

A formação do grande capital brasileiro no setor da indústria de construção: resultados preliminares de um estudo sobre causas e origens

Pedro Henrique Pedreira Campos

Resumo: A economia brasileira hoje tem como uma de suas áreas mais dinâmicas e desenvolvidas a indústria de construção. Contando com uma escala nacional e presença internacional consolidada, as empresas do setor de construção pesada detêm um oligopólio no tocante ao mercado de grandes obras realizadas no país. O presente estudo busca hipóteses explicativas das causas e origens da existência de empresas tão poderosas nesse tipo de atividade. Nesse sentido, o estudo da organização dessas empresas e a presença de seus representantes no interior do aparelho de Estado, bem como o exame das políticas públicas específicas parecem ser pontos-chave para a compreensão dessa marca da economia brasileira atual.

Palavras-chave: indústria de construção; empreiteiras; construtoras; história de empresas; história econômico-social

The formation of the great Brazilian capital in the sector of construction industry: preliminary results of a study on causes and origins

Abstract: The Brazilian economy today has as one of your more dynamic areas and developed the construction industry. Counting with a national scale and consolidated international presence, the companies of the section of heavy construction have an oligopoly concerning the market of great works accomplished at the country. The present study looks for explanatory hypotheses of the causes and origins of the existence of such powerful companies in that activity type. In that sense, the study of the organization of those companies and your representatives presence inside the apparel of State, as well as the exam of the specific public politics seems to be point-key for the understanding of that mark of current Brazilian economy.

Key-words: construction industry; builders; history of companies; economical-social history

O ano de 1830 marca um dos episódios mais significativos dos conflitos entre as diferentes formas de capital. Naquele ano, a católica e relativamente atrasada Bélgica se tornava independente da Holanda em um conflito direto e aberto entre o capital industrial, então ascendente na Bélgica, a partir do impulso da barreira protecionista representada pelo bloqueio continental napoleônico, contra o capital de circulação, comercial e financeiro, dominante na poderosa Holanda, de Roterdã e Amsterdã, grandes centros comerciais e financeiros que ainda quase rivalizavam com Londres. A disputa nesse momento tomou contornos militares e a vitória da burguesia industrial belga levou à independência do país e à

imposição de uma política industrializante, responsável pela criação da segunda potência fabril da Europa em meados do século. A antes vigorosa Holanda, com a insistência na manutenção de políticas livre-cambistas e não-protecionistas, por conta de todos os interesses liberalizantes da grande finança e do grande comércio, só viria a se industrializar na segunda metade do XIX, de maneira tímida e não-sistemática, sendo esse novo setor industrial fortemente subsumido ao ainda dominante capital vigente na circulação e nas finanças (HOBSBAWM, 1979: 57-75; LANDES, 2005: 150-84).

Estudaremos nesse artigo não um caso de conflito entre diferentes funções e frações do capital, mas um exemplo de fortalecimento do capital funcionante produtor de mais-valia pelo setor bancário e financeiro. Trata-se de uma situação em que o capital bancário serviu de suporte para a consolidação de uma forma específica de capital industrial através de políticas de juros e pagamento altamente convidativas. A grande engenharia brasileira, como tentaremos mostrar, tornou-se o que é, em boa parte, graças a políticas de financiamento significativamente acolhedoras.

Pode-se dizer que a indústria de construção é hoje um dos setores mais consolidados e com empresas poderosas da economia brasileira. Apesar de não viver mais a febre de encomendas numerosas dos anos 70, e também 50 e 60, as empresas de construção pesada conseguiram estabelecer um oligopólio naquele campo, fazendo com que cinco empresas multinacionais controlem as grandes obras no país, seguidas por outro grupo seletivo de firmas que se associam a essas companhias ou arrematam obras de menor porte. Essas empreiteiras, surgidas por volta dos anos 40 e fortalecidas com as grandes obras criadas nas décadas seguintes, iniciaram um eficiente processo de internacionalização a partir do período do “milagre”. Nos anos 80 e 90, com a nova configuração econômica e política, com menor número de compras por parte do Estado e com os processos de desestatização e terceirização de serviços públicos, essas construtoras, para permanecerem grandes empresas, ramificam suas atividades dando atenção especial às concessões públicas e às empresas privatizadas. Isso faz com que os conglomerados atuais da Odebrecht, Andrade Gutierrez, Camargo Corrêa e Queiroz Galvão conservem como área minoritária de atividade a indústria de construção. Assim, a Norberto Odebrecht é sócia majoritária e controladora da maior firma latino-americana de petroquímica, a Braskem, responsável por 71,5% das receitas do grupo Odebrecht em 2007; o grupo AG divide atualmente com a família Jereissati o controle da maior empresa de telecomunicações do subcontinente, a nova BROI, fruto da fusão da antiga Brasil Telecom e da Tele Norte-Leste, Telemar e Oi, o que corresponde a mais de 50% dos negócios do conglomerado da família Andrade; o grupo criado por Sebastião Camargo

Penteado é um dos maiores conglomerados industriais paulistas, com investimentos em têxteis, calçados, aço (a Usiminas), instituições financeiras (a Itaúsa), cimento, dutos industriais e outros, dentre os quais a empreiteira Camargo Corrêa representa apenas a empresa que deu origem ao complexo empresarial e que hoje tem importância relativamente diminuta no grupo; a Queiroz Galvão é outra investidora em siderurgia, bancos, agronegócio, seleção genética de embriões bovinos, perfuração de poços petrolíferos, construção naval e outros negócios ligados a petróleo e gás. Uma análise dos processos de internacionalização e ramificação dessas companhias foi feita em um trabalho anterior e não será repetida aqui, sendo só importante a menção do fenômeno para que se perceba que se trata de grandes multinacionais no ramo da construção, além de grandes conglomerados empresariais, dentro dos quais o papel de empreiteiras não é mais o único, tampouco o dominante (O Globo, 2008: 12-3; CAMPOS, 2008).

Nem sempre o país dispôs de um grupo seletivo de poderosas empresas no ramo da indústria de construção. No século XIX e no início do XX, a maior parte das grandes obras e dos empreendimentos de grande complexidade técnica eram realizados por empresas estrangeiras, que dominavam o ramo da construção pesada nacional. Grandes obras hidráulicas, hidrelétricas, ferrovias, rodovias e construções urbanas mais complexas eram feitas por companhias forâneas, que dispunham de um quadro de técnicos bem montado sem rival no mercado nacional.

Com a emergência do grupo político de Vargas ao poder e, principalmente, com a ruptura significada pelo golpe do Estado Novo, o capital privado nacional passou a ter representação privilegiada no aparelho estatal e passou a ser beneficiado diretamente por políticas que fortalecerão empresas do setor, dando início à criação de um grande capital em alguns ramos industriais (MENDONÇA, 1985: 13-38; IANNI, 1986: 25-82; 119-47).

Nesse contexto, houve um dos primeiros casos em que uma empresa nacional arrematou uma obra de infra-estrutura de grande porte. No final dos anos 30, a firma Dahne, Conceição & Cia realizava as obras da adutora Riberão das Lages, que vem a ser uma grande obra de abastecimento de água que inclui uma rede de estradas de rodagem com mais de 100 km para caminhões, a instalação de uma usina para construção de tubos e a realização da obra da adutora em si, construção grandiosa que servia para regularizar o serviço de abastecimento de água para a cidade do Rio de Janeiro, antes à mercê de pequenas adutoras que não garantiam um suprimento contínuo. O problema é que o controle da obra pela empresa gerou conflitos com capitais internacionais há muito estabelecidos no país, que denunciavam os “lucros fabulosos” da empreitada e a utilização de um empréstimo do Banco do Brasil, o que

teria sido um financiamento privilegiado para a empresa de Frederico Dahne. Este se defendeu dos ataques em uma carta direta para o presidente da República:

Têm sido terrível e incessante Snr. Presidente, a campanha contra nós movida, pelos nossos concorrentes, e sobretudo por empresas e bancos estrangeiros que não querem aceitar e nem se conformam, que uma firma composta de técnicos brasileiros, com capital levantado no Paiz, pudesse realizar obras que até agora só a empresas e técnicos estrangeiros eram confiadas, e sempre com financiamentos onerosos para o Brasil. Essa campanha, [é] aparada por alguns organs de imprensa [...] (CPDOC. GV c 1939.12.05)

Por mais que se possa enxergar aí as origens da formação do grande capital da construção nacional, não se deve reduzir o debate acima exposto a uma mera questão nacional. Trata-se muito mais de um conflito entre capitais privados que, no âmbito do discurso, das difamações, das campanhas na imprensa e no nível do convencimento, traveste-se de uma disputa nacional. Vê-se aí mais um conflito entre empresas que, independente de sua origem, buscam a realização dessas grandes obras, o lucro e o financiamento privilegiado do Estado. Inclusive, o período e a política dominante voltada para o capital nacional então vigente assumiram a aparência de uma política de Estado nacionalista, o que deve ser visto pelo historiador na sua dimensão de construção ideológica (CERQUEIRA; BOSCHI, 1978:45-107; MENDONÇA, 1985: 34-8).

São desse período também as primeiras políticas de financiamento habitacional de grande porte postas em prática por organismos como os institutos de aposentadorias e pensões de industriários e comerciários, a Fundação Casa Popular e a própria Caixa Econômica Federal, tão importantes para a consolidação do setor de construção civil urbana instalado no país. Durante a campanha presidencial de 1950, as equipes de Eurico Gaspar Dutra e Getúlio Vargas trocaram acusações sobre qual governo havia criado maior número de unidades habitacionais. Em um panfleto, o grupo de Dutra acusava Getúlio de ter feito apenas 12.305 “casas populares” em 15 anos de governo, enquanto Dutra teria criado 41.313 em seus quatro anos à frente da presidência (CPDOC GV c 1949/1950.00.00/2). Em seguida, em um discurso de 1º de maio, Vargas afirmou que pretendia construir 30 mil casas populares ao longo de sua gestão iniciada em 1951 (CPDOC GV c 1950/1953.00.00/2). Por mais que se deva duvidar frontalmente dos dados e do conceito de ‘casa popular’ presentes no panfleto e no discurso, é plausível afirmar que tinham início então as políticas de financiamento imobiliário em massa por organismos estatais, mecanismo de grande relevância para a criação do grande capital na construção imobiliária nacional. Ainda, em uma correspondência do presidente do IAPI, Gabriel Pedro Moacyr, com Lourival Fontes, de 1952, era alertado um motivo adicional para

a construção de imóveis. Segundo o interlocutor do presidente do IAPI, “[a] construção de casas para vendas aos associados é um privilégio contra o comunismo, pois dá ao associado o sentido de propriedade.” (CPDOC GV c 1952.02.04/2)

O caso de uma adutora ou de obras de engenharia civil não podem ser comparadas em complexidade técnica a trabalhos realizados para a construção de hidrelétricas ou grandes unidades industriais. O fortalecimento paulatino do capital nacional que se viu em outros setores também ocorreu no tocante a essas obras até que o Brasil detivesse empresas líderes na construção de usinas hidrelétricas e barragens no mercado mundial. As primeiras centrais geradoras de energia elétrica a partir da força da água no Brasil foram feitas por empresas estrangeiras ou então com forte demanda de capital e tecnologias vindas do exterior. A Light foi uma das primeiras empresas a investir no ramo, levantando barragens principalmente no rio Paraíba. Entre 1899 e 1901, construía a central de Parnaíba, no rio Tietê, e depois construiria as hidrelétricas de Ilha dos Pombos, em 1924, Fontes Novas, em 1940, Santa Cecília, em 1952, Vigário, também em 1952, Nilo Peçanha, no ano seguinte, e Pereira Passos, no ano de 1962 (<http://www.lightrio.com.br/>).

A primeira grande hidrelétrica nacional, Paulo Afonso I, levantada entre os anos de 1948 e 1952, ficou sob a responsabilidade direta da nova estatal Chesf (Companhia Hidrelétrica do Vale do São Francisco) e teve participação significativa de técnicos, equipamentos e tecnologia vindos de outros países. As turbinas e os geradores das usinas são elementos que, mesmo com o fortalecimento ulterior das empresas de construção nacionais, continuaram, nas grandes hidrelétricas brasileiras, sob a responsabilidade de grandes empresas internacionais do ramo elétrico, como Westinghouse, General Electric, Siemens, Brown Boveri, Schneider, Hitachi, Voith e até da soviética Leningradsky Metallichesky Zavod na barragem de Sobradinho (<http://www.chesf.gov.br/>), construída no período da chamada política externa independente do período Geisel.

A primeira grande central hidrelétrica construída por uma empresa de origem nacional é a de Furnas, no rio Grande, em Minas Gerais, levantada como parte do Plano de Metas de JK. A construtora Mendes Júnior anuncia essa obra como momento-chave para a consolidação e nacionalização da empresa e afirma que “[a]través desse projeto, a Mendes Júnior 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.” (<http://www.mendesjunior.com.br/>) Por mais que haja nesse texto um tom de auto-elogio no tocante ao pioneirismo da construtora, dali para a frente outras empresas nacionais passariam a levantar usinas hidrelétricas pelo país.

A partir de então, as grandes usinas de eletricidade nacionais seriam construídas por empresas de origem brasileira, que teriam cada vez mais dinamismo técnico para dominar as diversas fases e etapas desse tipo de construção. Assim, na construção da usina de Itaipu, a maior em atividade do mundo ainda hoje, com um valor de US\$ 14 bilhões no período, teve presença dominante de empresas brasileiras, apesar do consórcio que a ergueu ter sido internacional. Segundo a apresentação institucional da empresa binacional, “[n]o domínio da construção civil, escavações e obras civis, a Itaipu atingiu um nível de nacionalização [...] de praticamente 100%. Na área de fabricação e montagem de equipamentos, o índice de nacionalização nunca foi inferior a 85%” (<http://www.itaipu.gov.br/>).

Também outros setores da construção pesada sofreram um processo de nacionalização paulatina e foram agregando experiência às grandes construtoras nacionais, até que elas fossem exportadoras de tecnologia. É o caso dos trens metropolitanos, que só começaram a ser construídos no Brasil bem tardiamente, nos anos 70. Apesar dessa defasagem, as mesmas empreiteiras brasileiras participaram da construção dos metrô das grandes cidades brasileiras para depois construir trens metroviários em várias capitais sul-americanas e em Lisboa. Assim, segundo a apresentação da Companhia do Metropolitano de São Paulo, a linha 1 do metrô da cidade, construída a partir de 1969, teve um “nível de nacionalização da ordem de 70%”, enquanto a linha 3, que começou a operar em 1979, teve um índice de 95% (<http://www.metro.sp.gov.br/>).

Novamente, deve-se tomar cuidado com o termo um tanto vago, ‘nível de nacionalização’, que diz respeito à quantidade de encomendas feitas a empresas de origem nacional ou com sede direta no país. Não se trata aqui de apontar um ‘desenvolvimento’ nacional ou fortalecimento da ‘economia nacional’, mas sim do amadurecimento do capital privado de origem nacional do setor de construção, que diversifica as suas atividades em um país fortemente marcado pelo transporte rodoviário – tanto na integração nacional como nas áreas urbanas – e se consolida técnica e tecnologicamente em setores antes dependentes da importação de projetos, equipamentos e conhecimento de empresas de origem forânea.

Mais do que todas as obras supracitadas, o tipo de construção de grande porte que mais tinha a marca da realização por empresas estrangeiras no passado brasileiro é o das ferrovias. Durante todo o século XIX e início do XX, o sistema ferroviário nacional foi implantado com a presença decisiva de empresas, tecnologias, projetos, capital e até administração de companhias de origem extra-nacional, notavelmente as inglesas. Porém, durante a ditadura, grandes projetos ferroviários, associados à extração mineral e à indústria,

foram realizadas pelas grandes da engenharia nacionais, como a estrada de ferro de Carajás e a ferrovia do Aço.

Dessa forma, nos diversos setores e tipos de atividade da construção pesada, incluindo obras de grande complexidade, as empresas fundadas no Brasil, auxiliadas por políticas favoráveis, desenvolveram um quadro técnico próprio e dominaram tecnologias específicas, conseguindo se consolidar como firmas de escala nacional e com fôlego para competir com empresas multinacionais em mercados em geral periféricos, como é o caso da América do Sul e da África.

Para a compreensão da formação do capital monopolista nesse setor, é necessário observar, em primeiro lugar, o financiamento. Com o golpe de 64, o BNDE, antes criado com o objetivo primordial de financiar as estatais criadas pelo governo, passa a abrir o leque de sua carteira de empréstimos, passando a privilegiar as empresas privadas, principalmente no setor de infra-estrutura. Muitas vezes, além da receita com o PIS e o PASEP a partir das reestruturações que deram o pretense caráter social ao BNDE'S', lançava-se mão da tomada de empréstimos junto a bancos internacionais com taxas de juros e de câmbio voláteis, que serviam para financiar empreendimentos no país com empréstimos a juros fixos, sem o perigo das alternâncias nos juros e na taxa cambial, ou melhor, o risco do empréstimo que chegava até o capital privado era retido no BNDES (BRANDÃO, 2007: 1-22). Da mesma forma, logo após o golpe, foi criado o BNH, instrumento do governo que utilizava a arrecadação com o FGTS e poupança voluntária para financiar o capital imobiliário nacional (FONTES, 1986: *passim*). Com as reformulações ocorridas na empresa estatal ao longo da década de 70, ela passou a custear também obras de urbanização, saneamento e infra-estrutura. Além disso, o Banco do Brasil e a Caixa Econômica Federal permaneciam como financiadores do capital privado em certos setores e situações específicas.

A criação, o funcionamento e a reorientação do BNDE, do BNH e, em menor escala, do BB e da CEF, podem ser considerados uma vitória do capital industrial no Brasil, e da indústria de construção em particular, incluindo aí tanto a construção civil como a pesada. Apesar dos contextos distintos vigentes durante a ditadura e das políticas diferenciadas encampadas pelos dois órgãos, seus financiamentos ao setor, quase sempre com juros abaixo dos praticados no mercado e em alguns casos até negativos, fizeram com que o capital da indústria de construção 'invertesse' a lógica do capital financeiro clássico, como foi analisado por Rudolf Hilferding (HILFERDING, 1985: *passim*), em que há uma prevalência do capital bancário sobre o capital industrial. Com essas instituições bancárias públicas, as empresas de construção não se subordinaram ao capital bancário, mas fizeram-no subserviente aos seus

próprios interesses, ao fazer com que suas próprias demandas fossem atendidas nas decisões e políticas praticadas por esses bancos. Isso foi obtido a partir da participação de representantes do setor da construção nos órgãos de decisão dessas instituições financeiras ou então nas instâncias burocráticas hierarquicamente superiores às mesmas. As construtoras ficaram, assim, livres da possibilidade de, parcial ou totalmente, quedarem dependentes ou ficarem alçadas ao poder de bancos privados nacionais ou, principalmente, estrangeiros. Esse mecanismo reduziu a quantidade de mais-valia retida no âmbito financeiro da reprodução de capital, potencializando os lucros do setor funcionante do capital, no caso, a indústria de construção, o que maximizou a própria acumulação do setor e constituiu um dos fatores que possibilitou a formação de um capital monopolista no ramo da construção nacional. Tudo isso deve ser explicado pelo amplo poder de organização, penetração e barganha dos empresários do ramo e de suas organizações nas relações de poder inerentes ao Estado brasileiro, principalmente no período em questão.

O mecanismo de subsídio financeiro às grandes construtoras com tarifas e condições altamente benéficas não é, no entanto, uma especificidade apenas do período ditatorial. No governo Lula, é possível observar a política de financiamento às exportações de serviços de engenharia através do BNDES e do Banco do Brasil, o que inclusive gerou um imbróglio nas relações diplomáticas com o Equador recentemente. Da mesma forma, a Caixa Econômica foi e é financiadora do setor de construção imobiliária, área de atividade de todas as grandes empresas da construção pesada, nos períodos anterior e posterior à existência do Banco Nacional de Habitação (CPDOC GV c 1950/1953.0.00/2).

O financiamento com condições facilitadas se associa a outros fatores para explicar a formação desse grande capital no setor de construção. Deve ser levada em conta, por exemplo, a política de reserva de mercado, posta em prática durante a ditadura, segundo a qual a utilização de certos equipamentos e serviços estrangeiros era vedada quando havia a possibilidade de obtenção de similares no mercado nacional (ABREU, 2007:153-62; 213-33). A partir desse mecanismo, todas as grandes obras erguidas no período tiveram a participação apenas de empresas privadas nacionais. Da mesma forma, a fiscalização debilitada das condições de trabalho e das leis trabalhistas ao longo do período potencializaram os lucros das construtoras, já que estas não precisavam seguir à risca as regras de segurança ou usar todos os equipamentos demandados para a manutenção da vida e da saúde do operário da construção. Por fim, entre 1964 e 1985, o silêncio imposto aos órgãos de justiça, de imprensa e de vigilância estimulou uma série de processos irregulares e ilegais nas obras realizadas no período. No entanto, as diversas formas de corrupção, fraudes e irregularidades não podem ser

entendidas como desvios ou acidentes na trajetória desses grupos empresariais ou da política do governo, mas como parte da própria lógica da política estatal, que tende a beneficiar certas frações do capital, no caso, justamente aquelas com amplo poder de organização e penetração no aparelho de Estado. É ainda mais uma forma de competição entre as construtoras, uma maneira de uma empresa garantir a vitória sobre uma rival na concorrência sem a necessidade prévia de possuir uma superioridade técnica ou financeira sobre a companhia adversária.

Voltando ao tema das industrializações no século XIX, dentre as muitas perspectivas existentes sobre a Revolução Industrial britânica, o entendimento de Tom Kemp faz saltar os olhos:

Na Grã-Bretanha, a industrialização não foi resultado de um projecto ou de um programa preestabelecidos. Resultou unicamente das operações de uma boa série de firmas comerciais competitivas que, espontaneamente, procuraram defender os seus próprios interesses, num clima e num quadro institucional extremamente favoráveis a um funcionamento integral e livre das forças do mercado. Essa natureza orgânica e autónoma da industrialização britânica constitui a sua característica mais original e notável. (KEMP, 1987:20)

O trecho do historiador econômico anglo-saxão deixaria feliz os membros da escola escocesa se esses fossem vivos, mas historicamente deve ser relegado para o nível do mito. Isso porque não se pode pensar a industrialização inglesa sem levar em conta as tarifas proibitivas impostas aos tecidos indianos pela Coroa britânica, a já então secular política estatal de incentivo à marinha mercante, as guerras feitas com a Holanda para dominar rotas e vias comerciais, ou melhor, não se pode deixar de lado a questão central do Estado.

De forma similar, quando se analisa a formação da grande engenharia brasileira representada pelas cinco gigantes da construção pesada, não se pode pensar que essa foi uma obra puramente privada, impulsionada de forma exclusiva ou mesmo preponderante por sistemas de gestão arrojados, política empresarial de incentivo à tecnologia ou estratégia institucional eficiente dos entes privados. Toda análise da formação do capital monopolista no setor de construção não pode prescindir da questão central do Estado e das políticas públicas.

Embora não seja o único determinante da criação do oligopólio dos conglomerados na indústria de construção, foi através do Estado que as empresas adquiriram sistemas de financiamentos privilegiados e seguros, políticas de reserva de mercado que impediam a concorrência do grande capital estrangeiro, além de condições institucionais para enorme acumulação de capital que poucos sistemas políticos que não um regime ditatorial benéfico ao grande capital poderia proporcionar.

A questão poderia ser colocada de outra forma tendo uma resposta similar: como entender que a Camargo Corrêa, a construtora do grande capital industrial e bancário de São Paulo não seja hoje a líder no ramo de construção pesada e na transnacionalização, perdendo a posição para uma empresa de origem periférica e de consolidação e estabelecimento de escala nacional posterior? Novamente, a resposta não pode ser encontrada apenas em estratégias privadas ou explicações técnicas e administrativas, devendo ser compreendida a partir das conexões políticas e capacidade de organização e penetração no aparelho de Estado. Os laços com lideranças políticas baianas, as relações estabelecidas no interior da Petrobrás e todo o trânsito livre criado dentro do Itamaraty são a chave para o entendimento do processo de monopolização da empreiteira baiana, que hoje é a 44ª maior construtora do mundo e a mais internacionalizada de todas as empresas brasileiras, juntamente com a siderúrgica Gerdau. Assim, para compreender o estágio alcançado pela grande engenharia brasileira como um todo e em particular, faz-se necessário estudar o Estado em um sentido amplo, ou melhor, analisar o “produto da permanente inter-relação entre sociedade civil e sociedade política” (MENDONÇA, 1996:94-125), entendendo-se por sociedade civil as empresas privadas e suas formas de organizações em associações e por sociedade política o Estado em sentido restrito, o aparelho estatal.

Em 2008, no leilão para a construção da segunda hidrelétrica do rio Madeira, após a vitória do consórcio liderado pela Odebrecht e constituído também pela Andrade Gutierrez e por Furnas no primeiro leilão, pôde-se ver um fruto da força da industrialização belga. O consórcio liderado pela belgo-francesa Suez e integrado também pela Camargo Corrêa, pela Chesf e Eletrosul venceu o consórcio da Odebrecht para a construção da hidrelétrica de Jirau. Apesar dos persistentes protestos do consórcio perdedor do leilão em todos os canais possíveis, a Odebrecht acabou admitindo a derrota na disputa. Mas os nacionalistas podem dormir tranquilos. Mesmo com o fim da política da reserva de mercado, não é essa derrota que vai representar uma limitação ou decadência das empresas de engenharia de origem nacionais, que já constituem um quadro consolidado do grande capital brasileiro no mundo inteiro.

Referências citadas:

<http://www.chesf.gov.br/> acessado dia 27 de janeiro de 2009.

<http://www.itaipu.gov.br/> acessado em 28 de janeiro de 2009.

<http://www.lightrio.com.br/> acessado dia 28 de janeiro de 2009.

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

<http://www.metro.sp.gov.br/> acessado em 29 de janeiro de 2009.

CPDOC-FGV. Arquivo Getúlio Vargas (GV). Correspondência. Rio de Janeiro, 05/12/1939. 4f. Referência: GV c 1939.12.05.

CPDOC-FGV. Arquivo Getúlio Vargas (GV). Correspondência. Rio de Janeiro, 1949. 1f. Referência: GV c 1949/1950.00.00/2.

CPDOC-FGV. Arquivo Getúlio Vargas (GV). Correspondência. Rio de Janeiro, 1953. 6f. Referência: GV c 1950/1953.00.00/2.

CPDOC-FGV. Arquivo Getúlio Vargas (GV). Correspondência. Rio de Janeiro, 04/02/1952. 2f. Referência: GV c 1952.02.04/2.

ABREU, Percy Louzada de. *A Epopéia da Petroquímica no Sul: história do pólo de Triunfo*. Florianópolis: Expressão, 2007.

O Globo. Caderno O País. Informe publicitário. Edição de 30 de abril de 2008. p. 12-3.

BRANDÃO, Rafael Vaz da Motta. *ABDIB e a Política Industrial do Governo Geisel, 1974-1979*. Texto apresentado ao laboratório Polis. Niterói: 2007. p. 1-22.

CAMPOS, Pedro Henrique Pedreira. As origens da internacionalização das empresas de engenharia brasileiras. In: *História & Luta de Classes*. n° 6.

CERQUEIRA, Eli Diniz; BOSCHI, Renato Raul. *Empresariado Nacional e Estado no Brasil*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1978.

FONTES, Virgínia. *Rupturas e Continuidades na Política Habitacional Brasileira, 1920-79*. Dissertação de mestrado. Niterói: UFF/ICHF/PPGHIS, 1986.

HILFERDING, Rufold. *O Capital Financeiro*. Coleção Os Economistas. São Paulo: Nova Cultural, 1985.

HOBSBAWM, Eric J. O caso holandês. In: *As Origens da Revolução Industrial*. São Paulo: Global, 1979.

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

KEMP, Tom. *A Revolução Industrial na Europa do Século XIX*. Lisboa: Edições 70, 1987.

LANDES, David S. *Prometeu Desacorrentado*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2005.

MENDONÇA, Sônia Regina de. Estado, violência simbólica e metaforização da cidadania. In: *Tempo*. vol. 1, n° 1. Niterói: Setteletras, 1996. p. 94-125.

MENDONÇA, Sônia Regina de. *Estado e Economia no Brasil: opções de desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Graal, 1985.