

igualmente, pela sua posição de conselheiro do Banco Lar Brasileiro (controlado pelo grupo Rockefeller), da Light, do Banco de Investimentos do Brasil (grupo Moreira Sales), da St. John Del Rey Mining Co. (Hanna). Também faz parte de órgãos governamentais, como a Comissão Consultiva de Política Industrial e Comercial do Ministério da Indústria e Comércio".⁹

Para servir a Antunes, isto é, para servir à Hanna, o Brasil, numa fase de fúria rodoviária, construiu o trecho ferroviário de condições técnicas mais avançadas. O diabo é que o resto da linha, a Central do Brasil, foi construído em outra época, e as pontes começaram a cair, quando passavam os trens de minério, e os trilhos a ceder, exigindo a reconstrução das pontes e a suspensão do trem de luxo entre Belo Horizonte e o Rio de Janeiro. Em Sepetiba, para servir à Hanna, estava, paralelamente, sendo construído moderno terminal, para receber navios de grande calado. Nem é por acaso que a exploração das jazidas da serra dos Carajás, no Pará, associando a Vale do Rio Doce, empresa estatal, e o truste norte-americano U. S. Steel, prevê a construção de excelente ferrovia, estimada em 415 milhões de dólares, de 970 quilômetros, para trens de mais de cem vagões, destinada a carrear o minério para o porto de Itaqui, onde será, por outro lado, construído moderno terminal marítimo: a U. S. Steel detém uma opção de compra da metade do minério extraído.¹⁰

As concessões feitas às empresas estrangeiras, dentro daquilo que se convencionou conhecer como "modelo brasileiro de desenvolvimento", tiveram exemplo característico no caso em que o Governo do Estado de Minas Gerais atraiu a fábrica de automóveis Fiat. Eis o rol das concessões, conforme texto publicado na imprensa: "As obrigações do Governo mineiro que deverão provocar maiores debates: pelo acordo, o Estado de Minas se compromete a ceder à nova sociedade (Fiat Automóveis S. A.) um terreno, situado na cidade de Betim, com cerca de 2 milhões de metros quadrados, realizando nele obras de terraplenagem que deverão atingir um volume de 10 milhões de metros cúbicos. Deve ainda criar nele toda a infra-estrutura necessária, que inclui: estradas externas à obra e via de acesso à rodovia São Paulo-Belo Horizonte; energia elétrica (50.000 kw); água potável (100 metros cúbicos por hora); água industrial (1.200 metros cúbicos por hora); 30 linhas telefônicas; um canal de telex bem como toda a rede de esgotos pluviais, industriais e sanitários. Terreno, estradas, obras de terraplenagem e de infra-estrutura estão avaliados, no acordo, em 31,5 milhões de cruzeiros. Diz o acordo: 'em consideração ao alto valor social da iniciativa', a Fiat mineira pagará esse montante em 45 anos, contados a partir de 1977, em prestações anuais de 700 mil cruzeiros, sem juros ou correção monetária. Somente no século vinte e um, precisamente no ano 2022, o Estado de Minas Gerais receberá a última prestação da venda do terreno".¹¹ Este não constituiu exemplo isolado; constituiu norma de conduta. E foi confirmado como tal no I Seminário de Integração Nacional, realizado no Rio, em 1973, com a presença e participação de 1.600 empresários, nacionais (ou tidos como tais) e estrangeiros, e 20 governadores estaduais, e que se resumiu, segundo depoimento de um

⁹ Idem. O organograma indicado no trabalho citado mencionava, ainda, as empresas COPA, da Scott Paper, e NORSUL do grupo Lorentzen. Quem desvendará, entretanto, todos os fios da meada, nessas redes de ligações e dependências?

¹⁰ Em *Opinião*, nº 45, Rio, 17 de setembro de 1973.

¹¹ Em *Opinião*, nº 22, Rio, 2 de abril de 1973.