




A PRESENÇA EMPRESARIAL NO ESTADO MILITAR: POLÍTICAS PÚBLICAS PARA CADA SETOR NO PERÍODO.


O setor de transportes teve a maior participação dos empreiteiros durante a ditadura – e as nomeações aos cargos eram feitas de forma a atender aos interesses empresariais dentro do Estado.



O SETOR DE TRANSPORTES


- ▶ **Ao se falar de transportes, refere-se aqui a construção rodoviária, ferrovias, hidrovias e a manutenção destas, sendo as obras realizadas por construtoras de vários portes. O setor era coordenado pelo Ministério da Viação e das Obras Públicas (MVOP), que mais tarde, em fevereiro de 1967, veio a se tornar o Ministério dos Transportes (MT). A mudança se deu após a criação do Grupo Executivo para a Integração da Política de Transporte (Geipot), responsável pela reformulação do ministério em parceria com o Banco Mundial e empresas estrangeiras.**


- 
- **No primeiro período (MVOP), os ministros eram prioritariamente militares, com a justificativa de que o setor era foco de corrupção; no segundo (MT), os ministros eram representantes dos empreiteiros e de seus interesses.**





O quadro a seguir traz a relação de ministros do MVOP e do MT, no período correspondente à Ditadura.


Ministro	Período de gestão
Exedito Machado da Ponte	21/06/1936 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 Camargo Tavares	14/02/1986 a 15/03/1990


- 
- **A principal entidade ligada ao ministério era o Sindicato Nacional de Construção Pesada (Sinicon). Segundo Campos (2014), o Sinicon atuava especialmente nas autarquias, sobretudo no Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER). O departamento era o principal contratante de empreiteiras durante a ditadura e fazia uso de empréstimos em bancos e instituições internacionais. Os empreiteiros agiam conjuntamente ao DNER e influenciavam até mesmo no processo de escolha dos diretores gerais do departamento e na elaboração de políticas públicas para o setor.**


- 
- **A influência dos empreiteiros fica clara ao avaliar a atuação dos ministros na era MT. Andreazza estabeleceu proximidade com empreiteiras, viajando com frequência para o exterior, buscando captar recursos estrangeiros (enquanto solicitava ao Ministério da Fazenda mais verbas e medidas favoráveis ao setor). Segundo Campos (2014), os investimentos em transportes, após sua saída do ministério, "correspondiam a 40% dos realizados em infraestrutura no país".**

- 
- **General Dirceu de Araújo Nogueira foi uma escolha “aplaudida” pelos militares, mas não pelos empreiteiros – embora sua gestão tenha sido amplamente criticada por estes, Nogueira pressionou a implantação da Ferrovia do Aço. Resende possuía boas relações com empreiteiras, tendo passagem pela Odebrecht e DNER. Deu enfoque a programas de obras rodoviárias. Severo e Camargo Neto, segundo Campos (2014), “insistiram na volta de recursos vinculados às agências da pasta, como o Fundo Rodoviário Nacional”. Severo mantinha relações com a Sinicon e divergências com a Camargo Corrêa. No DNER, foi responsável pelo projeto da Transamazônica, Perimetral Norte e Ponte Rio-Niterói.**

- 
- **Quanto aos segmentos ferroviários e hidroviários, Campos (2014, p. 215) afirma:**
 - **“Outras autarquias vinculadas ao Ministério dos Transportes e que tinham atuação dos empreiteiros eram as relacionadas às ferrovias. A Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) foi criada em 1957 e, apesar de não demandar tantos serviços de construção pesada como o DNER, ganhou importância com as crises do petróleo e a reorientação das políticas do setor após 1974. Especialmente importante era a sua subsidiária, a Engefer, responsável pela obra da Ferrovia de Aço, depois transformada em Companhia Brasileira de Transportes Urbanos (CBTU). [...]”**

- 
- ▶ **Ainda, de acordo com Campos:**
 - ▶ **“Outro setor do ministério que contratava serviços das empreiteiras era o de portos, que recebeu muitos investimentos com os corredores de exportação e as políticas de promoção das vendas externas a partir dos anos 70. No setor havia o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis (DNPVN), transformado em 1976 em empresa pública, a Portobrás”. (CAMPOS, 2014, p. 315)**


- 
- **No que diz respeito às políticas públicas para o setor de transportes durante a ditadura, pode-se mencionar que elas mantiveram-se na linha já implantada durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) com o Plano de Metas – com o lema “50 anos em 5”, estipulava, para a área de transportes, a construção de ferrovias, construção e pavimentação de rodovias, portos e investimentos na marinha mercante e transporte aéreo (a área de aviação, no entanto, continuou sob o controle da Aeronáutica). Houve a criação de impostos, como o Imposto sobre Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual e Intermunicipal de Passageiros e Cargas (ISTR) cuja a arrecadação foi direcionada para manter o Fundo Especial de Conservação e Segurança do Tráfego e impulsionar o crescimento da malha rodoviária.**

- 
- ▶ **Houve, posteriormente, a adoção de uma política de fechamento de ferrovias inutilizadas – 4.881km fechados até 1974. O sindicato ferroviário possuía forte presença do Partido Comunista.**
 - ▶ **Dentre os empreendimentos do período, vale mencionar a rodovia Transamazônica, terceira maior rodovia do Brasil que liga Paraíba, Ceará, Piauí, Maranhão, Tocantins, Pará e Amazonas. Sua construção era de interesse de diferentes empresas, dentre elas mineradoras, construtoras e de fazendeiros.**



O SETOR DE ENERGIA


- ▶ **Há duas diferenças básicas entre os processos ocorridos no setor de transportes e no de energia durante a ditadura militar. Enquanto o primeiro contava com a atuação de empresas de porte variado e grande entrada de capital estrangeiro, o segundo lidava apenas com empresas de grande porte e substituiu as firmas estrangeiras por nacionais (um conjunto restrito de construtoras), que recebiam o título de barrageiras, devido à grande movimentação de capital envolvida nos empreendimentos e ao poder destas na tomada de decisões.**


- 
- ▶ **Destaca-se a presença de duas correntes estatais no período, que competiam pela construção e exploração das hidrelétricas: a paulista, comandada pela Camargo Corrêa e composta pelas estatais do estado reunidas na Companhia Elétrica de São Paulo (CESP); e a mineira, composta pelo grupo de empreiteiras comandado pela Mendes Júnior, a Companhia Elétrica de Minas Gerais (Cemig), Furnas, Eletrobrás e Ministério de Minas e Energia (MME).**





O quadro a seguir traz a relação de ministros do MME durante a ditadura.


Ministro	Período de gestão
Antônio Ferreira de Oliveira Brito	18/06/1963 a 04/04/1964
Arthur da Costa e Silva	04/04/1964 a 17/04/1964
Mauro Thibau	17/04/1964 a 15/03/1967
José Costa Cavalcanti	15/03/1967 a 27/01/1969
Antônio Dias Leite Júnior	27/01/1969 a 13/05/1974
Shigeaki Ueki	15/03/1974 a 15/03/1979
César Cals Oliveira Filho	15/03/1979 a 15/03/1985
Antônio Aureliano Chaves de Mendonça	15/03/1985 a 22/12/1988


- 
- **No que diz respeito ao MME, havia uma forte presença do nacionalismo no ministério e a alternância de ocupantes do cargo de ministro era alta, em parte, pela própria instabilidade política do pós-golpe. Tanto no ministério, quanto na Eletrobrás, o cargo de chefia era fortemente influenciado pelos empresários mineiros e representantes dos seus interesses (engenheiros, técnicos).**

- 
- **As empreiteiras mineiras do grupo Mendes Júnior tinham maior participação e domínio, porém, a partir da década de 1970, começaram a perder espaço para a Cemig, Furnas e Eletrobrás, ao mesmo tempo que cresceu a influência da Andrade Gutierrez e da Odebrecht. Tal panorama permaneceu após a ditadura: as principais empreiteiras no ramo da construção elétrica no fim do período da ditadura eram a Camargo Corrêa (controlando uma potência de 19.000MW), Mendes Júnior (10.600MW), Andrade Gutierrez (6.300 MW), Norberto Odebrecht (5.700 MW) e Centeco (5.500 MW).**

- 
- **Para compreender mais facilmente a situação descrita, basta analisar a atuação dos ministros no período. Thibau era representante da Cemig e membro da Consultec, sendo importante mencionar a compra, durante a sua gestão, da Amforp pelo governo, mas em termos que beneficiavam a matriz estrangeira. Cavalcanti foi presidente da Eletrobrás, da Itaipu e Ministro do Interior, tendo uma atuação nacionalista e autoritária. Trabalhou, após sua saída do MME, no Caemi e projeto Jari (ambos movidos por empreiteiras).**

- 
- **Dias Leite era engenheiro da UFRJ e ex-Companhia Vale do Rio Doce (CVRD). Passou por diversas empresas privadas antes de assumir o ministério, sendo um dos fundadores da Aracruz Celulose. Sua gestão marca a influência da corrente mineira dentro da pasta. Ueki e Cals, por sua vez, foram representantes da corrente paulista: Ueki, que teve passagem anterior pelo Banco Moreira Salles, Cevekol e Bekol, concedeu à CESP as usinas do Rio Paraná; Já Cals, segundo Santos (2014), teve o empreiteiro Eduardo Celestino Rodrigues (Cetenco), como assessor, trabalhando posteriormente em empresas de mineração, seringais e comércio exterior.**

- 
- ▶ **Outros setores enérgicos também foram explorados no período e, na década de 1970, Petrobrás e CVRD também receberam atenção das empresas. Outra fonte energética explorada no período foi a nuclear: Angra I, a primeira usina, foi construída no início dos anos 70 em parceria com empresas estadunidenses; e Angra II, através do Acordo Nuclear Brasil-Alemanha, em 1975. Ambas foram construídas por Odebrecht. Ao fim da ditadura, uma terceira usina, Angra III, estava em suas obras iniciais. Os projetos foram amplamente criticados pelo seu custo.**

- 
- **Quanto à mineração, Campos (2014, p. 394) destaca as ações do governo para a exploração dos minérios, ferro, níquel, manganês, cobre, estanho, ouro, bauxita, alumina e alumínio, abundantes em todo o território, sobretudo na Amazônia. A Vale era a principal empresa envolvida, fazia parceria com grupos estrangeiros para a realização do trabalho.**

