos. *O Estado, o Poder e o Socialismo*. Rio de Janeiro: Graal, 1980 [1978]. 307p.
- RAMÍREZ, Hernan. *Corporaciones en el Poder: institutos económicos y acción política em Brasil y Argentina; IPES, FIEL y Fundación Mediterránea*. San Isidoro: Lenguaje Claro, 2007. 352p.
- RAMSEY, Jase; ALMEIDA, André (org.). *A Ascensão das Multinacionais Brasileiras*. Rio de Janeiro / Belo Horizonte: Elsevier / Fundação Dom Cabral, 2009. 280p.

REIS Filho, Daniel Aarão; FERREIRA, Jorge; ZENHA, Celeste (org.). *O Século XX*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000. 3 vol.

ROCHA, Oswaldo Porto. *A Era das Demolições: cidade do Rio de Janeiro, 1870-1920*. CARVALHO, Lia Aquino. *Contribuição ao Estudo de Habitações Populares, 1866-1906*. 2ª ed. Coleção Biblioteca Carioca. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura do Rio de Janeiro, 1995 [1986]. 184p.

RODRIGUES, José. *O Moderno Príncipe Industrial: o pensamento pedagógico da Confederação Nacional da Indústria*. Campinas: Autores Associados, 1998. 153p.

ROSA, Luiz Pinguelli; SIGAUD, Lygia; MIELNIK, Otávio (org.). *Impactos de Grandes Projetos Hidrelétricos e Nucleares: aspectos econômicos, tecnológicos, ambientais e sociais*. São Paulo: Marco Zero, 1988. 199p.

ROUCHOU, Joëlle. *Samuel: duas vozes de Wainer*. 3ª ed. Rio de Janeiro: EdUniverCidade, 2004 [2004]. 209p.

SADER, Emir; SANTOS, Theotonio dos (org.). *A América Latina e os Desafios da Globalização: ensaios dedicados à obra de Ruy Mauro Marini*. Rio de Janeiro / São Paulo: EdPuc-Rio / Boitempo, 2009. 284p.

SANTIAGO, Théo Araújo (org.). *América Colonial: ensaios*. Rio de Janeiro: Pallas, 1975. 180p.

SANTOS, Wanderley Guilherme dos. *O Cálculo do Conflito: estabilidade política e crise na política brasileira*. Belo Horizonte / Rio de Janeiro: EdUFMG / Iuperj, 2003. 396p.

SCHAFF, Adam. *História e Verdade*. 5ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1991 [1971]. 317p.

SCHILLING, Paulo R. *O Expansionismo Brasileiro: a geopolítica do general Golbery e a diplomacia do Itamarati*. São Paulo: Global, 1981 [1978]. 288p.

SILVA, José Luiz Werneck da. *A Deformação da História ou Para Não Esquecer*. Coleção Brasil – Os anos de autoritarismo. 2ª ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1986 [1985]. 96p.

SINGER, Paul Israel. *A Crise do “Milagre”*: interpretação crítica da economia brasileira. 4ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978 [1977]. 167p.

\_\_\_\_\_. *Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1969. 377p.

\_\_\_\_\_. *Economia Política da Urbanização*. 5ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1978 [1973]. 152p.

STEPAN, Alfred. *Os Militares na Política: as mudanças de padrões na vida brasileira*. Rio de Janeiro: Artenova, 1975 [1971]. 223p.

TAVARES, Maria da Conceição. *Da Substituição de Importações ao Capital Financeiro*. 7ª ed. Campinas: EdUnicamp, 1978 [1972]. 190p.

TOLEDO, Caio Navarro de. *O Governo Goulart e o Golpe de 64*. Coleção Tudo é História. 8ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1987 [1982]. 123p.

TRASPADINI, Roberta; STÉDILE, João Pedro (org.). *Ruy Mauro Marini: vida e obra*. São Paulo: Expressão Popular, 2005. 304p.

VIANNA, Luiz Werneck. *Liberalismo e Sindicato no Brasil*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978 [1976]. 288p.

\_\_\_\_\_. *A Revolução Passiva: iberismo e americanismo no Brasil*. Rio de Janeiro: Revan / Iuperj, 1997. 222p.

VIANNA, Maria Lúcia Teixeira Werneck. *A Administração do “Milagre”*: o Conselho Monetário Nacional, 1964-1974. Petrópolis: Vozes, 1987. 180p.

VIZENTINI, Paulo Gilberto Fagundes. *Da Guerra Fria à Crise*: relações internacionais do século XX. 3ª ed. Porto Alegre: EdUFRGS, 1996 [1990]. 117p.

\_\_\_\_\_. *A Política Externa do Regime Militar Brasileiro*: multilateralização, desenvolvimentismo e construção de uma potência média (1964-1985). Porto Alegre: EdUFRGS, 1998. 409p.

\_\_\_\_\_. *Relações Internacionais do Brasil*: de Vargas a Lula. 2ª ed. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2005 [2003]. 125p.

WEID, Elizabeth von der; BASTOS, Ana Marta Rodrigues. *O Fio da Meada*: estratégia de expansão de uma indústria têxtil. Rio de Janeiro: Fundação Casa Rui Barbosa / Confederação Nacional da Indústria, 1986. 303p.

WOOD, Ellen Meiksins. *Empire of Capital*. London: Verso, 2003. 182p.

## **2.2 – Artigos, ensaios, revistas e capítulos de livros:**

ALBERTI, Verena. “A construção da grande siderurgia e o orgulho de ser brasileiro: entrevistas com os pioneiros e construtores da CSN”. Rio de Janeiro: CPDOC, 1999. 11p.

ALMEIDA, Mônica Piccolo. “O Programa Nacional de Desestatização do Governo Collor: uma leitura gramsciana”. Texto de discussão apresentado no laboratório Polis. Niterói: UFF, 2007. 10p.

\_\_\_\_\_. “Tudo que é sólido desmancha no ar: a construção do projeto privatista no Brasil”. Texto de discussão apresentado ao laboratório Polis. Niterói: UFF, 2011. 74p.

BATISTA Júnior, Paulo Nogueira. “Mitos da ‘Globalização’ ”. In: *Coleção Cadernos Temáticos Senge/RJ*. Rio de Janeiro: Senge, 1998. 76p.

BELLUZZO, Luiz Gonzaga; TAVARES, Maria da Conceição. “Capital financeiro e empresa multinacional”. In: *Revista Temas de Ciências Humanas*. Vol. 9. São Paulo: Livraria Editora Ciências Humanas, 1980. 6p.

BOITO Júnior, Armando. “A nova burguesia nacional no poder”. In: *Anais do VII Workshop Empresas, Empresários e Sociedade*. Florianópolis: UFSC, 2010. 21p.

BOMENY, Helena. “Salvar pela escola: programa especial de educação”. In: FERREIRA, Marieta de Moraes (org.). *A Força do Povo*: Brizola e o Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: FGV / Alerj, 2008. p. 95-127.

BRANDÃO, Rafael Vaz da Motta. “ABDIB e a política industrial do governo Geisel, 1974-1979”. Texto de discussão apresentado ao laboratório Polis. Niterói: UFF, 2007. 22p.

\_\_\_\_\_. “O PROES e a privatização dos bancos estaduais: o caso do Banco do Estado do Rio de Janeiro”. Texto de discussão apresentado ao laboratório Polis. Niterói: UFF, 2009. 19p.

BUENO, Fábio; SEABRA, Raphael. “A teoria do subimperialismo brasileiro: notas para uma (re)discussão contemporânea”. In: *La Rosa Blindada*. S/l: 2009. 9p.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. “A cidade do Rio de Janeiro nos anos 1960 e 1970: setorização social em processo - notas de pesquisa”. In: *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*. Nº 4. Rio de Janeiro: AGCRJ, 2010. p. 81-96.

\_\_\_\_\_. “A construção da hegemonia e a hegemonia da construção: o grupo da indústria da construção pesada e o Estado brasileiro, 1956-1984 – notas de pesquisa”. In: *Anais do XIV*

*Encontro Regional da Anpuh-Rio: memória e patrimônio*. Rio de Janeiro: Anpuh-Rio, 2010. 20p.

\_\_\_\_\_. “A formação do grande capital brasileiro no setor da indústria de construção: resultados preliminares de um estudo sobre causas e origens”. In: *Trabalho Necessário*. Niterói: UFF, 2009. 23p.

\_\_\_\_\_. “O grupo da indústria de construção e o Estado brasileiro, 1964-84 – projeto de trabalho”. Texto de discussão apresentado ao laboratório Polis. Niterói: UFF, 2009. 27p.

\_\_\_\_\_. “O imperialismo brasileiro nos séculos XX e XXI: notas de pesquisa para uma discussão teórica”. In: *Anais do Encontro Internacional para o Realismo Crítico*. Niterói: UFF, 2009. 21p.

\_\_\_\_\_. “Origens da internacionalização das empresas de engenharia brasileiras”. In: *História & Luta de Classes*. Nº 6. Novembro de 2008. p. 61-66.

\_\_\_\_\_. “A trajetória da Mendes Júnior: um caso emblemático de uma das empreiteiras da ditadura”. Texto encaminhado ao *III Seminário de História Econômica e Social da Zona da Mata Mineira*. Juiz de Fora: UFJF, 2011. 11p.

\_\_\_\_\_. “A transnacionalização das empreiteiras e o pensamento de Ruy Mauro Marini”. In: *Revista Contra a Corrente: revista marxista de teoria, política e história contemporânea*. Ano 2, nº 3, 2010. p. 70-7.

CAVALCANTI, Nireu. *Salvemos a Integridade da Quinta da Boa Vista*. Texto inédito. Rio de Janeiro: 2011. 19p.

CEZAR Júnior, Gervásio. “Organização do projeto neoliberal nos anos 1970: revista Visão e sua ação orgânica partidária”. Texto inédito. Marechal Cândido Rondon: 2010. 12p.

CORRÊA, Maria Letícia. “Ciência, técnica e progresso: um estudo sobre engenheiros e política a partir da trajetória de Vieira Souto (1849-1922), Aarão Reis (1853-1936) e Carlos Sampaio (1861-1930)”. Texto apresentado ao laboratório Polis. Niterói: UFF, 2011. 19p.

\_\_\_\_\_. “Engenharia, economia política e progresso: a trajetória do engenheiro Luiz Rafael Vieira Souto como estudo de caso (1849-1922)”. Texto apresentado ao laboratório Polis. Niterói: UFF, 2011. 20p.

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. “O porto do Rio de Janeiro no século XIX: uma realidade de duas faces”. In: *Tempo*. nº 8. ago-dez de 1999. Rio de Janeiro: Setteletras, 1999. p. 1-18.

FERREIRA, Marieta de Moraes; MESQUITA, Claudia. “Os anos JK no acervo da Biblioteca Nacional”. In: BIBLIOTECA Nacional. *Brasiliana da Biblioteca Nacional: guia de fontes sobre o Brasil*. Rio de Janeiro: Fundação Biblioteca Nacional / Nova Fronteira, 2001. p. 329-368.

FONTES, Virgínia. “Historiografia recente sobre o golpe de 1964”. In: *1964 + 40: golpe e campo(u)s de resistência*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2004.

FRAGOSO, João Luiz Ribeiro. “Notas sobre a política externa brasileira nos anos 50-70”. In: *Estudos Afro-asiáticos*. Nº 10. Rio de Janeiro: CEEA-UCAM, 1984. p. 5-29.

\_\_\_\_\_. “As reformulações na política externa brasileira nos anos 70”. In: *Estudos Afro-asiáticos*. Nº 5. Rio de Janeiro: CEEA-UCAM, 1981. p. 41-53.

GARCIA, Ana Saggioro. “Hegemonia e imperialismo: caracterizações da ordem mundial capitalista após a II Guerra Mundial”. In: *Contexto Internacional*. Vol. 32, nº 1, jan/jun 2010. Rio de Janeiro: 2010. p. 155-177.

\_\_\_; BIAZZI, Alessandro. “Política externa, identidade nacional e interesses provados: o papel das empresas transnacionais brasileiras na América do Sul”. In: *Conferência Internacional Conjunta ‘Diversidade e Desigualdade na Política Mundial’* (ABRI-ISA). Rio de Janeiro: 2009. 25p.

GOMES, Ângela de Castro; KORNIS, Mônica Almeida. “Com a história no bolso: moeda e a República no Brasil”. In: *Seminário Internacional ‘O Outro Lado da Moeda’*. Rio de Janeiro: Museu Histórico Nacional, 2002. p.107-134.

GONÇALVES, Williams da Silva; MIYAMOTO, Shiguenoli. “Militares, diplomatas e política externa no Brasil pós-64”. In: *Primeira Versão*. Nº 36. Campinas: IFCH/Unicamp, 1991. 62p.

\_\_\_. “Os militares na política externa brasileira”. In: *Estudos Históricos*. Vol. 6, nº 12. Rio de Janeiro: FGV, 1993. p. 211-46.

GRANDI, Sonia Lemos. “Transnacionalização da engenharia brasileira e a mobilidade da força de trabalho”. In: *Análise e Conjuntura*. Vol. 1, nº 1, jan-abr/1986. Belo Horizonte: 1986. p. 221-8.

LAFER, Celso. “Política exterior brasileira: balanços e perspectivas”. In: *Dados*: publicação do Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro. Nº 22. Rio de Janeiro: Iuperj, 1979. p. 49-64.

LEMOS, Renato Luís do Couto Neto. “Contrarrevolução e ditadura no Brasil: elementos para uma periodização do processo político brasileiro pós-64”. In: *VI Congrès du CEISAL (Conséil Européen de Recherche en Sciences Sociales sur l’Amérique Latine) – Indépendences, Dépendences, Interdépendences*. Toulouse: 2010. 21p.

LINHARES, Maria Yedda Leite. “O capitalismo e seus novos métodos de ação”. In: *Revista Civilização Brasileira*. Nº 15, set. 1967. Rio de Janeiro, 1967. p. 65-89.

MANTEGA, Guido. “A lei da taxa de lucro: a tendência da queda ou a queda da tendência”. In: *Estudos Cebrap*. nº 6. São Paulo: 1976. p. 28-64.

\_\_\_; MORAES, Maria. “A economia política brasileira em questão, 1964-75”. In: *Cadernos do Presente*. São Paulo: Aparte, 1978. 56p.

**MARGALHO, Maurício Gonçalves. “Klabin Irmãos & Cia: os empresários, a empresa e as estratégias de construção da hegemonia, 1930-1945”. Texto de discussão apresentado ao Polis. Niterói: UFF, 2007. 25p.**

**MARINI, Ruy Mauro. “La acumulación capitalista mundial y el subimperialismo”. In: Cuadernos Políticos. Nº 11. México: Era, abr/jun de 1977. 26p.**

MARQUES, Rosa Maria; NAKATANI, Paulo. “A finança capitalista: a contribuição de François Chesnais para a compreensão do capitalismo contemporâneo”. In: *Anais da ANPEC*. 2008. 19p.

**MARTINS, Carlos Estevam. “Brasil-Estados Unidos: dos anos 60 aos 70”. In: Cadernos Cebrap. Nº 9. São Paulo: Cebrap, 1972. 48p.**

\_\_\_. “A evolução da política externa brasileira na década 1964-1974”. In: *Estudos Cebrap*. Nº 12, abr/jun 1975. Rio de Janeiro: 1975. p. 53-98.

MATTOS, Marcelo Badaró. “Os trabalhadores e o golpe de 1964: um balanço da historiografia”. In: *História & Lutas de Classe*. Nº 1, abr/2005. p. 7-18.

MENDONÇA, Sonia Regina de. “Estado, violência simbólica e metaforização da cidadania”. In: *Tempo*. Vol. 1, nº 1. Niterói: Setteletras, 1996. p. 94-125.

MOTTA, Marly Silva da. “Os "boêmios cívicos" da Assessoria Econômica: saber técnico e decisão política no governo Vargas (1951-54)”. In: *História Oral: história, cultura e poder*. Juiz de Fora: 2005. 13p.

\_\_\_\_\_. “Cabeça da nação, teatro do poder: a cidade capital como objeto de investigação histórica”. Rio de Janeiro: CPDOC-FGV, 1993. 11p.

\_\_\_\_\_. “Carlos Lacerda: de demolidor de presidentes a construtor de estado”. In: *Nossa História*. nº 19. Rio de Janeiro: 2005. p.12-25.

\_\_\_\_\_. “De grande capital a mera cidade: o destino do Distrito Federal após a transferência da capital para Brasília”. Rio de Janeiro: CPDOC-FGV, 1994. 10p.

\_\_\_\_\_. “O eleitorado carioca não vai morrer de tédio”. In: *Jornal da Cidadania*. vol.14, nº 142. Rio de Janeiro: 2008. p. 8-9.

\_\_\_\_\_. “O lugar da cidade do Rio de Janeiro na federação brasileira: uma questão em três momentos”. Rio de Janeiro: CPDOC-FGV, 2001. 16p.

\_\_\_\_\_. “Mania de Estado: o chaguismo e a estadualização da Guanabara”. In: *História Oral*. Nº 3. São Paulo: 2000. p. 91-108.

\_\_\_\_\_. “Octávio Gouvêa de Bulhões: fidelidade à economia.” In: *Conjuntura Econômica*. vol. 60, nº 11. Rio de Janeiro: 2006. p. 47-53.

\_\_\_\_\_. “Que será do Rio? refletindo sobre a identidade política da cidade do Rio de Janeiro”. In: *Tempo*. vol. 4. Niterói: 1997. p.146-174.

\_\_\_\_\_. “O Rio de Janeiro continua sendo?” Rio de Janeiro: CPDOC-FGV, 2000. 14p.

PAULA, Dilma de. “Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil”. In: *Revista Brasileira de História da Ciência*. Vol. 3, nº 2, jul-dez/2010. Rio de Janeiro: ABHC, 2010. p. 142-56.

POGGI, Tatiana. “Capitalismo e tecnologia: as transformações na produção e o surgimento da ‘Nova Direita’ ”. Texto de discussão apresentado ao Polis. Niterói: UFF, 2008. 16p.

RAMOS, Carolina. “Capital e trabalho no sindicalismo rural brasileiro: um estudo acerca da CNA (Confederação Nacional da Agricultura) e da Contag (Confederação Nacional dos Trabalhadores na Agricultura) – 1964-1985”. Texto de discussão apresentado ao Polis. Niterói: UFF, 2010. 24p.

RAUTENBERG, Edina. “A revista Veja e as ‘grandes obras’ da ditadura militar brasileira (1968-1975)”. In: *V Semana Acadêmica de História*. Marechal Rondon: Unioeste, 2009. 5p.

\_\_\_\_\_. “Veja e a ponte Rio-Niterói: a cobertura da revista sobre a construção da ponte”. In: *Anais do IV Simpósio Lutas Sociais na América Latina: imperialismo, nacionalismo e militarismo no século XXI*. Londrina: UEL, 2010. p. 82-91.

*REVISTA História & Luta de Classes*. Dossiê – Imperialismo: teoria, experiências históricas e características contemporâneas. Nº 6, ano 6, novembro de 2008. 100p.



*REVISTA Rio de Janeiro*. Dossiê: Reforma Pereira Passos. Nº 10. Rio de Janeiro: Universidade Estadual do Rio de Janeiro/ Fórum do Rio de Janeiro / Laboratório de Políticas Públicas, maio-agosto, 2003. 220p.

*REVISTA Tempo*. Dossiê: Impérios e imperialismos. Vol. 9, nº 18, jan-jun/2005. Rio de Janeiro: Setteletras / EdUff, 2005. 212p.

SARMENTO, Carlos Eduardo. “Limites da utopia: autonomia e intervenção na cidade do Rio de Janeiro na década de 1930”. Rio de Janeiro: CPDOC-FGV, 1995. 39p.

\_\_\_\_\_. “A morte e a morte de Chagas Freitas – a (des)construção de uma imagem pública: trajetória individual e reelaboração memorialística”. Rio de Janeiro: CPDOC-FGV, 1996. 17p.

\_\_\_\_\_. “O novo quadro da política fluminense: administração pública e representação política no Rio de Janeiro pós-fusão”. Rio de Janeiro: CPDOC-FGV, 2000. 21p.

SCHINCARIOL, Victor Eduardo. “Endividamento externo da economia dos Estados Unidos, 1980-2004: uma interpretação kaleckiana”. In: *Anais do Simpósio de Pós-Graduação de História Econômica*. São Paulo: FEA/USP, 2008. 15p.

SHIKIDA, Cláudio Djissey; MONASTERIO, Leonardo M. “Grupos de interesse, regimes políticos e crescimento econômico no Brasil, 1970-1995: alguma evidência empírica”. In: *Revista Dados*. Vol. 43, nº 2. Rio de Janeiro: Iuperj, 2000. 10p.

SILVA, Lígia Osório. “Desenvolvimentismo e intervencionismo militar”. In: *E-Premissas: revista de estudos estratégicos*. Dossiê Dreifuss. Nº 1, jun-dez/2006. p. 92-119.

TAVARES, Márcia. “Investimento Brasileiro no Exterior: panorama e considerações sobre políticas públicas”. Santiago: CEPAL / ONU, 2006. 58p.

TRINDADE, Claudia Peçanha da. “Atuação do Estado na estruturação do espaço urbano: notas sobre a questão habitacional”. Texto apresentado ao GTO. Rio de Janeiro: 2009. 10p.

\_\_\_\_\_. “Memória e conflitos sociais no espaço urbano – Mangueiras/Rio de Janeiro”. Texto apresentado ao GTO. Rio de Janeiro: 2008. 11p.

VIÉGAS, João Ricardo Rodrigues. “A internacionalização privada na onda estatizante”. Artigo inédito. Rio de Janeiro: 2009. 10p.

VIZENTINI, Paulo Gilberto Fagundes. “A ditadura foi “entreguista”? Política externa e desenvolvimento no regime militar brasileiro”. In: *Estudos de História*. Vol. 8, nº 1. São Paulo: Unesp, 2001. p. 301-19.

### **2.3 – Monografias, dissertações e teses:**

ALMEIDA, Márcio Wahlers de. *Estado e Energia Elétrica em São Paulo*: CESP, um estudo de caso. Dissertação de Mestrado em Economia e Planejamento Econômico. Campinas: Unicamp, 1980. 372p.

ALVES, Ana Maria Ferraz. *Evolução da Construção Civil no Município do Rio de Janeiro*. Dissertação de mestrado em Engenharia Civil. Niterói: UFF, 1996. 124p.

ANDRADE, Eli Gurgel. *O (Des)equilíbrio da Previdência Social Brasileira, 1945-1997: componentes econômico, demográfico e institucional*. Tese de doutoramento em Demografia. Belo Horizonte: CEDEPLAR / FACE / UFMG, 1999. 232p.

- BRANDÃO, Rafael Vaz da Motta. *O Negócio do Século: o acordo de cooperação nuclear Brasil-Alemanha*. Dissertação de mestrado em História. Niterói: UFF, 2008. 129p.
- CAMARGOS, Regina Coeli Moreira. *Estado e Empreiteiros no Brasil: uma análise setorial*. Dissertação de mestrado em Ciência Política. Campinas: Unicamp, 1993. 173p.
- CARUSO, Danilo Spínola. *Reestruturação Produtiva e Movimento Operário em Volta Redonda*. Dissertação de mestrado em História. Niterói: UFF, 2009. 197p.
- CHAVES, Marilena. *Indústria da Construção no Brasil: desenvolvimento, estrutura e dinâmica*. Dissertação de Mestrado em Economia Industrial. Rio de Janeiro: UFRJ, 1985. 281p.
- CORRÊA, Maria Letícia. *O Setor de Energia Elétrica e a Constituição do Estado no Brasil: o Conselho Nacional de Águas e Energia, 1939-1954*. Tese de doutorado em História. Niterói: UFF, 2003. 330p.
- CURY, Vânia Maria. *Engenheiros e Empresários: o Clube de Engenharia na gestão de Paulo de Frontin, 1903-1933*. Tese de doutorado em História. Niterói: UFF, 2000. 357p.
- DANTAS, Ricardo Marques de Almeida. *Odebrecht: a caminho da longevidade sustentável?* Dissertação de mestrado em Administração. Rio de Janeiro: UFRJ, 2007. 285p.
- DUARTE, Michel da Silva. *A Indústria da Construção Civil e sua Importância na Economia*. Trabalho de conclusão de curso em Economia. Niterói: UFF, 2004. 39p.
- FERRAZ Filho, Galeno Tinoco. *A Transnacionalização da Grande Engenharia Brasileira*. Dissertação de mestrado em Economia. Campinas: Unicamp, 1981. 327p.
- FONTES, Virgínia. *Rupturas e Continuidades na Política Habitacional Brasileira, 1920-79*. Dissertação de mestrado em História. Niterói: UFF, 1986. 265p.
- GRANEMANN, Sara. *Para uma Interpretação Marxista da Previdência Privada*. Tese de doutoramento em Serviço Social. Rio de Janeiro: UFRJ, 2006. 268p.
- JORGE, Wilson Edson. *A Política Nacional de Saneamento Pós-64*. Tese de doutoramento em Arquitetura e Urbanismo. São Paulo: USP, 1987. 259p.
- KLAUSMEYER, Maria Luiza Cristofaro. *O Peão e o Acidente de Trabalho na Construção Civil no Rio de Janeiro: elementos para uma avaliação do papel da educação nas classes trabalhadoras*. Dissertação de mestrado em Educação. Rio de Janeiro: FGV, 1988. 191p.
- LEAL, Maria da Glória de Faria. *A Construção do Espaço Urbano Carioca no Estado Novo: a indústria de construção civil*. Dissertação de mestrado em História. Niterói: UFF, 1987. 205p.
- LIMA, Ivone Therezinha Carletto de. *Itaipu: as faces de um mega-projeto de desenvolvimento, 1930-1984*. Tese de doutoramento em História. Niterói: UFF, 2004. 443p.
- MARINHO, Pedro Eduardo Mesquita de Monteiro. *Ampliando o Estado Imperial: os engenheiros e a organização da cultura no Brasil Oitocentista, 1874-1888*. Tese de doutorado em História. Niterói: UFF, 2008. 387p.
- \_\_\_\_\_. *Engenharia Imperial: o Instituto Politécnico Brasileiro, 1862-1880*. Dissertação de mestrado em História. Niterói: UFF, 2002. 278p.
- MATTOS, Romulo Costa. *Pelos Pobres! As campanhas pela construção de habitações populares e o discurso sobre as favelas na Primeira República*. Tese de doutoramento em História. Niterói: UFF, 2008. 275p.

- MELLO, Demian Bezerra de. *O Plebiscito de 1963: inflexão de forças na crise orgânica dos anos 60*. Dissertação de mestrado em História. Niterói: UFF, 2009. 238p.
- PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha: a extinção de ramais da estrada de ferro Leopoldina, 1955-1974*. Tese de doutoramento em História. Niterói: UFF, 2000. 344p.
- PEREIRA, João Márcio Mendes. *O Banco Mundial como Ator Político, Intelectual e Financeiro (1944-2008)*. Tese de doutoramento em História. Niterói: UFF, 2009. 366p.
- PIÑEIRO, Théo Lobarinhas. *Os Simples Comissários: negociantes e política no Brasil Império*. Tese de doutoramento em História. Niterói: UFF, 2002. 299p.
- POÇAS, Bernardo Galheiro. *A Construção da Petroquímica no Brasil: sucessos e limitações*. Monografia de final de curso de pós-graduação em Engenharia de Petróleo e Gás. Niterói: UFF, 2009. 146p.
- RAUTENBERG, Edina. *A Revista Veja e as Multinacionais no Brasil, 1968-1975*. Trabalho de conclusão de curso em História. Marechal Cândido Rondon: Unioeste, 2008. 88p.
- RIBEIRO, Ricardo Alaggio. *A Aliança para o Progresso e as Relações Brasil-Estados Unidos*. Tese de doutoramento em Ciência Política. Campinas: Unicamp, 2006. 384p.
- ROCCA, Miriam Cantelli. *Uma das Faces do Capitalismo Selvagem no Brasil: a (in)segurança do trabalho na construção civil*. Dissertação de mestrado em Serviço Social. São Paulo: PUC-SP, 1991. 141p.
- SOUSA, Nair Heloísa Bicalho de. *Operários e Política: estudo sobre os trabalhadores da construção civil em Brasília*. Dissertação de mestrado em Ciências Sociais. Brasília: UnB, 1978. 147p.
- \_\_\_\_\_. *Trabalhadores Pobres e Cidadania: a experiência da exclusão e da rebeldia na construção civil*. Tese de doutorado em Sociologia. São Paulo: USP, 1994. 371p.
- TEIXEIRA, Ricardo Gilberto Lyrio. *Reforma Financeira e Banco Central em Tempos de Capital Monopolista (1964-1968)*. Dissertação de mestrado em História. Niterói: UFF, 2011. 133p.
- TEIXEIRA, Rodrigo D. *Para Onde Foi a CUT? Do classissismo ao sindicalismo social-liberal (1978-2000)*. Dissertação de mestrado em História. Niterói: UFF, 2009. 237p.
- TRINDADE, Cláudia Peçanha da. *Entre a Favela e o Conjunto Habitacional: programa de remoção e habitação provisória (1960-1970)*. Dissertação de mestrado em História. Niterói: UFF, 2006. 106p.
- VIÉGAS, João Ricardo Rodrigues. *A Internacionalização Privada: as relações público-privadas na internacionalização das empreiteiras brasileiras entre 1974 e 1979*. Dissertação de mestrado em História das Relações Internacionais. Rio de Janeiro: Uerj, 2009. 141p.