

amplia pela introdução de capitais: ela utiliza capitais nacionais, levantados no país onde se instalou e onde se amplia: o Estado brasileiro subsidia essa instalação e essa ampliação e subsidia a exportação conseqüente, financiando, assim, a empresa multinacional, desligada do mercado interno e de forma alguma integrada na economia nacional.¹⁴⁸

Em maio de 1972, reuniu-se, em Belo Horizonte, a quarta mesa-redonda brasileira da Business International Corporation, com o comparecimento de mais de 60 dirigentes e diretores de planejamento de empresas estrangeiras, com maioria norte-americana. A ela compareceu o Ministro das Minas e Energia, Dias Leite, para declarar que o Governo brasileiro não pretendia alterar o Código de Minas e a política sobre minérios. Tranquilizou os visitantes: "Disse para os investidores que não há nem haverá problemas de fornecimento de energia elétrica no Brasil e que é preciso apenas um esforço para melhorar a qualidade da energia produzida, já que a questão quantidade foi inteiramente solucionada. Anunciou para 1974 a conclusão do levantamento geofísico de nossas potencialidades minerais, revelando que os resultados serão liberados inteiramente para que o setor empresarial privado apresente ao Governo planos viáveis de aproveitamento das jazidas detectadas".¹⁴⁹ Fora o Ministro o autor do plano da Companhia de Pesquisas de Recursos Minerais, qualificada por um parlamentar como "a mais fantástica e incrível máquina, jamais inventada no mundo, para distribuir minas a

tion na Inglaterra ficou paralisada durante meses, gerando um ambiente de hostilidade dos acionistas para com o país e provocando, por fim, a desmobilização da unidade e a elaboração de planos para construção de outra, nos Estados Unidos. O Brasil entrou no páreo para abrigar essa segunda fábrica e venceu". ("Automóveis, 16º ano: indústria está otimista", in *Correio da Manhã*, Rio, 11 de agosto de 1972).

¹⁴⁸ "Assim é que a indústria automobilística, que entrou no Brasil com os favores da reserva de mercado e capital representado pelo equipamento (só parte novo) a dólar especial — além da disponibilidade preferencial dos aços de nossas usinas — essa indústria de veículos não usa o seu próprio capital, nem o traz do seu país (como suprimento das matrizes) para operar a comercialização de seus produtos. Não. O que ela faz é montar aqui suas próprias companhias financeiras, mas captando o respectivo capital no próprio mercado brasileiro, ou seja, o dinheiro com que financia suas vendas de automóveis a prazo e, em seguida, remete lucros às suas matrizes. E não só isso lhes é permitido. Além de usarem nas vendas a prazo os cruzeiros aqui captados para suas próprias 'financeiras', aquelas empresas usam o dinheiro das outras financeiras brasileiras. (...) Constatou que mais de 77% da poupança destinada a créditos ao consumidor (vendas a prazo) foram absorvidos pelas empresas fabricantes de automóveis aqui sediadas. Traduzido isso em números absolutos, significa que, dos 10 bilhões e 800 milhões de cruzeiros poupados em 1971 pelos brasileiros para financiar a venda dos produtos de suas próprias indústrias (como se tinha idealmente programado), a indústria automobilística, sob controle acionário estrangeiro, usou 8 bilhões e 310 milhões. Em outras palavras: o Brasil concedeu, num só ano, às indústrias de automóveis — que, repitamos, não são de propriedade nacional — o equivalente a mais de 1 bilhão e 500 milhões de dólares, retirados da poupança brasileira". (Gentil Noronha: "Poupança e espoliação", in *Fato Novo*, ano 1, nº 2, São Paulo, 20/26 de abril de 1972).

¹⁴⁹ "Dias Leite: política de minérios será mantida", in *Correio da Manhã*, Rio, 24 de maio de 1972.