

***FNM 0 x 1 FMI:
WO, OFFSIDE, HAND, PRAGA.***

EDUARDO NAZARETH PAIVA
**Doutorando
COPPE/UFRJ**

**Preliminar:
Apresentando as Categorias de Base.**

O conhecimento, enquanto domínio das teorias, dos fatos e artefatos, é, atualmente, aceito como algo eminentemente situado na sua construção (HARAWAY, In: *Situated Knowledges*, Cap. 11, FEENBER&HANNAY, 1995, p. 175-194). Contudo, muitas vezes ele é, ainda, considerado como um grande dom, universal e transcendental.

Evidentemente, pode-se observar que, com freqüência, ele se apresenta como um conjunto de processos variados de dominação (culturais, econômicas, tecnológicas, etc) que forjam dogmas que acabam se “encaixando como luvas” nas realidades dos seus objetos de estudo e aplicação. Mas, qual é o por quê desta necessidade em situar o conhecimento ao se focar a Fabrica Nacional de Motores (FNM)?

Uma explicação preliminar é a, pessoalmente, incômoda observação de que a questão da viabilidade ou não de uma industria automobilística genuinamente brasileira vem, cada vez mais, sendo tratada como algo dogmático, como parte de um destino irreversível. Ou, para tornar as coisas mais desconfortáveis ainda, vem deixando de ser tratada, como que fazendo parte de uma sina de inviabilidade definitiva ou mesmo como algo que deve cumprir pena com as duas mãos algemadas, em uma solitária, por não interessar a mais ninguém. Aliás, embora em celas separadas, neste mesmo ambiente de detenção e segurança máxima, podem ser encontradas outras iniciativas de criação de indústrias genuinamente brasileiras, quase todas virtualmente polêmicas nas suas épocas e gradualmente atualizadas como marginais. Pode-se observar na ficha destes condenados um plantel de crimes típicos dos ambientes nacionalistas, não democráticos e protecionistas, assim como evidências de práticas, vistas sempre pelos “outros”, como anacrônicas. Coisas como reservas de mercados, subsídios governamentais, modelos inadequados de gestão, baixas produtividades, obsolescências, falsos testemunhos, elefantismos brancos, maternidades clandestinas, etc.

Esta conjuntura, tão desconfortável como a de um parente de detento, motivou o autor a enfrentar um desafio, qual seja: escolher um destes condenados como foco (cliente) e com isto tentar experimentar reconstruir alternativamente este seu contexto virtual, ou mais especificamente, desenvolver uma análise critica desta situação e de como ela se impôs, com o passar do tempo, tão competente e poderosamente que permanece estável, transbordando naturalidades.

Especialmente quando consideramos o seu tempo, o seu contexto, não é absurdo afirmar que a FNM foi uma das iniciativas brasileiras que mais se opôs a esta dogmática realidade de inviabilização tecnológica nacional em setores estratégicos da economia, da mesma forma que foi um dos seus mais simbólicos projetos. Sua inércia era e ainda é tal que, nas redondezas de Xerém, no Rio de Janeiro, o que dela ainda existe, cinzentamente, parece teimar em permanecer ali, não mais como a projetada e parcialmente construída “cidade dos motores”, repleta de fatos e artefatos sociotécnicos marcantes em sua época, mas, como que traduzida, continua existindo (resistindo) fortemente nas lembranças dos seus últimos actantes (humanos e não humanos), vagando atualmente em uma “cidade fantasma”, cheias de sextos sentidos, quando comparada ao que foi o seu passado de sonhos, vividos nos áureos tempos em que foi sede de um parque industrial de ponta, tudo envolto numa espécie de sentimento coletivo da missão não cumprida.

Por a mão no fogo, nesta tarefa de reconstrução da historicidade da FNM, não pode ser considerada uma empreitada concorrida, agradável, nem tão pouco se demonstra promissora, a princípio. Também não existem facilidades em remexer no seu passado, que se encontra consagrado, pela chamada História Oficial, como uma trajetória de insucessos, desde a sua criação em 1942 até a sua derradeira extinção, tudo isto apresentado e documentado (ou não) de uma forma absolutamente inapelável. Pode-se dizer que a situação é análoga à mitológica caixa preta depositada por Júpiter nas mãos de Pandora (SPALDING, 1965, p. 219): uma fonte de maracutaia, impedimentos, manipulações, pragas e mistérios.

A anatomia da competição:

Os membros superiores e os inferiores

O autor baseará a sua narrativa sobre o jogo de interesses que determinaram os destinos da FNM no mote esportivo e, mais especificamente, numa macro-analogia com o desenrolar de um jogo esportivo jogado ora com as mãos (BASQUETEBOL, 1997), ora com os pés (FUTEBOL, 1997). Uma visão à esquerda, alternativa, e que pode, em alguns momentos, ser entendida, compreensivelmente, como a atitude de alguém que está enfiando os pés pelas mãos. O objetivo não é este. Espera-se com esta espécie de dialeto boleiro e sociotécnico tornar a leitura do texto mais atraente e compreensível ao seu leitor e com isto conquistar o seu engajamento, ainda que isto exija dele uma atitude de um certo desprendimento em relação aos típicos textos ditos científicos.

Pois bem, a existência da Fábrica Nacional de Motores (FNM), autodenominada “fábrica-escola”, não conseguiu enquadrar os brasileiros no grupo daqueles que seriam capazes de virar o jogo de interesses vigentes no campo da tecnologia, de tal forma que o resultado final da partida lhe permitisse conquistar um lugar no podium, juntamente com aqueles que detinham as posições de liderança desde então. O seu fracasso é autoveiculado como uma espécie de lição exemplar, algo como “a indústria automobilística não se aprende na escola”, aplicada, desde os seus primórdios, pelos seus opositores, verdadeiros profetas do apocalipse da indústria automobilística

genuinamente brasileira. Segundo eles, para vencer na indústria automobilística, precisar-se-ia de muito mais recursos do que somente ideais, idéias e equipamentos.

Para eles seria fundamental, entre outras coisas, ter o seu projeto de indústria agarrado pela transcendental mão invisível dos mercados. Segundo esta visão, é desta mão a quase totalidade dos créditos pela conformação da indústria automobilística mundial e pela escolha de quais seriam os seus protagonistas e quais seriam aqueles relegados ao plano de coadjuvantes deste complexo negócio que movimenta e acumula vultuosos recursos e as mais expressivas relações entre o capital e o trabalho, entre o público e o privado, entre os faturamentos e os custos, entre as atividades de projeto e aquelas operacionais, entre as estratégias competitivas e aquelas de fins sociais das empresas, entre a tecnologia e o poder, entre a exploração do petróleo e o seu consumo, etc.

Não é difícil imaginar as dificuldades que tem um brasileiro, ao se ver jogando com os pés, de usar as suas próprias mãos para escrever as suas epopéias. A FNM, dentro do contexto da indústria automobilística brasileira, terá aqui, a sua “bola levantada”, esperando-se com isto, colaborar criticamente para a compreensão da sua importância, tanto na reconstrução do seu passado como nas perspectivas de se aprender com ela para a busca de uma alternativa de futuro para a indústria automobilística nacional. Sabe-se de antemão o quanto é difícil esta tarefa. Como explicar e justificar a necessidade da italianice do seu caminhão, o “fenemê”, para muitos um Alfa-Romeo de segunda categoria ou ainda de segunda mão?

O regulamento do campeonato:

O nosso mundo visto como uma bola, jogada com as mãos.

Para se buscar entender as regras contemporâneas de convivência entre os países e seus interesses, dentro da chamada (Nova) Ordem Mundial, deve-se atentar para o fato notável de que, especialmente no processo de construção dos mercados automobilísticos e dos chamados setores produtivos em geral, o papel regulador do Estado é, após a Segunda Guerra Mundial, cada vez mais, minimizado. Em contrapartida, neste mesmo período, a importância das instituições financeiras internacionais, em especial do Fundo Monetário Internacional (FMI), cresce astronômicamente, transformando-as em verdadeiras porta-vozes das mãos invisíveis dos mercados.

A conjuntura adversa à criação de uma indústria automobilística genuinamente nacional configurou-se numa espécie de contra-mão da História, entoadas por diversas Histórias das muitas iniciativas de criação de Montadoras Brasileiras (Puma, MP Lafer, Gurgel, Javali, Santa Matilde, Engesa, Camper, Miúra, Troller, etc). Como consequência veio a não consagração de seus mitos, o que, por recursividade, determinou um consenso sobre a inviabilidade de uma indústria desta natureza. O que ficou de modalidade foi que o Brasil não tem capital, tecnologia, história, gênios,

empreendedores, honestidade, capacidade gestora, ou seja, em última análise, não possui um dom nacional para um projeto desta envergadura.

Dentro deste contexto, levantar a situação da FNM na forma tradicional dentro do cenário da indústria automobilística no Brasil é tarefa aparentemente simples e quase que totalmente estabilizada. Para isto, basta seguir-se a trajetória desta indústria, através do leito do rio dos seus fatos sociotécnicos, dentro da metáfora hidráulica de Bruno LATOUR (1987). Deixar-se levar pela correnteza (“*downstream*”) dos números e argumentos depreciativos, provenientes dos vitoriosos opositores das políticas estatizantes ou nacionalistas, e, com isto, chegar ao mar dos perdedores, lugar comum dos perdidos, com suas espumas de insignificância e suas ondas cheias de inseguranças e incompetências, todos virtualmente iguais.

Para um observador imparcial, este destino, os envolvidos e a própria anfitriã, a mão invisível, parecem caminhar para a neutralidade. Afinal de contas, por que se estaria realmente interessado nos argumentos dos derrotados? Que ensinamentos eles poderiam trazer? Para que ousar uma queda de braço com a História Oficial?

Talvez, humildemente, isto pudesse levantar algumas reflexões que impedissem a repetição dos mesmos supostos erros. Mas parece que isto não se confirma como algo interessante, na medida que poucos fazem este roteiro. As maiorias preferem as histórias de sucesso e os testemunhos dos vencedores.

Entretanto, ainda existem minorias, compostas de um número não desprezível de integrantes, que vêem sentido nesta empreitada. Aqueles que ousarem nesta empreitada, poderão constatar que lá, neste mar infinito dos fatos sociotécnicos das maiorias derrotadas, algumas vezes e ainda, pode ser observada uma pontinha de um iceberg com a inscrição “*FNM*”, derretendo-se cada vez mais rapidamente, vagando e caoticamente emergindo ao sabor das correntes em um movimento aparentemente inevitável, que assim vai definindo o seu destino rumo ao esquecimento pleno, como algo cheio de naturalidade, de ciência e de irreversibilidade. Para aqueles outros ávidos pelas materialidades sugere-se a observação, quase sempre desprezível, da sua ainda existência entre nós. Preferencialmente, os “fenemês” frequentam o roteiro dos pátios dos portos brasileiros, as estradas vicinais, os transportes marginais, tais como aqueles de água potável, de ferros-velhos e de todos os outros tipos onde existam relações de custos/benefícios que não façam exigências tecnologicamente descabidas para os velhos caminhões FNM. Ali, nestas situações, você, possivelmente e ainda, até quando não se sabe ao certo, encontrará um cada vez mais que quarentão “João Bobo”, trabalhando e tentando traduzir alguma coisa importante para quem o observa.

Em tempo, não poderia deixar de registrar e reconhecer a grande influência exercida neste texto pelos primorosos e articulados trabalhos de VALLE (1983) e RAMALHO (1989). Resultados de profundas pesquisas, o primeiro na COPPE/UFRJ em trabalho de pesquisa no Grupo de Pesquisa Científica e Tecnológica (GPCT) e o segundo na USP, como uma tese de Doutorado orientada pela Professora Ruth Cardoso,

depois transformado em livro. Curioso notar que a Orientadora Acadêmica do trabalho de Ramalho, a Professora Ruth Cardoso, esposa do também Professor Fernando Henrique Cardoso, foi levada, pelas mãos do destino, ao cargo de Primeira-Dama, quando este chegou à Presidência da República do Brasil, em 1998, usando uma mão como o símbolo da campanha eleitoral. Mas, largando mão destes outros aspectos e voltando aos trabalhos de Valle e Ramalho, eles são, na opinião pessoal do autor, as melhores fontes de informações concatenadas e especializadas sobre a FNM, que este teve acesso.

Os preparativos e o aquecimento para o jogo:

A FNM é considerada pré-histórica,

uma estranha no ninho da indústria automobilística brasileira

Pode-se encontrar no conhecimento chamado enciclopédico que o início, ou seja, a história da indústria automobilística no Brasil começa em 1956, conforme pode ser visto na transcrição da LAROUSSE (1988, p.538) feita a seguir:

“ENCICL. *Indústria automobilística brasileira*. A data formal do início da implantação da indústria automobilística no Brasil é 16 de junho de 1956, quando o presidente Juscelino Kubitschek assinou o Decreto 39.412, criando o GEIA (Grupo Executivo da Indústria Automobilística). As primeiras linhas de montagem de veículos importados tinham surgido após a I Guerra Mundial; em 1919 a Ford inaugurou em São Paulo sua linha de montagem de automóveis Ford modelo T; em 1925 a General Motors iniciou a montagem dos Chevrolets; em 1926 a Internacional Harvester iniciou a montagem de caminhões; em 1928 a Fiat iniciou a sua produção. (Na década de 20, as peças eram importadas e apenas a montagem dos veículos era efetuada no país). A crise de 1929 retardou a expansão do setor, que foi retomada somente após a II Guerra Mundial. Em 1945 foi instalada a Studebaker, mais tarde transformada em Vemag do Brasil, que viria a representar posteriormente a Massey Harris, a Kenworth (1946), a Scania Vabis (1951) e a Ferguson (1954). Durante a II Guerra Mundial foi construída a FNM – Fábrica Nacional de Motores – originalmente para produzir motores para a aviação, mas que a partir de 1949 iniciou a fabricação de caminhões de origem italiana. O ano de 1951 foi marcante pela importação de veículos e peças, que alcançou 15,1% do total das importações (US\$ 1,1 bilhão), superando as compras externas de trigo e petróleo. Getúlio Vargas restringiu as importações e instituiu uma comissão de estudos para promover a gradativa nacionalização dos veículos utilizados no Brasil. Instalaram-se no país a Willys (1952), a Volkswagen e a Mercedes (1953), a Simca (1958) e a Caterpillar. Em 1956 as indústrias Romi lançavam as Romi-Isettas. Em 15 de maio de 1956 era fundada a Anfavea, Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. Com o governo Kubitschek vieram os incentivos para a implantação do setor automotivo no Brasil.”

Diante disto, pode-se considerar que o início da FNM pertence à pré-história da indústria automobilística no Brasil. Mas, dando-se a mão à palmatória: por que ela foi criada naquele lugar, com aqueles homens e naquela hora? Por que foi extinta

justamente no momento em que tudo no mercado começava a se mostrar viável? Por que a sua existência é desprezada, o seu nascimento é parcialmente registrado e a sua extinção é praticamente ignorada?

Ela parece encarnar uma posição à esquerda do ditado de Taylor “o homem certo no local certo”, caracterizando-se por ter sido “uma empresa errada, no local errado e na hora errada”. Será que esta caracterização é fruto de um consenso generalizado ou foi assim construída para atender a determinados interesses alienígenas?

Em princípio, pode-se perceber um tratamento histórico que coloca a FNM em um grupo diferente daquele ocupado por iniciativas brasileiras como aquelas que culminaram na criação da Companhia Siderúrgica Nacional, da Companhia Vale do Rio Doce e da Petrobrás, estas presentes de forma destacada em quase todos os compêndios que retratam este período da História Econômica (FURTADO, 1986). De outra mão, a FNM está em um outro grupo juntamente com a Companhia Nacional de Álcalis, nem sempre merecedor de citação na grande maioria das publicações sobre este período, especialmente nas mais recentes. Curioso notar que os integrantes destes grupos de iniciativas possuem algumas identidades entre si. É um traço comum o fato destas iniciativas possuírem a vocação infraestrutural das indústrias de base ou de bens de produção. Com elas vem a implantação no país dos recursos relacionados ao petróleo, aos minérios em geral, à siderurgia, à metalurgia e todas as suas indústrias correlatas, como a do vidro, a de celulose, a têxtil, etc. Destes integrantes apenas a FNM pretende-se estabelecer como um concorrente no mundo da indústria dos bens manufaturados (olha a mão aí de novo) com uma nítida vocação para a indústria de transformação e de ponta, como era, é tudo indica continuará sendo considerada a indústria automobilística. A FNM é, literalmente, a mão brasileira na roda ao mesmo tempo em que logo começa a sentir que o jogo, em que ela se envolveu, é muito pesado e que além de todas as dificuldades naturais para uma empreitada desta natureza ainda enfrentaria o fato deste jogo estar com suas regras atravessando uma espécie de ponto de mutação, ou seja, esta verdadeira queda de braço entre os interesses privatistas e nacionalistas, estava neste momento sendo praticado em um ambiente mutante com tendências claramente favoráveis aos primeiros, desde esta ocasião.

Os registros sobre a FNM foram tornando-se cada vez mais raros, inclusive nas publicações especializadas, especialmente quando estas se tratavam daqueles registros que, por assim dizer, não se conformaram em ver perdida a FNM, como que de mão beijada. Aqueles que, de alguma forma, ficaram ao seu lado, diante das dificuldades enfrentadas por ela para sobreviver em um ambiente caracterizado por uma forte hostilidade. Esta oposição à FNM era oriunda de importantes setores da sociedade brasileira e mundial, identificados com as teses do denominado Pensamento Econômico Liberal. Dentre estas teses, destaca-se o conceito da “Mão Invisível”, desenvolvido pelo inglês Adam Smith (1723-1790), em seu livro “A Riqueza das Nações” (1776), verdadeira Bíblia dos liberais. Segundo suas teorias, é através desta mão que “os interesses e paixões particulares dos homens” são orientados na direção “mais benéfica para o interesse da sociedade inteira” (HEILBRONER, 1996, p. 53). Segundo KURIHARA (1961, p.16), este ponto de vista defendia que a “mão invisível”,

necessária e automaticamente conduziria a economia a um ponto de equilíbrio onde haveria pleno emprego. Ela baseava-se, originalmente, na suposição de uma analogia direta existente entre a ordem natural e um sistema econômico auto-regulador, evidentemente um estilo de pensamento bem anglo-saxão, centrado no autocontrole.

A FNM e seu “João Bobo” batiam de frente com as Leis do mercado de Smith, na medida que ela não atendia, pelo menos em primeira instância, nem à sua Lei da Acumulação - objetivo dos capitalistas em acumular os ganhos (na FNM o lucro era parte distribuído entre os funcionários e o restante reinvestido) e nem à sua Lei da População - os trabalhadores, como qualquer outra mercadoria, podem ser produzidos de acordo com a demanda (diferente do conceito de fábrica-escola no qual a FNM tinha como meta formar mão-de-obra para as necessidades nacionais).

Entretanto havia um ponto fundamental que levaria a FNM a ser perseguida como algo daninho que precisaria ser corrigido ou mesmo extirpado. Na verdade, Smith, em sua época, é contra a interferência do governo no mecanismo de mercado. É contra as restrições às importações e aos subsídios às exportações, é contra as leis do governo que protegem a indústria da competição e é contra os gastos do governo com empreendimentos “improdutivos”. Deve-se notar que, segundo ele, todas estas atividades do governo vão contra o bom funcionamento do sistema de mercado. É fato notório que Smith jamais avaliou o problema que uma grande agonia intelectual iria causar para as futuras gerações, quer o governo enfraquecesse quer fortalecesse esse sistema quando fosse tratar da legislação do bem-estar social. À parte pouca coisa, virtualmente não havia legislação de bem-estar social nos tempos de Smith (HEILBRONER, 1996, p. 67-8) e esta sua aversão à interferência governamental nos negócios do mercado é de difícil atualização, particularmente por seus seguidores. Eles, estrategicamente, preferem tratar esta questão do bem estar social como algo secundário, uma coisa a ser resolvida posteriormente à implantação do modelo produtivo, muito mais uma consequência social do que uma ação causal relacionada ao setor produtivo.

Além destas dificuldades de ordem econômica, outras de ordem política devem ser consideradas, na medida que boa parte dos períodos mais críticos da FNM (sua criação e venda) aconteceram em regimes ditatoriais, o que certamente obrigou os seus raros defensores a tratar a questão com luvas de pelica, muitas vezes depois de lavar as próprias mãos. A intenção de trazer à tona estas transcrições é contribuir para eternizá-las, e, com esta pequena contribuição, colocar-se como aliado daqueles que ficaram na mão até aqui (ex-funcionários, materiais e equipamentos, a “cidade dos motores”, os caminhões “fenemê”, a indústria automobilística genuinamente nacional, etc), reforçando esta rede de interesses resistivos que, assim como a Caixa Preta de Pandora, no seu fundo possui uma única substância: a esperança. A esperança de um destino alternativo que inclua uma política industrial voltada para as necessidades de autonomia com justiça social, de tal modo que seja considerada como pré-requisito para o seu sucesso a melhoria da distribuição de renda, de forma a possibilitar a existência de um mercado interno, grande o suficiente, para justificar um parque industrial de ponta (como é o automobilístico), dirigido e concebido por brasileiros, de tal ordem que se

traduza em fonte de riqueza, realização profissional e agente importante para a construção de uma sociedade mais justa.

Sugere-se observar criticamente as dificuldades enfrentadas pelos que escreveram sobre a FNM e seu contexto. É grande a riqueza das controvérsias existentes nas raras publicações a respeito, como por exemplo: CALMON (1963, p. 2383), SODRÉ (1964, p. 346), BARBOSA LIMA SOBRINHO (JB, 16 de junho de 1978 apud VALLE, 1983), FURTADO (1988, p. 151), PRADO JÚNIOR (1990, p. 322) e RIBEIRO (1995, p.201).

O jogo vai começar:

A bola é colocada no centro, num raro momento de simetria.

No íntimo, as entranhas da criação da FNM confundem-se com os ideais do Brigadeiro Guedes Muniz, o “Brigadeiro”, e sua convicção ideológica de “reconquistar” o Brasil e levar os “progressos da ciência” para o “interior” e construir uma “Cidade dos Motores”, semente e pólo de uma revolução industrial, marcada pela crença na capacidade do país, e de seus conterrâneos, de ocupar a sua posição em um mundo que se mostrava, desde então, destinado a ser dominado pela tecnologia. O seu discurso (MUNIZ, 1945) no Congresso Brasileiro da Indústria, em 1945, demonstra isto. Segundo reprodução de RAMALHO (1989, p.50) “três grandes fábricas estavam ali previstas: A Fábrica Nacional de Motores, já em funcionamento; a Fábrica Nacional de Tratores, cujos projetos já se acham em mãos do senhor ministro da Fazenda; e a Fábrica Nacional de Aviões de Transporte, em estudos”. Sem grandes dificuldades o Brigadeiro Guedes Muniz pode ser considerado também um dos maiores precursores das indústrias bélicas (ENGESA, IMBEL) e aeronáutica (EMBRAER) nacionais.

Segundo as versões encontradas nos estudiosos da Fábrica Nacional de Motores (RAMALHO, 1989 e VALLE, 1983), ela foi criada em 1942 como resultado de um processo de negociação (palavra muito importante e difícil) entre os governos brasileiro e americano e a Wright Aircraft Engines durante a Segunda Guerra Mundial. Nesta negociação devem ser destacadas as atuações de Getúlio Vargas e do próprio Brigadeiro Guedes Muniz. Em troca da cessão de uso de bases aéreas do nordeste brasileiro pela Força Aérea Americana, o Brasil receberia dos EUA, além da viabilização do que seria a Companhia Siderúrgica Nacional, o projeto e a construção de uma fábrica de motores de avião, então denominada Fábrica Nacional de Motores (FNM). Deve ser ressaltado que estas iniciativas funcionariam articuladamente, neste período crítico, como reservas estratégicas americanas de guerra com o compromisso de depois integrarem o tão incipiente parque industrial-tecnológico brasileiro da época sob a forma de licença denominada *lend-lease*, o que em última análise, especialmente no caso da FNM, significaria o compromisso de pagamento de cerca de um terço do valor mínimo (a que tinha direito o governo americano nesta ocasião) do material utilizado na sua construção (Ramalho, 1989, p. 35).

Segundo CAMPOS (1994, p.41) “A grande barganha de Vargas com o governo americano se centrava principalmente em dois pontos: a implantação da siderurgia e o reequipamento das Forças Armadas. Este último objetivo foi alcançado com a participação brasileira no *Lend Lease*, em acordo assinado em 3 de março de 1942, até um valor de US\$ 200 milhões, dos quais pagaríamos apenas 35%, em cinco anos”.

Interessantemente, estes aspectos logísticos inerentes à guerra, ficam bastante evidenciados no caso da FNM, com a decisão de situá-la nos contra-fortes da Serra de Petrópolis, na localidade de Xerém, no município de Duque de Caxias no Estado do Rio de Janeiro. Esta localização, acrescida de um projeto de arquitetura baseado em critérios de defesa aérea, conhecidos como "black-out, levou à adoção de soluções com grandes marquises, sem janelas, com sistema de ar condicionado central no seu parque de máquinas, com larga utilização de iluminação fluorescente, com abrigo subterrâneo entre outras características que tornavam a fábrica virtualmente invisível e protegida dos temíveis bombardeiros aéreos noturnos, naqueles tempos de segunda guerra, paradoxalmente sombrios por um lado, mas, inquestionavelmente, repletos de grandes realizações pelo outro. Deve-se levantar também que a decisão de localizá-la no Estado do Rio de Janeiro, entre outras coisas, deveu-se também à grande influência do governador interventor, também conhecido com o "pagé" político fluminense, o Almirante Amaral Peixoto, genro de Getúlio Vargas (VALLE, 1983, p.5). Curioso notar que este mesmo Amaral Peixoto tornar-se-ia depois embaixador do Brasil em Washington (1956-1959), no governo Kubitschek e Ministro da Viação em 1959.

Rolando a história de primeira, terminada a guerra, a FNM, então um parque industrial inédito de mecânica fina no hemisfério sul, depara-se com uma situação imbricada, ou seja, o seu produto maior, o motor de avião Wright de 450 HP, não somente é tecnologicamente jogado na obsolescência, com o surgimento dos motores de propulsão a jato, como também a sua estratégia de produção recebe o duro golpe de ver os estoques, da própria aeronáutica brasileira, repletos destes motores e com isto vê-se sem perspectiva de necessidade de suprimento, de curto e médio prazo, por parte de seu maior cliente em potencial.

Era o início de uma história marcada pela iminência e pela eminência, com muito mais "because" do que "why", uma história entranhada e estranhada de decisões inquestionáveis, de naturalidades e neutralidades que foram abrindo o caminho para uma trajetória narrada, de forma assimétrica, como ingloria e, por conseguinte, repleta de erros, defeitos, incompetências, crises, corrupções e dramas tão típicos das bagagens dos perdedores. Atualmente, o que restou, ou melhor, o que ainda resta, é a história de mais um daqueles que não deram certo e que não se fizeram por si próprios, mais uma história típica daqueles que precisam de ajuda para serem feitos, que não têm recursos nem juízo suficiente para aspirar as suas autonomias e, por conseguinte precisam ser dominados e conduzidos para o que de melhor lhes convém, sempre na visão de um “outro”, vencedor. No final das contas, todas as conquistas da FNM, e não foram poucas, foram tornadas voláteis.

O primeiro quarto de tempo:

O jogo começa, a FNM pratica o jogo aéreo, mas a defesa adversária é muito alta.

O período de 1945 a 1948 é um tempo de muitas controvérsias para a recém-criada FNM. A sua inviabilidade técnica e mercadológica, em função da obsolescência e do encalhamento de seu produto maior, o motor de avião baseado em pistões, foi determinada, principalmente, pelo fato de que o seletto grupo das indústrias aeronáuticas do mundo tomara a decisão de migrar todas as suas iniciativas para o motor a propulsão a jato (WOMACK & JONES, 1998, p.165 a 194).

Esta decisão redirecionou os enfoques do mercado aeronáutico de forma aparentemente irreversível, ou seja, a tecnologia de motores aeronáuticos, a partir de então, seria de propulsão a jato. Este fato inapelável na época pelos brasileiros não se conformaria plenamente mais tarde, até porque, cerca de três décadas depois, o Brasil viria a se tornar o maior importador de monomotores do mundo. Isto sem contar que a Embraer, a maior empresa brasileira de aeronáutica, fabrica modelos de aviões com motores baseados em pistões (importados), alguns deles de grande aceitação no mercado (Bandeirantes e Brasília). Cabe aqui uma outra reflexão sobre a atual crise Brasil-Canadá devido à pendenga comercial envolvendo a Embraer e a Bombardier, especialmente em relação aos argumentos mobilizados. Ataques mútuos às políticas de subsídios praticadas simultaneamente acompanhadas de um conjunto de ações dos governos com medidas de retaliação em relação à importação de produtos, trocas de acusações, decisões em bloco dos parceiros comerciais, etc. Tudo isto em pleno cenário denominado globalizado e dito livre da interferência dos governos em seus mercados.

Voltando ao período pós-guerra, este momento de transição tecnológica para o motor a jato merece grande atenção devido à riqueza com que as modalidades são empregadas implicando diretamente no futuro da indústria aeronáutica e indiretamente nos destinos da humanidade. Por si só este momento, já seria extremamente desfavorável estrategicamente para a FNM. Só que além disto ela teve que enfrentar a constatação, no mínimo curiosa, da existência de um superestoque do motor produzido por ela, o Wright de 450 HP, nos estoques da Força Aérea Brasileira, seu maior cliente em potencial.

O destino da FNM e do motor de aviação baseado em pistões parecia ser o mesmo: o fim. Como pode ser observado, com o tempo, somente o primeiro destino se confirmaria plenamente. O preço daquele destino anunciado e não confirmado dos motores de aviação baseados em pistões seria o fim de uma fábrica de motores de aviação em solo brasileiro, uma espécie de jogo de poker onde não se pagou para ver. Como consolo ficou a modalidade, suficiente para a ampla maioria das pessoas, de que a produção de motores para aviação seria privilégio de poucos países, tão seletos e tão desenvolvidos tecnologicamente que o número dos seus integrantes poderia ser mostrado com os dedos das próprias mãos, ou seja, não seria demérito nenhum estar fora deste clube tão seletto e tão forte que aparentemente é capaz de manter uma ordem natural nas coisas do mundo tecnológico.

Interessante notar que neste caso não valeu a máxima: “o que importa é onde está a fábrica e não onde mora o seu acionista”, lema muito propalado pelos privatistas e que depois (inclusive com Juscelino Kubtschek) viveria seus momentos de implementação, com as diversas políticas, propaladas como bem sucedidas, para atrair empresas estrangeiras em geral, e montadoras de veículo em especial, a virem se instalar no Brasil, notadamente nas décadas de 50, 60, 70 e 90.

Voltando-se ao pós-guerra, a conjuntura nacional na época, marcada pela queda de Vargas, pela constituinte de 1946 e pela mudança da orientação da política econômica, desencadeia uma avalanche de argumentos e com isto a FNM acaba sendo colocada à venda. Esta empreitada não teve sucesso, muito provavelmente em função da situação de disputa que ela atravessava e que a expunha ao mercado em trajes impróprios para atrair compradores. Em seguida, no final de 1947, aconteceu a sua transformação em sociedade anônima e a substituição do Brigadeiro (Guedes Muniz) por um Engenheiro Civil (Túlio Araripe). A nova direção da fábrica, exercida por um civil, poderia sugerir o prenúncio de uma proposta do governo de intervir cada vez menos na economia (RAMALHO, 1989, p.163). Também não alcançou êxito esta iniciativa, na medida que o governo brasileiro ficou com quase toda a ações, cerca de 99% segundo RAMALHO (1989, p.37). Isto tudo transbordou em controvérsias e os resultados delas foram determinando os ingredientes que foram selando o destino da fábrica, tudo isto repleto de sentimentos como orgulho, medo, sonho, ressentimento, realização profissional, ódio, políticas e tantos outros aspectos que não podem ser identificados simplesmente com um olhar desinteressado sobre a FNM e seus artefatos. De outra forma, para os que dela se interessam, ela apresenta-se como uma virtual Caixa de Pandora, dádiva divina, fonte tanto de esperança quanto de pragas e impedimentos, tudo dependendo de como ela venha a ser manipulada.

Mas o que estava em jogo nesta definição dos destinos da fábrica? O que e quem estava de que lado? Por que? Estas explicações precisam de uma dose de pensamento complexo. Veja-se, a seguir, alguns argumentos desta polarização.

A FNM pelo lado invisível da mão econômica, era atacada pelos setores privatistas e pelo recém-criado Fundo Monetário Internacional (FMI). O FMI passou a materializar o papel de agente fomentador e disseminador do livre mercado e conseqüentemente contra as ações estatais nos setores denominados produtivos e especialmente em indústrias como a automobilística. Neste sentido, uma pessoa começa a se destacar no cenário brasileiro como um baluarte da defesa destes objetivos privatistas, seu nome é Roberto de Oliveira Campos, diplomata e economista brasileiro, formado no Instituto Rio Branco e pelas Universidades Americanas de George Washington (Master of Arts), Harvard (onde seu doutorado foi orientado pelo renomado economista, de origem austríaca, o Prof. Joseph Alois Schumpeter) e Colúmbia, além de Embaixador Brasileiro em Washington.

Seguindo a correnteza, Roberto Campos, atende a reivindicação americana junto à Organização Mundial do Comércio (OMC), e exerce grande influência no movimento

vitorioso da quebra das barreiras alfandegárias internacionais, de forma a permitir que os EUA pudessem desafogar seus estoques no período pós-segunda guerra, inundando os mercados internacionais com seus produtos, colocando-os em níveis virtualmente imbatíveis tecnológica e comercialmente e, com isto, desferindo um duro golpe nas incipientes indústrias locais, nos países subdesenvolvidos em geral, e no Brasil, em especial. Tudo indica que foi nesta época que os estoques da Aeronáutica brasileira foram superabastecidos do motor Wright, fabricados pela FNM. Desta forma estava consolidado um ambiente comercial de inviabilidade empresarial para aquelas iniciativas que demandassem tecnologia ou algum produto com similar norte-americano, tipicamente o caso da FNM.

Cabe aqui ressaltar que, por ocasião do final da Segunda Guerra Mundial, o Brasil integrava a seleta galeria dos vencedores, grupo formado pelos países chamados aliados, e principalmente por conta disto gozava do status de ser um dos poucos credores internacionais, com reservas consideráveis, consequência direta dos chamados bônus de guerra. Esta situação rapidamente mudaria. Os problemas cambiais e as dificuldades com a sua Balança Comercial logo jogariam o país para junto da maioria dos países devedores, tornando-se, atualmente, um dos seus maiores expoentes.

Já do lado visível da mão econômica, estavam os militares brasileiros e uma elite de quadros técnicos que defendiam a FNM, por verem nela a oportunidade da implantação pioneira de uma indústria automobilística genuinamente brasileira, um projeto estratégico nacional, conceitualmente viável, considerando-se a condição potencial de expansão de um mercado em um país de dimensões continentais e, como se acostumou dizer publicamente: “fadado (ou mesmo condenado) ao progresso”, em função de nele ter reunido os pré-requisitos básicos encontrados nas teorias econômicas de então, quais sejam: dimensão territorial, população, distância dos países centrais, riquezas naturais, clima, etc. Enfim, um país que já se demonstrava ávido por produtos tecnológicos como aviões, caminhões, tratores, ônibus, automóveis, etc, caracterizando-se tipicamente como possuidor das condições propícias para a implantação do modelo fordista da produção em massa, dominante na ocasião. Do lado dos militares, além dos setores nacionalistas da sociedade, surgem nomes eminentes. O Brigadeiro Guedes Muniz, um dos principais articuladores da negociação que resultou na criação da FNM é, indubitavelmente, um dos mais notáveis sonhadores de uma indústria nacional de aviões militares, sendo um dos pioneiros na construção deles em nosso país, tendo sido inclusive homenageado com o batismo de aviões com seu nome – os Muniz M7, M9 e M11 – isto em 1939. (RAMALHO, 1989, p.35).

Segundo quarto de tempo:

**A FNM começa jogando melhor, cheia de truques,
mas um lance fatal muda a história da partida.**

Getúlio Vargas e Lúcio Meira (seu Ministro de Viação e Obras Públicas), num primeiro momento apóiam os militares e estes conseguem negociar (entre 1947-1948) com a tradicional fabricante de veículos italiana, a Isotta Fraschini, de grande tradição

na indústria bélica, a cessão dos direitos para a fabricação e nacionalização, pela FNM, do projeto de um modelo de caminhão que foi concebido originalmente para campanhas militares na África, sendo por esta razão indicado, pelos italianos aos brasileiros, em função de seus predicados de performance em ambientes tropicais, devido à sua concepção fortemente embasada na robustez e na durabilidade, questões críticas para as condições agrestes encontradas nos trópicos, especialmente para os sistemas de refrigeração dos motores a combustão.

Em 1949 a Isotta Fraschini abre falência e, por intervenção do governo brasileiro, o governo italiano designa a Alfa Romeo, então estatal, para dar continuidade aos compromissos assumidos pela empresa conterrânea falida, caracterizando-se a questão muito mais como de moral nacional do que de uma relação natural de mercado.

Algo que deve ser levado em consideração é que a FNM não era uma iniciativa isolada no cenário da indústria automobilística na América Latina. O México, país com um economia de porte equivalente à brasileira, através de seu governo, cria a Diesel Nacional S.A. (DINA). Em sua fase inicial (setembro de 1952) a DINA celebra um contrato de fabricação e assistência técnica com a FIAT para fabricação de caminhões pesados a diesel. Embora fora do escopo deste trabalho, considera-se muito interessante o estudo de um possível paralelo histórico entre a FNM e a DINA.

Enfim, as mãos visíveis dos governos brasileiro e italiano entram em ação manipulando a situação e, com isto, a Alfa Romeo substitui a Isotta Fraschini no projeto de cessão dos projetos dos modelos de caminhão D-9500 de 130 CV e o D-11000 de 150CV que viriam a se tornar populares no Brasil pelo nome foneticamente construído de Fenemê, produzidos a partir de 1951.

Nestes momentos pós-guerra, a situação era muito turbulenta, brotavam disputas e trocas de acusações e/ou defesas ora de teorias ora de práticas polarizantes carregadas seja de visões globalizantes seja de patriotismos, como que em uma disputa entre tipos tecno-políticos representantes de escolas diametralmente antagônicas, uma peleja fatal entre dois projetos de concepção para a indústria automobilística nacional. A FNM era a zona do agrião desta arena.

Deve-se ressaltar que ambos projetos eram intolerantes a qualquer processo de hibridização dos interesses internacionais com os nacionais, prenunciando uma polêmica que atravessaria o século (BOYER et al, 1998). Numa imagem espetacular podiam ser vistos, de um lado os representantes do incipiente empresariado brasileiro, fascinado com perspectiva da entrada massiva de investimentos estrangeiros e a modernização do mercado brasileiro e do outro os militares nacionalistas, encantados com possibilidade de construção de uma grande potência (SHAPIRO In: ARBIX & ZILBOVICIUS, 1997). Ao governo caberia a função de indicar os juízes do confronto que era assistido pela sociedade brasileira com a estranheza de quem assistia a um novo esporte.

E a peleja continuava. Do lado dos defensores do mercado, os privatistas, saíam argumentos tais como: “O Estado é incapaz de bem administrar um empreendimento empresarial e isto explica a crise da FNM”, “Países como o Brasil não dispõem de capital nem de tecnologia suficiente para viabilizar uma indústria de ponta como a automobilística”, “Tanto o projeto do motor de avião Wright-Whirlwind de 450 HP quanto os projetos dos caminhões Isotta Fraschini e Alfa Romeo eram obsoletos desde a sua implantação e isto, por si só, já seria uma razão para a inviabilidade de sua produção e do atendimento das necessidades de mercado, ainda que nacionais”

Já do lado dos militares e dos nacionalistas, como que de verdadeiros *bunkers*, podia-se ouvir coisas como: “Ainda que alvo de consultas internacionais, com exceção da Isotta Fraschini, nenhuma das empresas aceitou participar da empreitada brasileira de implantação de uma indústria nacional automobilística. Elas preferiram continuar exportando para o Brasil ou mesmo nele se implantar”, “A FNM representava um anseio brasileiro de libertação industrial, em sua vastíssima implicação nacional (...) Não queríamos apenas construir um fábrica para um determinado motor, mas sim uma imensa fábrica, moderníssima, verdadeira escola para ensinar aos brasileiros da época o que era a indústria mecânica de precisão, como é e sempre foi a indústria de motores de aviões, automóveis, tratores, caminhões, etc. Assim surgiu e funcionou a FNM, instalada tão ecleticamente, com máquinas automáticas tão flexíveis que nessa fábrica de motores de aviação puderam ser mais tarde fabricados compressores, geladeiras, caminhões e automóveis, sem que nenhuma de suas máquinas originais tivesse que ser abandonada como imprestável, inútil ou obsoleta.”(Ramalho, 1989, p. 38-39). A Alfa-Romeo (de quem a FNM recebeu os projetos para a construção de seus caminhões) possuía na década de 40 e 50 a reputação de fabricar produtos de alta qualidade tendo marcado presença nos mercados caracterizados como de tecnologia de ponta como é o aeronáutico e o de corridas de automóvel (No início da década de 50, a Alfa Romeo ganhou diversos títulos importantes, nas principais provas do automobilismo mundial inclusive na Fórmula 1, fornecendo inclusive motores para a Ferrari).

A crise cambial e na balança comercial brasileira de 1951, que culminou com os gastos na importação de veículos e peças superando aqueles com trigo e petróleo, determinaram a restrição das importações de veículos montados, através da Comissão de Desenvolvimento Industrial (CDI), criada por Getúlio Vargas em 23/07/1951. Este fato serviu de motivação para que a FNM ganhasse sentido estratégico e com isto sua produção iniciou um crescimento gradual, saindo de algumas centenas de unidades (caminhões, tratores e ônibus) do início dos anos 50 para cerca de 4000 unidades em 1958, um quantitativo em torno da metade da produção de sua maior concorrente no Brasil, a Mercedes Benz.

Em 1954, pressionado pela oposição e pelos militares, Getúlio Vargas sai de campo (suicida-se) e deixa um vazio nos projetos de desenvolvimento nacional autônomo. Esta faixa do campo sem cobertura seria ocupada paulatinamente pelos privatistas e com isto retomariam o domínio do jogo, que teimosamente continuava com o placar em branco, ou seja, sem uma definição clara se nós, brasileiros, teríamos ou não uma indústria automobilística genuinamente nacional.

O tempo para estas definições estava se esgotando e o jogo chega à sua metade com o resultado mostrando um empate, mas a FNM jogaria a partir de então com um jogador a menos.

Terceiro quarto de tempo:

O jogo vai ficando cada vez mais aberto e cheio de alternativas.

A FNM cresce em volume e em credibilidade

e começa a fabricar inclusive automóveis de luxo.

Depois de um período de interinidade (1954-1955) são realizadas as eleições e Juscelino Kubistchek elege-se Presidente para o mandato 1956-1960.

Sua linha ora nacionalista ora desenvolvimentista viria a resultar em medidas que teriam efeitos paradoxais tanto de curto quanto de longo prazo em relação a FNM. JK seria capaz de atitudes opostas sendo capaz tanto de romper com o FMI em 1959 quanto de contrair uma série de compromissos junto às empresas estrangeiras (a contrapartida brasileira ao dinheiro emprestado pelo Eximbank americano, com a preferência, quase que compulsória, nas compras feitas pelo Brasil de equipamentos “Made in USA”). Isto sem contar as diversas denúncias de saques feitos pelo governo JK aos cofres dos IAPIs e Iapetecs, que com isto, mascaravam o estouro do Orçamento da União perante o Congresso e que supostamente colocariam as contas públicas brasileiras em situação de virtual insolvência, posteriormente alvo de calorosos debates.

Se por um lado o governo JK, ainda sob os efeitos das recentes crises cambiais, apóia a FNM através inclusive de sua ampliação (quase duplicação de sua área construída), por outro lado a sua decisão de criar o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), deu aos opositores da FNM o fórum que eles precisavam para disseminar as suas políticas privatistas.

Segundo um dos maiores representantes dos privatistas brasileiros, CAMPOS (1994, P.287), “Tratava-se de uma revolução conceitual em relação ao estreito nacionalismo da era Getúlio. Vargas tinha uma visão mesquinha e ciumenta do desenvolvimento. Talvez se tenha encarniçado nesse ponto de vista em consequência da grande controvérsia do petróleo, onde triunfara o ponto de vista nacionalista. Juscelino tinha um pensamento mais moderno. O que interessava era ‘onde está a fábrica e não onde mora o acionista’. Em sua viagem proclamava continuamente a disposição do Brasil de acolher investimentos estrangeiros para o Plano de Metas”.

Ainda segundo CAMPOS (1994, p.322), para se ter uma idéia de como as idéias privatistas eram praticamente hegemônicas no GEIA, “tínhamos no GEIA um grupo imbuído da missão a cumprir, com total dedicação de tempo, e entusiasmo quase

fanático. A anedota da época era que a saudação matinal dos ‘geianos’ se fazia através de um versinho”:

‘Como vais Mercedes, Benz?

Austin, Austin

A gente Nash, Borgward e Morris

Nem se Ford nem se sai de Simca...”

Aliás, Roberto Campos é um dos pilares sobre os quais foi se edificando a maior política industrial brasileira criada para o setor automobilístico e implementada através do chamado Plano de Metas de Juscelino. Ocupando destacada posição no GEIA (VALLE, 1983, p. 10), se vale da força de órgão legislador da política industrial automotiva para influenciar na definição do papel da indústria nacional. Este papel seria unicamente constituir-se de uma indústria de autopeças semiprotégida às pressões dos concorrentes internacionais.

A FNM começava desta forma a ser retirada do ninho da galinha estatal e iniciava a sua mudança para o ninho privatista da águia, onde sempre seria tratada como uma estranha.

Segundo SHAPIRO (In: ARBIX & ZILBOVICIUS, 1997, p.38), “Apesar destas normas um tanto vagas, em verdade o GEIA não estava autorizado a tomar medidas diretivas que limitassem o número de participantes. Seu papel se restringia a selecionar as empresas segundo um critério padrão e a garantir que os procedimentos do plano, principalmente aqueles referentes à questão da nacionalização, fossem devidamente cumpridos. Seus planejadores contavam com um ‘estremecimento’ industrial capaz de reduzir o número de empresas, como acontecera com a indústria automotiva nos Estados Unidos. Ao invés de escolher arbitrariamente os ‘vencedores’ deste confronto competitivo inicial, o GEIA esperava criar condições **neutras** (*grifo nosso*) de mercado para que as empresas disputassem o seu espaço. Os planejadores assumiam que, deste modo, as transnacionais arcariam com todos os riscos e custos associados à realização de grandes investimentos em mercados relativamente pequenos”.

Cabe aqui registrar que a FNM teve uma relação bastante ambígua com o GEIA. Se por um lado ela era sempre consultada e servia de parâmetro para a determinação dos índices possíveis de nacionalização a serem exigidos, por este órgão, das indústrias instaladas em território brasileiro era, ao mesmo tempo e por outro lado, atingida por alguns termos de competição capitalista, adotado pelo mesmo GEIA, que mais pareciam como que feitos sob medida para as empresas estrangeiras. Diante de determinadas necessidades elas, basicamente, podiam importar estas soluções de suas matrizes sob a forma de modelos já experimentados, quase sempre entrando em desuso em seus países de origem e, portanto já bastante testados e validados. Importavam mesmo máquinas e equipamentos sob financiamento em moeda estrangeira ou então ainda, simplesmente, traziam para o país máquinas usadas na matriz, sem realizar investimento algum em dinheiro (facilidades concedidas apenas às empresas estrangeiras). Todas estas

diferenças de tratamento faziam esta dita “competição capitalista” tornar-se, através dos seus termos exigidos pelo GEIA, barreiras virtualmente intransponíveis pela FNM (VALLE, 1983, p. 23). Ou seja, a mesma mão do GEIA que acariciava as empresas estrangeiras sob a forma de exigências brandas, na medida que eram aquelas metas definidas e praticadas pela aprendiz FNM, ao mesmo tempo era a mão que batia na FNM, como que a corrigir uma indolente, elevando as exigências deste mercado segundo parâmetros muitas vezes praticados pelas experientes empresas estrangeiras.

Segundo RAMALHO (In: A Reinvenção dos Carros, 1997, p.164), “também Sydney Latini, secretário geral do GEIA, em seu depoimento à CPI – Veículo Nacional, na Câmara dos Deputados, em 26 de outubro de 1967, reconheceu a importância do ‘pioneirismo’ da FNM, embora tenha-se posicionado contra a fábrica quando ela entrou em competição com as empresas estrangeiras do mesmo ramo. A ligação da FNM com a indústria de autopeças foi destacada por Latini, que, ao descrever a visita de um ministro à fábrica, afirma que este ‘encheu-se de entusiasmo diante das perspectivas que encontrou de desenvolver a indústria de autopeças, porque a FNM já vinha desempenhando um papel pioneiro de alta significação, de alta importância, muitas vezes omitido’”. Deve ser ressaltado que a FNM foi fornecedora de peças tanto para os caminhões da General Motors quanto para a Willys (VALLE, 1983, p.12). Nas embalagens destas podiam ser encontradas, em letras bem pequenas para não prejudicar as vendas, a declaração “fabricado na FNM”. Tudo isto poderia, mas não tem sido considerado pela História Oficial, como um esforço bem sucedido de construção de uma boa reputação para a indústria nacional de autopeças, esforço este que a FNM foi pioneira.

Aliás, testemunhos colhidos junto aos “fenemeanos” (pessoas que trabalharam na FNM) dão conta de que a FNM era muito mais que uma montadora de veículos. Segundo eles, “nela entrava o aço e saía o veículo”, numa alusão aos esforços de usinagem necessários para a execução do projeto de seus caminhões.

Abrindo um parêntese, por que não se cogita reabrir estas CPI’s relacionadas à Indústria Automobilística, realizadas em plena ditadura militar e por conseguinte naturalmente cerceadas nas suas conduções?

Segundo VALLE (1983, p.25), o Almirante Lúcio Meira, ministro da Viação e Obras Públicas de Juscelino Kubitschek (1956-1959) e presidente do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico (BNDE), considerava o caminhão fabricado pela FNM antiquado para os padrões europeus, quando do início de sua produção no Brasil. “Entretanto, é curioso verificar que se tratava de um produto idêntico ao fabricado no país detentor do projeto, o que não acontecia com os caminhões vindos dez anos depois, com o GEIA”. Na visão de Túlio Araripe, diretor-engenheiro da FNM o caminhão que era aqui produzido na fábrica, “era produzido na Itália com sucesso, sendo exportado para a própria Europa e África. Era atualizado e o único com bloco e cabeçote de alumínio. A Alfa Romeo fabricava até aviões durante a Guerra e o seu caminhão era símbolo de qualidade”.

Em 1957 esta mesma Alfa Romeo associa-se ao brasileiro Matarazzo, uns dos primeiros conglomerados familiares no país e que foi nas décadas de 20 e 30 o representante máximo do fascismo na colônia italiana, inclusive enviando vultosas somas a Mussolini. Desta associação entre a Alfa Romeo e os Matarazzo surge a Fabral que propôs a produção de carros de relativo luxo ao GEIA, o qual fez diversas objeções iniciais ao projeto. Kubitschek, pressionado tanto pelos prazos de seu Plano de Metas quanto pela desastrosa ausência da Ford e da GM no setor de carros de passeio, dá a Meira a missão de aprovar este projeto no GEIA. Este episódio deixa registrado um argumento, no mínimo curioso, onde Meira defendendo o projeto no GEIA, argumenta “O projeto da Fabral, não é o ideal, porque vai fabricar um veículo que talvez não seja o mais indicado para o Brasil. Precisaríamos de um veículo mais modesto. Assim pensamos nós, economistas. O grande público não pensa assim. O brasileiro é um pouco exibicionista”. Embora o plano da Fabral fosse aprovado em 1958, Matarazzo, o sócio brasileiro retrocedeu. A Alfa Romeo recorreu então à Fábrica Nacional de Motores, onde era sócia minoritária. Graças ao prestígio do nome, e à intensa pressão por parte de Kubitschek, o plano foi afinal aceito (sendo o carro batizado de “JK”, em sua homenagem) SHAPIRO (In: ARBIX & ZILBOVICIUS, 1997, p. 46).

De qualquer forma o período de 1956 a 1960 pode ser considerado como o período de apogeu da FNM, quando sua produtividade, os projetos de expansão e de nacionalização final de sua produção, a consolidação da sua imagem de fabricante de produtos de qualidade e sua inserção social pareciam caminhar para um destino de prosperidade.

É justamente destas situações que emergem os mitos. Dentre os candidatos de sua galeria, nesta sua fase mais contemporânea, deve-se ressaltar o nome de Túlio Araripe, o Engenheiro Civil que sucedeu o Brigadeiro Guedes Muniz em 1947–48 na Direção Técnica da FNM. Depois de encontrar uma fábrica, que segundo ele próprio, teria partido de “premissas falsas”, afinal de contas ela foi construída e funcionou como um fábrica de motores de avião, ele consegue operar o milagre de tornar viável uma de suas características mais notáveis: “ser uma oficina mecânica versátil, mas sem especialização. Uma fábrica moderníssima: tornos carrossel de alta precisão, máquinas fresadoras, mas sempre máquinas-ferramentas universais” (LATINI apud VALLE, 1983, p. 18). Túlio afirma, em entrevista dada a VALLE (1983, p. 18), que das 280 máquinas operatrizes, 265 (95%) foram integralmente adaptadas do motor de avião para o caminhão, “às vezes com perda completa de suas características originais”. Este foi o grande milagre: adaptar a fábrica para caminhões”. A unanimidade dos entrevistados por VALLE permite apontar Túlio como o santo que operou este milagre e com ele introduziu o seu tempo no que ficou conhecida como “A época do Túlio”. Não que ele próprio não reconhecesse o papel fundamental desempenhado pelos operários da fábrica que adentravam o seu escritório abruptamente e o carregavam pelo braço para mostrar com orgulho mais uma conversão bem sucedida, o que muitas vezes haviam lhe custado até 48 horas de trabalho ao lado da tal máquina. Aliás estas evidências, de certo modo, identificam uma evolução de determinadas práticas tayloristas rumo aos modelos denominados semi-autônomos ou mesmo de produção flexível.

Ainda segundo VALLE (1983, p.19), o desejo de buscar a autonomia tecnológica não via obstáculos. Este início dos anos 60 pode ser considerado um momento especial vivido pela fábrica e pelo país. Podem ser observadas diversas perspectivas de longevidade para o utópico objetivo de busca de uma autonomia tecnológica em uma área de ponta, como a indústria automobilística. Um dos últimos desafios a serem enfrentados pela FNM, nesta etapa de nacionalização do projeto Alfa Romeo, seria o de fundir o bloco do motor, que vinha da Itália, e que já haviam apresentado alguns problemas de porosidade que originavam vazamentos no sistema de refrigeração e que ficou conhecido como “barriga d’água”. Isto levou a Alfa Romeo a trocar 2000 deles. Este desafio se via aumentado pela provocação difundida pelos adversários da indústria genuinamente nacional que disseminavam a inviabilidade tecnológica de realizar no Brasil a fundição dos blocos de motores de caminhão. Isto pode ser entendido como uma espécie de argumentação (modalidade) que marcaria permanentemente a luta pela autonomia tecnológica nos países periféricos. O Bloco dos Motores de Caminhão dos anos 50-60 tornar-se-ia o chip da indústria da microeletrônica dos anos 70-80, o robô dos anos 90 e nada indica que tenhamos mudanças significativas neste terceiro milênio que se inicia, ou seja, em breve estaremos colocados diante de mais um destes ícones da dependência tecnológica, completamente justificados por um lado e profundamente dogmáticos por outro.

Voltando aos anos 50, já em dezembro de 1955, a Sofunge (fundição brasileira) havia conseguido desmentir este mito fundindo blocos para a Mercedes. Caberia então à FNM fazer o mesmo com a fundição de blocos em alumínio, que nunca havia sido tentada e que mais difícil tecnologicamente se apresentava. Mesmo tendo estas importações como obrigações contratuais junto à Alfa Romeo, o pessoal da FNM chegou a fundir um (ou oito) bloco(s) experimentalmente. De qualquer forma o volume de produção não justificava sua produção regular, já que seria necessária a construção de uma nova oficina de fundição (VALLE, 1983, p.19). De qualquer forma, com este feito, o caminhão alcançava 100 % de sua nacionalização, feito altamente meritório para a época e para uma indústria nacional, principalmente quando se considera as perspectivas que poderiam se abrir com esta situação. Poderia-se neste momento se iniciar uma nova caminhada, no sentido de um planejamento estratégico que envolvesse novos desafios, baseados na elevada auto-estima e capacitação acumuladas nestes mais de dez anos de experiência industrial. Mas quem iria liderar esta nova fase? Quem sabe não estaria na hora, ou muito próximo dela, de se ousar um projeto autônomo de veículo nacional?

Segundo LATINI (apud VALLE, 1983, p. 33), “Túlio era adorado pelo operariado; antes de ser diretor, já tinha grande moral em toda a empresa. Criou boa infra-estrutura social: restaurantes, escolas primárias e secundárias, campo de esportes, um pequeno hospital – tudo justificado pela ingrata localização da fábrica e pela necessidade de fixar uma mão de obra residente. Foram construídos mais de 300 casas e vários blocos de apartamentos pelo IAPI (Instituto de Previdência) abrigando 500 famílias de operários; havia cinema, igreja, mercado, clubes, excursões, tudo pago a preços módicos pelos operários, no caso dos aluguéis e com recursos próprios da FNM ou mesmo oriundos de convênios com o Estado (como, por exemplo, no pagamento das professoras)”. Interessante ver hoje surgirem como modernidades altamente difundidas o desenvolvimento auto-sustentável, a integração industrial com os ecossistemas, a

importância do interesse no bem estar público pelas empresas, em geral multinacionais, agora sim, consideradas certas nos locais e horas certas, ainda que afastadas dos centros concentradores de fornecimento de mão-de-obra e autopeças.

Vale a pena registrar que o fato da FNM ser uma companhia de economia mista ocasionava uma dificuldade típica dela em limitar a sua esfera de atuação, especialmente no que diz respeito aos aspectos assistencialistas. Na época de seu auge, era muito comum a vinda de pessoas de outras cidades para fazerem uso dos recursos assistenciais mantidos pela FNM, com grande destaque para a assistência médica e educacional.

Em VALLE (1983, p. 24) encontra-se que em termos de expansão, a FNM entrou na década de 60 com uma ampliação de sua área construída “que passa de 44.642 m² para 172.000m²; uma nova e importante instalação que recebe o nome de ‘Brasília’, devido ao fato de ser bem distante dos prédios primitivos. O número de máquinas operatrizes passa de 1000 para 1882, com procedência de várias nacionalidades”. Nesta época várias empresas faziam uso do maquinário da FNM, como por exemplo, a Chrysler. Isto porque ele apresentava alguns aspectos notáveis, destacando-se as capacitação de sua mão de obra e o controle e gestão da qualidade ali desenvolvida, todos de alta reputação dentro de suas áreas de influência, especialmente quando se considera que se tratava de uma empresa fora do círculo fechado das grandes, virtualmente todas do chamado primeiro mundo.

A FNM, com suas equipes de homens e máquinas lideradas por Túlio Araripe, pareciam estar com os pés no chão e ter o jogo na mão. Durante o seu auge, a FNM sucessivamente apresentou lucros anuais, com sua distribuição pelos funcionários assegurada no estatuto da fábrica, por exigência do BNDE na concessão dos financiamentos. Chegou-se a distribuir até 2 salários anuais por funcionário, muitas vezes convertidos em ações da empresa. Isto criou um clima de contentamento e confiança aos muitos que nela trabalhavam (mais de 6.000) e dela dependiam (mais de 20.000), mas, com certeza, deve ter sido profundamente desconfortável para uns poucos e poderosos privatistas a ameaça que ela representava ao modelo industrial concebido pelo Pensamento Liberal Democrático.

Como poderia ser o Estado um patrão eficiente em uma indústria do setor produtivo dentro de um país de Terceiro Mundo? Tudo indicava que depois de atravessar diversas crises, inclusive de identidade, a FNM enfrentaria agora uma de seus maiores desafios: manter-se viável em um ambiente cada vez mais inóspito à sua existência.

Último quarto de tempo:

Substituições mal feitas põem tudo a perder.

Jânio Quadros (JQ) sucede Juscelino Kubitschek (JK). Esta substituição teria um grande impacto negativo sobre a FNM posteriormente. Embora Túlio houvesse tido um bom relacionamento comercial com JQ, quando este era prefeito de São Paulo e adquirira ônibus com chassis FNM, dentro da maior lisura, este bom relacionamento não se manteria quando JQ assume a Presidência da República. Em 1961, Túlio é pressionado por JQ para favorecer um conhecido empresário carioca, que foi colaborador de sua campanha eleitoral. JQ queria que Túlio autorizasse seu conhecido como revendedor dos produtos FNM, em visível prejuízo para os revendedores já estabelecidos. Túlio responde com seu imediato pedido de demissão, sem, porém tornar público o motivo de seu afastamento (VALLE, 1983, p.38).

Uma grande convulsão envolve a fábrica, pois simultaneamente a estes acontecimentos relatados anteriormente, que não tiveram ampla divulgação, havia um movimento que reivindicava que uma das diretorias da FNM fosse entregue aos operários, por eleição. Sem resposta os operários passam à greve e, segundo Túlio, estava ele a enfrentar o “seu primeiro problema trabalhista em 13 anos”. Algo de cabalístico no ar.

O futuro começa a escorrer pelas próprias mãos dos construtores do João Bobo.

Misturadas as forças ocultas com as mãos invisíveis, no final das contas, o empresário ficou sem a revenda, a FNM sem Túlio e os operários sem o seu diretor-representante. Era como que a vassoura, símbolo da campanha de JQ e veículo preferencial das bruxas, começasse a varrer da realidade o sonho brasileiro de conquista da autonomia tecnológica na indústria automobilística.

Logo depois vem um tempo de renúncias de presidentes, tanto na FNM quanto no Brasil. Um clima de sucessões forçadas, de crises e agitações políticas crescentes, de tomadas de consciências de classes, de manipulações políticas dos setores dominantes, disputas de poder, movimentos sindicais efervescentes, etc. Na FNM, o economista do BNDE e nacionalista Aluisio Peixoto é colocado na presidência, por suas relações orgânicas com o principal órgão de fomento da fábrica. Em entrevista dada a VALLE (1983, p. 45) ele destaca sua posição radical ao movimento dos sindicalistas, “cheguei a precisar trabalhar sempre com um revólver na gaveta”.

Na greve de 1963 Peixoto foi considerado intransigente por haver demitido um líder do Partido Comunista Brasileiro (PCB). O ideais marxistas e a luta de classes encontra terreno fértil para germinarem.

A nível nacional, João Goulart assume a Presidência após a renúncia de Jânio. O fato de já ter sido Ministro do Trabalho de 1954-55 e vice no governo de JK, alinhava-o com compromissos de mudanças que ficaram conhecidas como as reformas de base. Um discurso seu na Central do Brasil na sexta-feira, 13 de março de 1964, é considerado o estopim que desencadeou o Golpe Militar de 31 de março de 1964.

A FNM é ocupada militarmente logo no primeiro dia do golpe, num simbólico primeiro de abril.

Seu presidente, Aluísio Peixoto, é deposto e perseguido por diversas acusações, inclusive a de facilitar a agitação política dentro da empresa.

Assume a presidência o Coronel Silveira Martins, instaura-se um Inquérito Policial Militar (IPM), vários trabalhadores são presos, outros perseguidos, etc. A FNM, sendo considerada área de segurança nacional, era muito sensível a situações de crises políticas e institucionais, especialmente aquelas de âmbito nacional. O Golpe Militar encheu a FNM de tropas e de estado de choque.

O Golpe, os Interventores e a Ditadura Militar não conseguiriam enredar e rearticular a FNM. Ela agora parecia um nó desatado. Não conseguia identificar mais seus aliados. Aliás, parecia sem sentido encontrar isto já que no fundo ela entrava em uma crise de identidade, sem mitos, sem projeto, sem liderança, sem orgulho e sem entendimento. A força de um regime autoritário ia se dissipando, ocupado de controlar a todo um país pela força da repressão, e com isto acabou por ir delegando alguns esforços para aqueles de maior confiança ou interesse, escolhas estas nem sempre condizentes com qualquer projeto conseqüente de busca de uma autonomia tecnológica ou mesmo de algo genuinamente nacional ou ainda algo simplesmente viável, capaz de justificar a continuidade de seu funcionamento. Isto tudo parecia muito difícil na medida que o próprio conceito de nação estava sendo reconstruído neste momento e a FNM estava sem um porta-voz a altura de sua importância estratégica. Enfim, não havia qualquer solução de continuidade para o que havia sido e poderia ter continuado a ser a FNM.

Este quadro evolui para uma profunda crise e isolamento gradativo da FNM, seja em termos políticos, seja em termos de seus fornecedores, funcionários, etc. Esta situação joga a empresa em um ciclo de crises administrativas, tecnológicas, financeiras, sindicais e políticas que atravessariam o Golpe Militar de 1964 e se instalariam com grande inércia ao longo do Regime Militar. A mãe dos aliados, o elefante branco dos seus opositores, o castelo de sonhos dos nacionalistas começa a se transformar em castelo (branco) de areia, tão próximo às margens do rio que todos começam a pressentir o seu fim. Castello Branco, primeiro interventor do Golpe Militar, seria seu algoz. Mas não sem antes se aproveitar dela, a FNM, ainda que esta estivesse agonizante.

Segundo CAMPOS (1994, P. 714), então Ministro do Planejamento, “A intenção de Castello era vender a FNM a interesses particulares. Pediu-me que examinasse o assunto. Depois de rudimentar análise, a ele voltei, com o veredito de que a empresa era invendável. Havia cerca de 4.000 funcionários, na grande maioria estáveis. Quem a comprasse, compraria um gigantesco passivo trabalhista. Este erro um fator inibidor da compra e venda de empresas e, portanto, do capitalismo moderno, que

pressupõe dinamismo industrial, através de um processo contínuo de aquisição, incorporação, fusão e cisão de empresas. Pediu-me Castello **engenheirar** (grifo nosso) uma fórmula capaz de **criar alguma flexibilidade na relação capital/trabalho** (grifo nosso). Daí se originou a fórmula do FGTS, de substituição da estabilidade por um pecúlio financeiro, em conta nominal no empregado, que ele poderia transportar consigo de empresa para empresa. Não haveria encargo adicional para as empresas e nenhum empuxe Inflacionário, pois a contribuição de 8% do empregador, para a formação do FGTS, era compensada Pela eliminação de vários encargos sociais que representavam 5,2% da folha e pelo Fundo de Indenização Trabalhista, que representava 3%. A Mário Trindade, presidente do BNH e depois Ministro do Trabalho, se deve a “*trouvaille*” genial do casamento entre os recursos do FGTS e o Programa de Habitação, o qual, a partir de então, deslancharia firmemente, com base num fluxo regular de recursos.“

Além de produzir motores de aviões, caminhões, tratores, compressores, geladeiras, bicicletas entre outras coisas, e até galináceos (na visão de seus opositores), a FNM ainda seria capaz de produzir o FGTS e com ele incentivar a política habitacional do governo. Estrategicamente o FGTS foi anunciado formalmente em Campina Grande no ano de 1966, num 1º. de maio (Dia do Trabalho ou do Trabalhador?). Os nordestinos, dentro de sua luta pela sobrevivência, queriam trabalho, habitação, bem estar social. O governo prometia tudo isto com o FGTS. A negociação apresentada pelo governo era trocar a estabilidade trabalhista pelo bem estar social (o FGTS) comprometendo a todos (inclusive os sindicatos) neste seu projeto social. O mito da estabilidade trabalhista começava a ruir e a FNM junto com ele.

Depois de se caracterizar pela flexibilidade de sua produção, agora ela experimentava o seu ultimo nível de flexibilidade, transfigurando-a como um contorcionista, ela seria completamente desmembrada. Suas vilas operárias passariam para o BNH, suas instâncias assistenciais seriam, agora justificadamente, desativadas e até demolidas. Algo como a expulsão de seus actantes não humanos mais significativos para o seu projeto existencial. Com isto, apenas o prédio da fábrica, ainda que com seus admiráveis maquinários (sempre ditos obsoletos por seus opositores) seriam oferecidos para a venda. A FNM, sem seus funcionários estáveis e sem os seus instrumentos assistenciais era irreconhecível, tornando-se uma outra coisa com o mesmo nome.

Com uma imagem bastante desgastada junto à opinião pública brasileira em geral e aos militares em especial, a FNM chega a 1968 sem nenhum argumento convincente que a defenda e a retome efetivamente, sob o ponto de vista de um projeto viável. Nada parece ser capaz de impedir a sua venda à Alfa Romeo neste ano. Este processo comercial, cheio de controvérsias, chegou a desembocar em uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI, 1970).

A situação era análoga a de um time que leva um gol de desempate, já fora do tempo regulamentar e com menos vários jogadores, em uma decisão de campeonato. Aliás, merece citação o fato de que em 1970, a decisão da Copa do Mundo de Futebol foi entre as seleções brasileira e italiana. Como o resultado do jogo foi Brasil 4 x 1 Itália, aconteceu nas redondezas da FNM, especialmente nas já desmembradas vilas

residenciais, uma verdadeira catarse, com desfiles de bandeiras e faixas, todas com um simbolismo muito específico, algo como um imaginário da compensação que considerava idéias tais como: perdemos a FNM e toda a sua cadeia assistencial mas em compensação ganhamos a Copa do Mundo, de quatro a um e em cima dos mesmos italianos, a esta altura os únicos donos da FNM, do jeito mais brasileiro possível, a vingança estava consumada.

Deste ponto até a sua venda para FIAT / IVECO em 1976 foi uma estrada reta em declive, margeando o rio que a tudo arrastava com a sua correnteza. Daí até o seu completo fechamento em 1986 foi uma questão de administração do tempo, era só esperar chegar à foz. A esta altura parecia que o resultado final já era conhecido de todos. As crises, ao longo do percurso, eram apenas mecanismos de justificação para algo que podia ser visto como uma doença incurável, para um projeto econômico do porte de uma indústria automobilística, ou seja, o seu isolamento crônico, ou seja, o fato de cada vez mais interessar a um número menor de pessoas e coisas.

No fundo, ainda hoje paira uma dúvida se de fato os privatistas venceram o jogo em um lance decisivo da mão invisível, também conhecido como gol de ouro ou morte súbita, ou se os nacionalistas foram sendo expulsos, por não aceitarem a interpretação dada ao regulamento pelo juiz e que por isto teriam abandonado o jogo, antes do seu término. Neste caso isto configuraria um WO (abreviatura do inglês de *walk over*, ou seja, ganhar fácil). Sendo assim, com o abandono de um dos competidores, o outro é declarado vencedor com o placar mínimo. Como, a esta altura dos acontecimentos, a grande maioria dos atônitos expectadores já havia se retirado do local onde realizava a peleja. Apenas uns poucos interessados (presumivelmente ligados aos interesses privatistas) testemunharam o acontecido. Com isto, o esclarecimento dos fatos realmente ocorridos torna-se alvo de controvérsias.

De qualquer forma o que foi para a súmula do juiz foi FNM 0 X 1 FMI. E isto é o documento que vale para fins das Estatísticas, das Ciências Econômicas, das Leis dos Mercados e das Histórias Oficiais.

Comentários Finais:

Fechando com a nossa resenha.

Os anos da história da FNM, propriamente ditos, podem ser pensados como tendo o seu centro no ano de 1955. Seu ponto de partida foi a sua criação em 1942, sua inauguração em 1944, a sua passagem para sociedade anônima em 1947. O princípio do seu fim foi em 1961, com a saída de Túlio Araripe. Sua agonia continuou com a sua ocupação militar, a criação do FGTS e a sua perda de autonomia com a sua venda para a Alfa Romeo em 1968. Muito embora o seu fechamento pleno somente se efetive em 1986, depois de 10 anos como propriedade da FIAT, ela já era apenas uma lembrança de um sonho a esta altura. Estas datas implicam no fato de que seus efetivos integrantes apresentem, na passagem para o terceiro milênio, faixas de idade elevadas, sendo comum terem mais de 70 anos. Isto quando não já não partiram precocemente desta

vida, particularmente entrecortada pelo drama social de terem feito parte de um sonho: a construção de uma cidade industrial auto-sustentável e de alta tecnologia, e, depois serem acordados dele, tendo que enfrentar a situação de se verem longe de tudo que se considerava importante. Ser obrigado pelo mercado a tomar consciência de que a sua “fabrica escola” tinha lhe formado um profissional “*démodé*”, não exatamente como o mercado estava precisando. Enfim, são estas pessoas juntamente com as coisas da FNM as únicas fontes, quase que exclusivamente, capazes de manter viva a historicidade da FNM, carregando as pesquisas com este enfoque, de elevadas doses de complexidade e de emergência.

Deve ser ressaltado que a história da FNM, contada pela via clássica, baseada em documentos, mereceu poucos títulos exclusivos e nenhuma biografia, descaracterizando assim qualquer aspecto eminentemente positivo (sucesso) ou heróico (mitológico) em sua existência. Seus registros apresentam-se dispersos, sob a forma de artigos em revistas, jornais e documentários (quase todos da época) assim como em alguns parágrafos (quase sempre depreciativos) nos livros sobre a indústria automobilística ou sobre o desenvolvimento no Brasil e, ainda, em duas Comissões Parlamentares de Inquérito (CPI, 1967, 1970). Quase sempre ela é tratada precedida pela palavra “caso”, como tendo sido algo ligado a uma eventualidade negativa. Obviamente, vale aqui a grande máxima: “toda regra tem exceção” e os trabalhos de VALLE (1983) e RAMALHO (1989) ilustram isto.

Altamente representativo (simbólico) das dificuldades enfrentadas pelos opositores dos processos inerentes da chamada globalização, foi o encerramento, um dia antes do previsto, da reunião do FMI e Bird, realizado em Praga, capital da Tchecoslováquia, no dia 26 de setembro de 2000. Cerca de 18 mil manifestantes, oriundos de diversos países inclusive da Itália, foram a esta cidade protestar contra os processos globalizantes promovidos por estas agências. Houve choques com as forças policiais que deixaram como saldo mais de 100 feridos e 600 presos. O presidente tcheco em exercício, que no passado foi um dos líderes da Primavera de Praga, movimento revolucionário de 1968 que reivindicava um socialismo com face humana naqueles tempos, diante das circunstâncias destes tempos de modernidade, declarou: “Temos que compreender a revolta dos jovens com nosso mundo cheio de desigualdades, ao mesmo tempo em que repudiamos a maneira como alguns deles manifestaram esta revolta” (Jornal do Brasil de 28 de setembro de 2000, p.13, título da matéria: “FMI e Bird jogam a toalha”).

Finalizando, gostaria de compartilhar uma questão: se o orgulho e a alegria humanos estão associados às suas realizações sociais, num mundo rodoviário, como é o nosso, como sentir estes sentimentos quando, enquanto brasileiros, somos, no máximo, um misto de mão de obra barata e nicho de mercado, a ver navios e a acenar com as mãos?

É uma grande missão para os brasileiros, em geral, responder a esta questão. Mais especificamente no caso dos engenheiros, esta responsabilidade é especial, na medida que os engenheiros tem participação destacada na difusão do Taylorismo Capitalista, a regra básica do jogo da globalização. Segundo FREYRE (1987), “É engenharia aquela arte-ciência que desenvolve a aplicação de conhecimentos, quer

científicos quer empíricos ou intuitivos, à criação e ao aperfeiçoamento de estruturas sociais; ou de formas de convivência social: inclusive política ou econômica”.

Em primeira mão, como que uma espécie de consolo ao João Bobo, na sua tão polêmica epopéia de transformação do que era italiano em brasileiro, segue uma definição de um dos mais notáveis pesquisadores da Teoria Ator-Rede, John Law (1995, p.1), segundo ele, “não existe tal coisa como a transferência de tecnologia. Tecnologias não se originam em um ponto e se espalham. Ao contrário elas são passadas. De **mão em mão**. E enquanto passam mudam. Se tornam cada vez menos reconhecidas.”

Termino agradecendo ao apoio recebido dos Professores Ivan da Costa Marques e Lídia Micaela Segre além da especial ajuda recebida dos excluídos actantes (humanos e não humanos) da FNM, nas diversas vezes que precisei deles para a elaboração deste texto. Fui inclusive reconduzido à condição de “fenemeano” quando convidado a participar do evento organizado por ex-funcionários da FNM (normalmente a prefixo “ex” não é usado nestas ocasiões), tudo virtualmente corporativo e altamente afetivo, reunindo, anualmente, mais de 150 participantes ávidos por compartilhar os sonhos da cidade dos motores. Tanto ali quanto em Xerém ou em suas residências, entre eles, pude me sentir informado, ainda que algumas vezes confuso pela quantidade e qualidade que estas informações se faziam fluir. O mesmo não posso dizer das outras fontes de informações mais formais, inclusive as bibliotecas. Nelas, a questão da FNM sempre foi tratada, pelo menos na minha experiência, com uma certa estranheza, como algo desprezível, errado ou mesmo enganado. Nestes locais, as solicitações de algum tipo de apoio neste sentido tinham como resultado expressões como:

- O que?
- FNM?
- Não, não tem nada aqui não, pelo menos eu nunca vi nada sobre isso aí não.

Com a palavra aos vencedores.

Referências Bibliográficas

- ARBIX, G. ZILBOVICIUS, M. De JK a FHC: A Reinvenção dos Carros. Organizadores, 525p. Editora Scritta. São Paulo. 1997.
- BASQUETEBOL. Regras de Basquetebol. Confederação Brasileira de Basquete. 100p. Rio de Janeiro. 1997.
- BOYER, R, CHARRON, E., JURGENS, U. TOLLIDAY, S. Between imitation and innovation. Oxford University Press. USA. 1998.
- BUENO, R, FARO, L.C. Organizadores. Capital & Trabalho: os melhores depoimentos do cenário sindical. 151p. Rio Fundo Editora. Rio de Janeiro. 1991.
- CALLON, M. The laws of the Markets. Coordenador. 278p. Blackwell Publishers. UK. 1998.
- CALMON, Pedro. História do Brasil. Vol. VII. Séc. XX. Livraria José Olympio. Rio de Janeiro. 1963.

- CASTELLS, M. A Sociedade em Rede. Vol 1. A era da informação: Economia, Sociedade e Cultura. Tradução de Roneirde Venâncio Majer do original em inglês: The rise of the network society. 617p. Editora Paz e Terra. São Paulo. 1999.
- CORREIO DA UNESCO. Esporte e Competição. Fevereiro de 1993. Ano 21. No. 2. Fundação Getulio Vargas. Rio de Janeiro. 1993.
- CORREIO DA UNESCO. O mito do automóvel. Dezembro de 1990. Ano 18. No. 12. Fundação Getulio Vargas. Rio de Janeiro. 1990.
- CPI sobre a venda da Fábrica Nacional de Motores. Diário do Congresso Nacional. Seção I. Brasília. 1970
- CPI sobre Veículo Nacional. Câmara dos Deputados. Brasília. 1967.
- FEENBERG, A. , HANNAY, A. Technology & The politics of Knowledge. Indiana University Press. 304p. USA. 1995.
- FREIRE, Gilberto. Homens, engenharia e rumos sociais. Organizador: Edson Nery da Fonseca. Editora Record. Rio de Janeiro. 1987.
- FURTADO, Milton Braga. Síntese da Economia Brasileira. 5ª edição. 1ª edição, 1980. Livros Técnicos e Científicos Editora. Rio de Janeiro. 1988.
- FUTEBOL. Regras do Jogo de Futebol. Confederação Brasileira de Futebol. 106p. Rio de Janeiro. 1997.
- HEILBRONER, Robert. A História do Pensamento Econômico. 6ª edição. 1ª edição, 1953. Tradução do original Inglês: The Wordly Philosophers. Por Therezinha M. Deutsch e Sylvio Deutsch. Editora Nova Cultural. São Paulo. 1996.
- HERSCHMANN, Micael e LERNER, Kátia. Lance de Sorte: O Futebol e o Jogo do bicho na Belle Époque Carioca. Diadorim Editora. Rio de Janeiro. 1993.
- KURIHARA, Kenneth K. Introdução à Dinâmica Keynesiana. Tradução de Alfredo Moutinho dos Reis do original inglês: Introduction to Keynesian Dynamics. Third Edition, 1958. London. England. Editora Fundo de Cultura. Rio de Janeiro. 1961.
- LAROUSSE. Grande Enciclopédia Larousse Cultural. Redação e pesquisa de Ruth Rocha a partir do original de 1987: Librarie Larousse. Direitos no Brasil da Editora Universo Ltda. Composição Editora Nova Cultural Ltda. Impressão e acabamento na Gráfica do Círculo do Livro S.A. São Paulo. 1988.
- LASTRES, H.M.M., ALBAGLI, S., Organizadoras. Informação e Globalização na Era do Conhecimento. 318p. Editora Campus. Rio de Janeiro. 1999.
- LATOUR, B. Science in Action. 274p. Harvard University Press. Cambridge, Massachusetts. USA. 1987.
- LAW, John. Notes on the Theory of the Actor-Network: Ordering, Strategy and Heterogeneity. System Practice. Vol. 5. No.4, 1992.
- LÉVY, P. Cibercultura. Tradução de Carlos Irineu da Costa do original Cyberculture. Editora 34 Ltda. São Paulo. 1999.
- MUNIZ, Antonio Guedes. “A Fábrica e a Cidade dos Motores”. In: Congresso Brasileiro da Indústria. Anais. Vol. 1. São Paulo. 1945.
- PRADO JUNIOR, Caio. História Econômica do Brasil. 38ª edição. 1ª edição, 1945. 364p. Editora Brasiliense. São Paulo. 1990.
- RAMALHO, J. R. Estado Patrão e Luta Operária: o caso FNM. 244p. Editora Paz e Terra. São Paulo. 1989.
- RIBEIRO, D. O povo brasileiro: A formação e o sentido do Brasil. 470p. Editora Companhia Das Letras. São Paulo. 1995.
- SODRÉ, N.W. História da Burguesia Brasileira. Vol. 22 da Série Retratos do Brasil. 418p. Editora Civilização Brasileira. Rio de Janeiro. 1964.

- SPALDING, T. O. Dicionário de Mitologia Grego-Latina. 286p. Editora Itatiaia. Belo Horizonte. 1965.
- VALLE, R. A experiência da FNM. Grupo de Pesquisa Científica e Tecnológica (GPCT) da COPPE/UFRJ. Mimeo. Rio de Janeiro. 1983.
- WOMACK, J.P., JONES, D.T. Mentalidade Enxuta nas Empresas. 427p. Tradução do original: Lean thinking. Editora Campus. Rio de Janeiro. 1998.