



CNM-CUT Internacional

Confederação Nacional dos Metalúrgicos da CUT Ano IV nº 03 02.02.05

4 mil marcham por emprego no Fórum Social

Mais de 4 mil manifestantes se uniram à passeata sindical pelo emprego no Fórum Social Mundial, numa vivida e colorida demonstração de faixas e bandeiras.

Mais de 4 mil pessoas e cerca de 40 sindicatos participaram da passeata pelo emprego no Fórum social Mundial (FSM) em Porto Alegre, em 29 de janeiro ultimo. A marcha foi patrocinada pela FITIM e pelas confederações brasileiras de metalúrgicos afiliadas, a CNM-CUT e a CNTM-Força Sindical .

Encabeçada por uma grande faixa e seguida por um mar de outras faixas e bandeiras os manifestantes exigiam empregos decentes, direitos humanos, desenvolvimento sustentável e pediam a construção de amplas alianças sociais. Eles também expressaram a sua solidariedade às pessoas com empregos precários como os trabalhadores das Zonas de Processamento para Exportação (ZPEs), as zonas francas.



Duas carretas com aparelhagem de som acompanharam a passeata tornando possível que mais de 30 representantes de organizações participantes pudessem se expressar durante a marcha. A marcha percorreu cerca de três quilômetros através da área do FSM e do Acampamento da Juventude onde estavam milhares de pessoas.



Antes da passeata, durante o Fórum Social Mundial, a FITIM concentrou seu esforço na participação em outros eventos não-



(FITIM, 31.01.2005)

sindicais para construir relações fraternais com outros movimentos sociais e para garantir que temas sindicais fossem considerados durante o debate .

O secretário geral da FITIM, Marcello Malentacchi também falou no Fórum Parlamentar Mundial que aconteceu em Porto Alegre paralelamente ao Fórum . Nele Malentacchi discursou sobre o importante e legítimo papel que os sindicatos desempenham na negociação coletiva, sobre a necessidade de ligar o lugar de trabalho às lutas da comunidade e propôs alternativas sociais e econômicas que contrapõem-se à globalização neoliberal.(AG)

Trabalhadores planejam central mundial única

O chamado de Karl Marx expresso na última frase de seu Manifesto Comunista, escrito em 1948, "Trabalhadores do mundo todo, uni-vos!", nunca esteve tão próximo de se concretizar. Pelo menos no sentido estrutural das organizações. Representantes das duas maiores centrais internacionais operárias, a Confederação Internacional de Organizações Sindicais Livres (CIOSL) e a Confederação Mundial do Trabalho (CMT), reuniram-se no Fórum Mundial Sindical, encerrado terça-feira (26), com o objetivo de fazer do evento uma espécie de audiência pública em que todas as organizações, inclusive as nacionais independentes, pudessem dar contribuições para a construção dessa central internacional única, que tem lançamento previsto para primeiro de maio de 2007.

Tendo como principal desafio superar um longo processo de pluralismo histórico de confrontações, que pressupõe divisões ideológicas profundas, as entidades operárias pretendem integrar os sindicatos e as confederações para daqui há cerca de um ano compor a nível mundial um congresso constituinte aberto. “Neste momento, seria concretizado o fortalecimento do fragmentado movimento de representação trabalhista em todo o mundo”, afirma o vice-presidente da CMT, Manuel Zaguirre.

Já para Guy Ryder, secretário geral da CIOSL “as estratégias e a contundência do atual modelo de globalização estão matando o movimento sindical. Está cada vez mais difícil defender os direitos das classes operárias. Neste contexto, não bastam reações localizadas, uma resposta adequada só pode ser dada a nível internacional”.

De acordo com Zaguirre, a percepção de que as lutas das diferentes entidades dos trabalhadores têm o mesmo princípio básico, a defesa do direito do trabalhador, somada à necessidade histórica de fortalecer a categoria diante do modelo global de exclusão e injustiça social ofereceram os alicerces para o início das negociações, entre as duas maiores confederações e todo o movimento, há cerca de dois anos. Ele avalia que “este é um sonho antigo da classe operária. Em nome de um projeto necessário para o futuro, nós precisamos esquecer os enfrentamentos do passado porque um movimento fragmentado no atual contexto mundial não tem futuro nenhum, é um movimento morto”.

Em uma análise que assume que o movimento sindical precisa se reestruturar para evitar o desaparecimento, Júlio Roberto Gomes, presidente da Central Latino Americana de Trabalhadores (CLAT), defende que as discussões sejam mais aprofundadas e incluam questões como dívida externa, modelo de desenvolvimento, concentração de riquezas e a defesa do conjunto das populações de todo o mundo, não só dos trabalhadores, principalmente da América Latina, África e Ásia, onde a concentração da pobreza é ainda maior. “Uma organização mundial que seja maior que os sindicatos e que inclua os problemas específicos da juventude, mulheres, desempregados, populações marginais e excluídas socialmente em diferentes formas associativas é a chave para o êxito desta nova central”, defende Gomes. Ele afirma que essa nova concepção de sindicalismo já está em prática na atuação da Central Geral dos Trabalhadores (CGT) na Colômbia.

Na concepção de Guy Ryder, a proposta de um novo internacionalismo sindical é mais importante que a construção de uma estrutura única sindical. Ele acredita que uma central única representativa de trabalhadores de todo o mundo é de fundamental importância, mas deve ser encarada mais como uma ferramenta para uma atuação representativa que vai além da estrutural e que aproxime a categoria de sua representatividade.

“Os trabalhadores necessitam da melhor e mais forte representatividade que podemos construir. Mas esta não é a solução. Os trabalhadores hoje, em todo o mundo, não entendem a necessidade de se sindicalizarem, não enxergam o por quê de serem representados conjuntamente. Precisamos, em um trabalho diário, reduzir essa distância e engajar as pessoas”, garante Ryder. Ele defende também que a construção da central única internacional deve ser baseada no tripé formado pelas representações locais, nacionais e internacionais, sem imposições feitas de cima para baixo. “Trata-se de uma tarefa bastante difícil, mas possível e extremamente necessária”, conclui Ryder.

Realidade nacional

O Fórum Mundial Sindical foi aberto com a intervenção dos representantes das quatro organizações brasileiras dos trabalhadores, a Central Única dos Trabalhadores (CUT), a Confederação Geral dos Trabalhadores (CGT), a Força Sindical e a Central Autônoma dos Trabalhadores (CAT). Todos eles mostraram-se bastante abertos à construção dessa nova representação internacional para os trabalhadores, fundamentando seus discursos também na necessidade de combater o atual modelo neoliberal de desenvolvimento. Neste sentido, o presidente da CGT, Antônio Carlos dos Reis, o Salim, afirmou que um mundo mais solidário só é possível com a unidade dos trabalhadores”.

Em relação às diferenças ideológicas das organizações brasileiras, a posição geral reflete o contexto mundial, em que as diferentes concepções serão mantidas mas não impedirão uma atuação de união internacional pela defesa dos trabalhadores. “Existe um empenho das organizações neste sentido”, garante Maria Edinalva Bezerra de Lima, recém-eleita para compor o conselho executivo da CIOSL.

Segundo João Vaccari Neto, secretário de relações internacionais da CUT, as organizações operárias estão trabalhando tendo em vista os aspectos políticos e ideológicos tanto da CMT quanto da CIOSL e também das entidades independentes. “No entanto, essa central única internacional não pode ser feita nos mesmos moldes das atuais centrais, que são bastante inoperantes. É fundamental fazer mudanças profundas nas estruturas e aperfeiçoar o sistema democrático. Ainda há um privilégio aos sindicatos da Europa, por exemplo”, afirma ele. (Patrícia Bonilha) (*Carta Maior*, 28.01.2005)

França estuda mudar a jornada de 35 horas

O Parlamento da França iniciou na segunda-feira um debate sobre a jornada de trabalho de 35 horas, criada em 1998 pelo governo socialista de Lionel Jospin.

O governo atual, conservador, quer aprovar uma lei que modifique a jornada. Segundo críticos da semana de 35 horas, o desemprego não diminuiu e o custo para as empresas aumentou. Políticos da esquerda, no entanto, dizem que a jornada mais curta ajudou a criar empregos e acabou com práticas de trabalho arcaicas.

A nova regra deve permitir que as empresas paguem pelas horas excedentes, até o limite de 48 horas semanais, o máximo permitido pela União Européia. Hoje, as horas extras são limitadas a 180 por ano na França.

Pesquisas mostram que a semana de trabalho mais curta é popular entre os trabalhadores. *(Folha de S.Paulo, 03.02.2005)*

Fiat / GM negociação termina sem acordo

A Fiat SpA informou que o prazo de mediação com a General Motors Corp. (GM) sobre a aliança das duas companhias terminou, reiterando que a oferta de venda de sua divisão de automóveis para a montadora norte-americana é válida.

"A Fiat reafirma a visão de que a oferta de venda é válida, em vigor de acordo com seus termos e um importante ativo para o grupo", disse a montadora italiana em comunicado. A oferta pode ser exercida de 2 de fevereiro de 2005 a 24 de julho de 2010, anunciou a Fiat.

Pelo acordo assinado em 2000, que selou a aliança entre as duas companhias, incluindo joint ventures, a Fiat garantiu uma opção de venda de seu principal negócio para a montadora norte-americana.

A Fiat e a GM adiaram em um ano, até dezembro passado, os termos da opção de venda, que é válida pelos próximos cinco anos. Enquanto isso, os executivos das duas companhias negociaram em busca de uma solução para o impasse.

Na avaliação da GM, a Fiat violou o acordo de 2000 quando autorizou a recapitalização de 5 bilhões de euros da Fiat Auto e ao vender 51% de participação no braço financeiro da companhia. A Fiat anunciou que essas ações não violam o acordo.

Muitos investidores e analistas acreditam que as duas companhias irão concordar em anular a oferta de venda em troca de concessões para a Fiat que podem variar de 1 bilhão de euros a 3 bilhões de euros.

Os títulos da Fiat desabaram ontem na Bolsa de Milão e fecharam em queda de 5,39% devido ao impasse entre o grupo automobilístico italiano e a General Motors sobre o futuro do acordo assinado em 2000.

As ações da Fiat permaneceram em baixa durante toda a sessão e fecharam a 5,85 euros por título, em meio à incerteza diante do fim do prazo de mediação estabelecido pelos fabricantes para resolver o litígio.

O problema gira em torno da aliança assinada há quase cinco anos entre as empresas que, entre outras coisas, dava ao grupo italiano a possibilidade de vender a totalidade de seu negócio de automóveis ao gigante americano entre os dias 24 de janeiro de 2005 e 24 de julho de 2010.

A companhia de Detroit, no entanto, sustenta que a cláusula perdeu validade depois da ampliação de capital realizada pela Fiat em 2003, que reduziu a participação da GM na Fiat Auto de 20% para 10%, e a venda de 51% da financeira Fidis a um grupo de bancos.

O processo de mediação não teve êxito e, por isso, há a possibilidade de a questão terminar nos tribunais. Alguns, como o ministro italiano do Trabalho, Roberto Maroni, não descartam, no entanto, um consenso entre os dois grupos sem a necessidade de ir à Justiça, já que as negociações podem se prolongar até que a Fiat decida executar sua opção de venda.

"Seria desastroso colocar a questão nas mãos dos advogados e dos juizes", afirmou Maroni, antes de mostrar sua esperança em um acordo dado que Fiat teria até 2010 para tal. A questão da Fiat concentrou ontem as negociações na Piazza Affari, a Bolsa de Milão, onde também fecharam em queda as duas financeiras da família Agnelli, a IFIL (2,57%) e a IFI (0,76%). *(EFE) (Tribuna da Imprensa, 03.02.2005)*

Montadoras vão propor benefícios para argentinos

O encaminhamento das negociações do acordo automotivo do Mercosul tende a tomar um tom mais cordial entre brasileiros e argentinos e um rumo mais favorável aos apelos dos argentinos, que se queixam da concentração da produção de veículos no Brasil.

Uma das propostas é a liberação do Finame, uma linha de financiamento que usa recursos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), para caminhões fabricados na Argentina.

No ano passado, a Iveco, fabricante de caminhões do grupo Fiat, deslocou de Córdoba para Sete Lagoas, em Minas Gerais, uma linha de produção destinada ao mercado brasileiro justamente para que os consumidores pudessem utilizar a linha do BNDES. O Finame é um dos principais sistemas de comercialização de caminhões hoje no Brasil. Com a mudança, as vendas da Iveco cresceram.

Outra medida que está sendo estudada é a extensão dos benefícios tributários para taxistas que comprarem carros produzidos na Argentina. Hoje a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para táxis no Brasil só vale para veículos nacionais.

Mais do que essas propostas, ainda em fase de elaboração, a indústria automobilística começa, nas conversas de bastidor, a demonstrar que está mais interessada do que nunca no fortalecimento do bloco Mercosul por ter em vista a movimentação da Organização Mundial do Comércio (OMC) em relação a novas regras de comércio entre países.

Os dirigentes da indústria sabem que precisam fortalecer o bloco para enfrentar mudanças no âmbito do comércio mundial de veículos. Uma das alterações cogitadas é a possível redução da alíquota do Imposto de Importação no Brasil para carros fabricados fora do Mercosul.

Hoje, não há imposto para o intercâmbio de veículos entre Brasil e Argentina. Um acordo bilateral também está abrindo as fronteiras do setor entre Brasil e México. Mas carros fabricados fora do Mercosul e México só entram no mercado brasileiro mediante recolhimento de imposto de 35%.

Existe, ainda, a preocupação com a iminência de um acordo de intercâmbio comercial entre Mercosul e União Européia. "O fortalecimento do bloco é importante para os próximos acordos internacionais", resume o presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Rogelio Golfarb, que representa as montadoras no Brasil.

Golfarb lembra que o fortalecimento do bloco também é um objetivo que vem sendo perseguido pelas matrizes das montadoras. Ao longo dos dez últimos anos, as montadoras investiram cerca de US\$ 25 bilhões nos dois países, elevando para 4 milhões de veículos por ano a capacidade de produção automotiva na região. Cerca de US\$ 18 bilhões foram gastos no Brasil e o restante na Argentina. O objetivo maior desses investimentos, segundo lembra um executivo do setor, era tirar proveito do potencial de crescimento dos mercados internos dos dois países.

As projeções da indústria automobilística indicam potenciais de vendas anuais de 2 milhões de veículos no Brasil e 500 mil na Argentina. O mercado brasileiro chegou a 1,578 milhão de veículos em 2004 e o argentino, que vem se recuperando, ficou próximo de 300 mil.

Antes da crise econômica na Argentina, as montadoras distribuíam as linhas de montagem entre os dois países. Existia, inclusive, até 2001, obrigatoriedade de equilíbrio na balança comercial do setor automotivo dos dois países. Mas, a drástica queda nas vendas na Argentina e o aumento da competitividade do lado brasileiro deram início a um processo de migração de linhas de montagem para o lado brasileiro.

Com isso, a balança começou a resultar em superávits cada vez maiores para o Brasil. De um total de US\$ 1,6 bilhão em produtos automotivos (incluindo carros, chassis e peças) para o Brasil em 1999, as exportações da Argentina nesse setor desabaram para US\$ 800 milhões em 2003. No mesmo ano, as vendas de produtos automotivos do Brasil para a Argentina totalizaram US\$ 1,5 bilhão.

No ano passado, segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, a exportação de veículos e componentes para a Argentina somou US\$ 2,8 bilhões em divisas para o Brasil. No sentido contrário, a receita foi de US\$ 1,2 bilhão.

O desequilíbrio na balança vem da migração da produção. Já faz quatro anos que a Fiat deixou de produzir automóveis numa moderna fábrica que a montadora italiana tem em Córdoba.

Mas houve casos de quem aposta na recuperação da identidade do bloco. Caso da Toyota, que, ao contrário das demais montadoras, há mais de um ano decidiu investir US\$ 200 milhões para

ampliar a fábrica de Zárate , próxima a Buenos Aires, para a instalação de nova linha de utilitários. No Brasil, fica a fábrica de automóveis e, com essa estratégia, a montadora japonesa pretende fazer do Mercosul uma base de exportação para América Latina, Caribe e México.

Agora, com a recuperação dos dois mercados e o propósito do fortalecimento do bloco mais firme, as montadoras já começam a distribuir os novos projetos entre os dois países. A Peugeot está produzindo o modelo 307 na Argentina e Volkswagen e a Renault já incluíram as suas fábricas no país vizinho nos projetos dos lançamentos de novos automóveis. (Marli Olmos) (*Valor*, 31.01.2005)

Gerdau lucra R\$ 3,2 bilhões em 2004

O aumento significativo de lucro, receita e margem anunciado ontem pela Gerdau marca o início de uma safra de balanços recordes para o setor siderúrgico. Os resultados das empresas estão influenciados pela alta da demanda e dos preços no mercado interno e, principalmente, internacional. Maior produtora de aços longos das Américas, a Gerdau fechou 2004 com lucro líquido consolidado de R\$ 3,2 bilhões, alta de 158% ante 2003. A siderúrgica não só obteve o maior resultado de sua história, como superou o lucro de R\$ 3,06 bilhões do Bradesco no período.

O vice-presidente-executivo de Finanças e diretor de Relações com Investidores, Osvaldo Schirmer, diz que, por causa dos preços altos, a empresa fechou o ano com margem bruta de 31,9% - aumento de 7,3 pontos percentuais ante 2003. A receita líquida somou R\$ 19,597 bilhões, alta de 46,6%. As operações da Gerdau no Brasil responderam por 55% do faturamento consolidado do grupo, e as unidades da América do Norte, por 40,4% - os outros 4,4% vieram das empresas no Chile, Uruguai e Argentina.

Em volume, as vendas atingiram 12,6 milhões de toneladas, 3,4% superiores às de 2003. Na América do Norte, foram vendidos 5,4 milhões de toneladas, 5,3% a mais do que no ano anterior; nas unidades do Chile, Uruguai e Argentina, o volume alcançou 520,4 mil toneladas (alta de 25%).

Para 2005, a previsão é de que a demanda continue aquecida - crescimento em torno de 5% nos Estados Unidos e 6% no Brasil - e os preços sigam pressionados, principalmente pelos aumentos das principais matérias-primas do setor, como carvão e minério de ferro. A Gerdau diz que não tem previsão de reajuste de preços no curto prazo, mas admite que, se a alta dos insumos for muito forte, certamente deverá anunciar aumentos.

A partir de 2006, a Gerdau deve reduzir a pressão do minério de ferro sobre os custos, quando entrar em operação uma de suas três minas que, juntas, têm reservas de 400 milhões de toneladas. A previsão é de que a mina produza 25% das necessidades do grupo no primeiro ano de operação. Segundo o vice-presidente sênior, Frederico Gerdau Johannpeter, o grupo hoje usa de 4,5 milhões a 5 milhões de toneladas de minério de ferro. "O objetivo é produzir entre 40% e 50% das nossas necessidades".

Com investimentos programados de US\$ 3,2 bilhões de 2005 a 2007, a Gerdau pretende elevar a produção de aço bruto para 21 milhões de toneladas, ante as 15,5 milhões atuais. A produção de laminados deve saltar de 13 milhões para 15,5 milhões de toneladas. (tribuna da Imprensa, 02.02.2005)

60º aniversário do fim da Segunda Guerra

A indústria alemã e a Segunda Guerra Mundial

A economia alemã floresceu na época do nazismo graças especialmente aos trabalhadores forçados. A discussão política sobre sua indenização arrastou-se por décadas. Pagamentos aos sobreviventes devem estar concluídos até meados do ano.

Faz cinco anos que se criou a Fundação Lembrança, Responsabilidade e Futuro, a qual regulamentou definitivamente a polêmica questão da indenização de pessoas forçadas ao trabalho durante o regime nazista. Seu financiamento cabe meio a meio ao governo federal e a uma iniciativa de empresas alemãs. Vivem hoje ainda cerca de 1,7 milhão de ex-trabalhadores forçados, com o direito de receber uma quantia de até 7600 euros. Até meados deste ano, os pagamentos devem estar concluídos, perfazendo quase 2 milhões de beneficiados.



Execução de trabalhadores forçados em Colônia, 1944

Em fins da década de 90, trabalhadores forçados sobreviventes da ditadura nazista apresentaram nos Estados Unidos uma demanda conjunta contra grandes empresas alemãs, entre as quais a BMW, a Daimler-Benz, o Deutsche Bank, a Siemens e a Volkswagen. Todas elas tinham desempenhado um papel importante no abuso organizado da força de trabalho dos judeus, segundo Edward Fagan, advogado nova-iorquino dos demandantes.

As empresas alemãs viram-se então confrontadas com demandas milionárias, além da perda de credibilidade e imagem. Durante décadas, elas tinha se oposto com sucesso ao pagamento de indenizações aos sobreviventes, alegando ter sido obrigadas a recorrer ao trabalho escravo. Em sua opinião, somente o Estado alemão é que deveria se encarregar das indenizações.

Indústria foi beneficiada

No entanto, segundo o historiador Dietrich Eichholz, foram muitas as companhias alemãs que se beneficiaram com o trabalho forçado. Ao final da guerra, o patrimônio da indústria alemã era 17 vezes maior do que em 1939. O regime nacional-socialista havia perdido a guerra, mas a indústria se beneficiara com ela. Os internados em campos de concentração e os prisioneiros de guerra obrigados a trabalhar não eram remunerados, os que vinha da Polônia e da União Soviética recebiam pagamentos mínimos e os de outras nações ocidentais quase o mesmo que os trabalhadores alemães.

Esquecer, recalcar, delongar – este era o lema de muitas firmas alemãs após o fim da guerra, quando se tratava das reivindicações de antigos trabalhadores forçados. Poucas das centenas de empresas que se aproveitaram dessa mão-de-obra estavam dispostas a compensar os salários mal pagos e os danos à saúde.

Ao todo, durante a Segunda Guerra Mundial foram trazidos das regiões ocupadas para a Alemanha 12 milhões de trabalhadores forçados. Já em 1939 a indústria alemã registrava a falta de 1,2 milhão de trabalhadores, convocados para o serviço militar. Para poder compensar esse déficit, a indústria passou a exigir a disponibilização de nova força de trabalho para manter a produção em funcionamento.

Segundo o professor de História Ulrich Herbert, da Universidade de Freiburg, não foi a ditadura nazista e sim firmas como a Blohm und Voss, a Schering, a Deutsche Reichsbahn, a Thyssen e a Mannesmann que, por si próprias, obrigaram os prisioneiros a trabalhar em condições desumanas.

Acordo tardio

Já em 1986, o Parlamento Europeu aprovou uma resolução exortando a indústria alemã a indenizar antigos escravos do nazismo. Mas foi preciso que se começasse a abrir os arquivos, aumentando a pressão pública, para que as empresas se dispusessem a ceder. E, desde que bancos suíços e organizações judaicas entraram em acordo nos Estados Unidos, em meados da década de 90, as firmas alemãs que até então recusavam responsabilidade começaram a tombar como pedras de dominó. Allianz, Degussa, Deutsche Bank, Dresdner Bank passaram a compensar os trabalhos prestados à força durante o nazismo. A Volkswagen e a Siemens decidiram instituir um fundo para prestar apoio individual aos sobreviventes.

Em 1999, após negociações emperradas, chegou-se finalmente a um acordo. De um lado, encontravam-se o governo e representantes da indústria alemã; do outro, associações de vítimas do nazismo do Leste e do Centro da Europa, bem como dos Estados Unidos. Um ano mais tarde, criou-se a fundação Lembrança, Responsabilidade e Futuro, dotada com 5 bilhões de euros, uma soma simbólica, se comparada com os 50 bilhões de euros que a República Federal da Alemanha pagou a título de indenização a sobreviventes do Holocausto desde 1945.

Até hoje aderiram à fundação mais de 6500 empresas alemãs. Cerca de 1,5 milhão de ex-trabalhadores forçados de 80 países foram indenizados, com idades entre 60 e 100 anos, a maioria da Polônia, Ucrânia e Rússia – muitos deles, portanto, eram crianças quando foram obrigados a trabalhar pelos nazistas. (Michael Marek / Ik) (*DeutscheWelle*, 27.01.2005)

Guerra trouxe indústria pesada ao Brasil

Brasil foi único país latino-americano a participar da Segunda Guerra Mundial. Cerca de 26 mil brasileiros lutaram na Itália. O apoio aos Aliados trouxe uma modernização militar, mais poder na América do Sul e industrialização ao país.

A participação brasileira na Segunda Guerra Mundial foi negociada entre setembro de 1939 e agosto de 1942 com os Estados Unidos. Segundo o Centro de Pesquisa e Documentação (CPDOC) da Fundação Getúlio Vargas, no Rio de Janeiro, "tratou-se do fornecimento de materiais estratégicos aos Estados Unidos e da permissão para o estacionamento de tropas norte-americanas nas bases do Nordeste; como contrapartida, o governo brasileiro reivindicava financiamento para a criação da Companhia Siderúrgica Nacional e o reequipamento e modernização das Forças Armadas".

Getúlio Vargas governava desde 1930 o maior país da América do Sul, com 45 milhões de habitantes. Ideologicamente, simpatizava com as potências do Eixo (Alemanha, Itália e Japão), fato que alguns

membros de seu governo confirmaram em declarações públicas. Através do autogolpe de 10 de novembro de 1937, revogou a Constituição de 1934, proibiu os partidos e instituiu a ditadura do Estado Novo.

Alemanha era principal parceiro comercial

Entre 1933 e 1938, o Brasil manteve intensas relações comerciais com a Alemanha nazista, que via no regime autoritário de Vargas um parceiro ideal. Em 1938, um quarto das importações alemãs, sobretudo matérias-primas e produtos agrícolas, vieram do Brasil, enquanto o comércio brasileiro com os EUA recuou. No mesmo ano, o Brasil importou armas da Alemanha. Daí a situação começou a mudar.

A pretexto de fortalecer o nacionalismo brasileiro, Vargas proibiu em 1938 a atividade política de estrangeiros, com o que reprimiu principalmente os 800 mil imigrantes da região Sul. Estes até então haviam sido abastecidos da Alemanha com propaganda nazista, incluindo material escolar, jornais e filmes. O partido nazista no Brasil, criado em 1931 e que contava com cerca de 5 mil filiados, foi proibido, devido à participação em agitações políticas.

Doutrina Monroe e "boa vizinhança"

Após a eclosão da guerra na Europa, os EUA aumentaram a pressão, por meio da chamada "política da boa vizinhança" e ajuda financeiras, para que os países sul-americanos apoiassem os aliados. Em 1939, Washington concedeu um crédito de 70 milhões de dólares ao Brasil, mas o país inicialmente se manteve neutro.

Com a invasão da França pela Alemanha e o alastramento da guerra para o Norte da África em 1940, os EUA acordaram de vez. Além disso, Vargas assustou os Aliados em junho de 1940 com um discurso de elogio ao Eixo. "Com esta manobra, ele aproximou-se mais uma vez do III Reich para aumentar o preço de sua aliança e, com isso, elevar a ajuda esperada dos EUA", escreve a historiadora Ursula Prutsch, do Instituto de História da Universidade de Viena.

Ajuda militar

Entre julho e dezembro de 1941, os EUA aumentaram suas ofertas militares, técnicas e financeiras. Dentro do espírito da Doutrina Monroe e da "solidariedade continental", em fevereiro de 1941, Vargas prometeu seu apoio aos americanos, caso estes fossem atacados por um país não-americano. No mesmo ano, os EUA iniciaram o financiamento da construção da Companhia Siderúrgica Nacional de Volta Redonda, principal símbolo da industrialização brasileira.

Além disso, segundo o CPDOC, em 1942 o governo norte-americano prometeu fornecer armas e munições ao Brasil no valor de US\$ 200 milhões (há autores que falam em até US\$ 1 bilhão). Em contrapartida, os brasileiros deveriam vender toda a produção de materiais estratégicos – bauxita, berilo, cromita, ferro-níquel, diamantes industriais, minério de manganês, mica, cristais de quartzo, borracha, titânio e zircônio etc – para o "grande irmão" do Norte. Os EUA instalaram suas bases militares no Nordeste e, no ano seguinte, concederam uma moratória da dívida externa brasileira.

O Brasil na guerra

Isso permitiu ao governo brasileiro aumentar os gastos militares, que chegaram a representar 36,5% do orçamento federal em 1942. "Com a bênção financeira e técnica dos EUA, o Brasil pôde consolidar sua hegemonia na América Latina, sobretudo em relação à Argentina. O Brasil obteve três quartos dos investimentos militares norte-americanos na região latino-americana durante os anos de guerra", afirma Prutsch.

Depois que submarinos alemães afundaram cerca de 20 navios mercantes brasileiros em fevereiro e agosto de 1942, o Brasil declarou guerra à Alemanha e Itália em 28 de agosto. A partir de 30 de junho de 1944, cerca de 26 mil pracinhas da Força Expedicionária Brasileira (FEB) foram treinados e equipados pelos EUA, incorporados ao 5º Exército norte-americano e enviados ao front na Itália. Um grupo de caça da Força Aérea Brasileira realizou 2250 operações militares. No total, 1889 brasileiros morreram na guerra, 75% deles em ataques de submarinos (cerca de 650 no front).

Para a população brasileira, o cotidiano da guerra teve duas faces: por um lado, a propaganda de guerra restringiu direitos individuais e reprimiu diferenças étnicas; por outro, a infra-estrutura, sobretudo o sistema de transportes, chegou à beira do colapso devido à escassez de petróleo. Em algumas regiões, houve também escassez de determinados alimentos, produtos industriais e gasolina, o que fez os preços dispararem. Não foi surpresa, portanto, que com o fim da guerra tenha chegado também o fim da ditadura do Estado Novo. (Geraldo Hoffmann) (*DeutscheWelle*, 27.01.2005)

CNM-Internacional é um informativo da Secretaria de Relações Internacionais da Confederação Nacional dos Metalúrgicos – **CNM-CUT**, editado pela Consultoria Econômica e Social Integrada
Secretário Geral da **CNM** : Fernando Lopes
Jornalista Responsável : Antonio Carlos Castro (MTb 36.741/SP)
internacional@cnmcut.org <http://www.cnmcut.org.br>