

a colocação de nossos produtos no mercado internacional".<sup>139</sup> Um comentador autorizado esclarecia, paralelamente, sobre "a necessidade de as fábricas de automóveis aumentarem sua participação no comércio exterior brasileiro", correspondendo aos esforços "que vêm sendo empreendidos de forma generalizada pelo empresariado nacional, sob os auspícios do Governo federal".<sup>140</sup> No primeiro semestre de 1972, realmente, as exportações da indústria automobilística estrangeira instalada no Brasil cresceram mais de 40%, em relação a 1971, no mesmo período, "maiores do que as exportações totais de manufaturados verificadas em todo o ano de 1970", e tudo era resultado do esforço dos empresários e "dos estímulos reais que ora oferece o Governo aos exportadores".<sup>141</sup>

Para os grandes monopólios automobilísticos internacionais, agora na etapa multinacional, isto é, produzindo em diversos países, tratava-se de fabricar no Brasil tudo aquilo que aqui pudesse ser fabricado em melhores condições de rentabilidade, independente da solicitação do mercado interno, visando a exportação, inclusive para o mercado do país de origem da empresa, ou de origem de sua direção, de qualquer forma aquele em cuja moeda devem ser convertidos os lucros, onde quer sejam auferidos. No Brasil, as condições para a empresa automobilística multinacional, por força do "modelo brasileiro de desenvolvimento", tornaram-se excepcionais: siderurgia subsidiando com matéria-prima barata a montagem dos automóveis: força de trabalho de salários baixíssimos, mantidos policialmente; energia barata, fornecida pelo Estado. Tratava-se de produzir em escala crescente, inteiramente desproporcionada às condições do mercado interno. Era indústria não integrada na economia nacional, mas vinculada ao exterior, essencialmente.<sup>142</sup> Ela não trouxe capitais e não se

<sup>139</sup> Idem.

<sup>140</sup> Mauro Ribeiro: "Palavras de alento", in *Correio da Manhã*, Rio, 30 de maio de 1972.

<sup>141</sup> Idem, idem.

<sup>142</sup> "A nova fábrica de motores da Ford-Willys começará a produzir em novembro de 1974, numa escala inicial de 200 mil unidades/ano, podendo chegar a 400 mil, quando operar à plena capacidade, prevista no projeto de construção. Já no mês seguinte seguirá para os Estados Unidos o primeiro lote de motores, destinados aos carros da Ford norte-americana". (Mauro Ribeiro: "A nova fábrica da Ford", in *Correio da Manhã*, Rio, 8 de maio de 1972). "Em Taubaté, com a construção de 60 mil metros quadrados de instalações técnicas de montagem, começa uma nova fase da Ford. Os 200 mil motores a serem produzidos inicialmente — a previsão é para etapas seguintes de 400 e 600 mil motores, até 1975 — se destinarão a mercados internos e externos. O Maverick é um projeto moderno para romper as barreiras da exportação — afirma o Sr. Joseph Ó Neil". (*Jornal do Brasil*, Rio, 31 de maio de 1972). "Os dirigentes da Chrysler do Brasil não cabem em si de contentes: estão exportando, por mês, para a América Latina, notadamente para os países andinos, um total de US\$ 1 milhão (Cr\$ 6 milhões) em automóveis, caminhões e peças". (*Jornal do Brasil*, Rio, 31 de maio de 1972). "A instalação da fábrica de motores da Ford em Taubaté está também ligada a problemas trabalhistas da empresa na Europa. A fábrica da Corpora-