

~~_____~~ Seminário

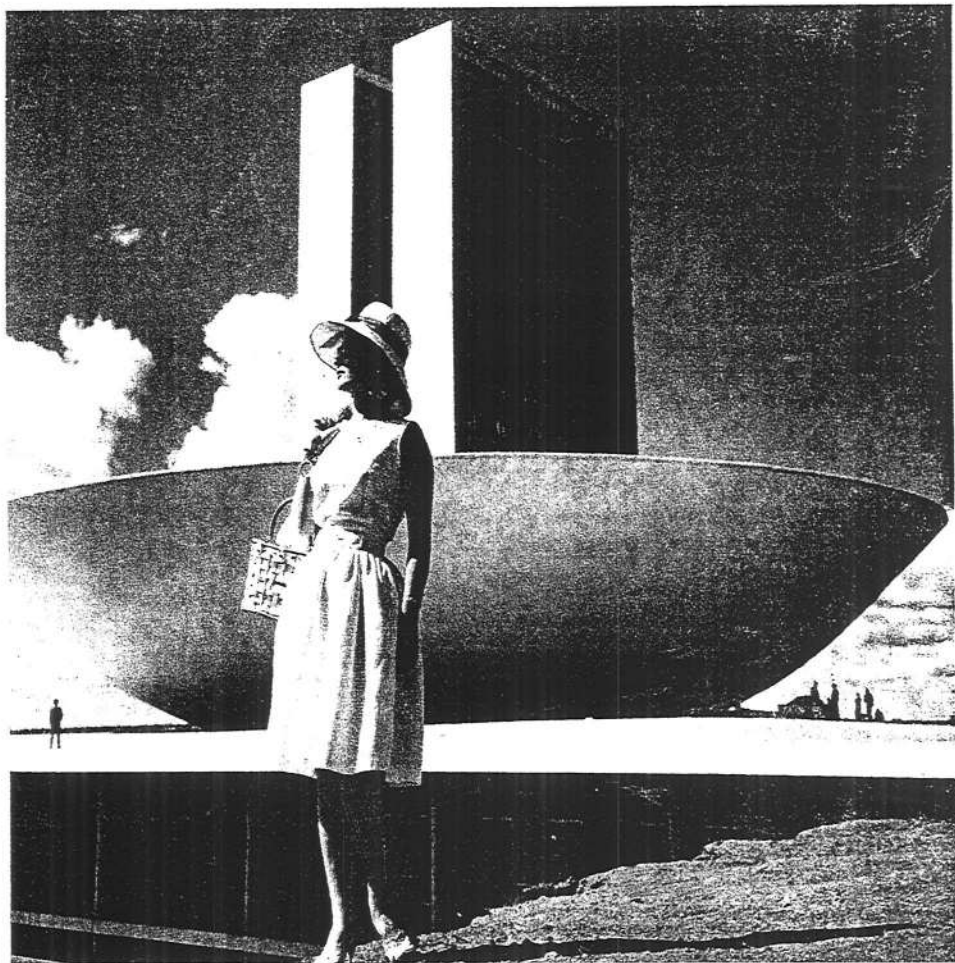
Cap. 9 → Capitalismo Tardio e Sociedade Moderna
 João Manuel Cardoso de Mello e Fernando A. Nova

• INTRODUÇÃO

Os mais velhos lembram-se muito bem, mas os mais moços podem acreditar: entre 1950 e 1979, a sensação dos brasileiros, ou de grande parte dos brasileiros, era a de que faltava dar uns poucos passos para finalmente nos tornarmos uma nação moderna. Esse alegre otimismo, só contrariado em alguns rápidos momentos, foi mudando a sua forma. Na década dos 50, alguns imaginavam até que estaríamos assistindo ao nascimento de uma nova civilização nos trópicos, que combinava a incorporação das conquistas materiais do capitalismo com a persistência dos traços de caráter que nos singularizavam como povo: a cordialidade, a criatividade, a tolerância. De 1967 em diante, a visão de progresso vai assumindo a nova forma de uma crença na modernização, isto é, de nosso acesso iminente ao “Primeiro Mundo”.

Havia certamente bons motivos para afiançar o otimismo. A partir dos anos 80, entretanto, assiste-se ao reverso da medalha: as dúvidas quanto às possibilidades de construir uma sociedade efetivamente moderna tendem a crescer e o pessimismo ganha, pouco a pouco, intensidade.

Para tratar das relações entre as transformações econômicas e as mutações na sociabilidade, manifestas na dura vida cotidiana e na precária privacidade, começamos, portanto, por distinguir os momentos significativos que se estendem do pós-guerra aos nossos dias. Entre 1945 e 1964, vivemos os momentos decisivos do processo de industrialização, com a instalação de setores tecnologicamente mais avança-



dos, que exigiam investimentos de grande porte; as migrações internas e a urbanização ganham um ritmo acelerado. O ano de 1964 marca uma inflexão, com a mudança do “modelo” econômico, social e político de desenvolvimento, e esta transformação vai se consolidando a partir de 1967-68. Mas, nesse período (1964-79), as dimensões mais significativas dessa mudança não eram perceptíveis, deixando a impressão de uma continuidade essencial do progresso, manchada, para muitos, pelo regime autoritário. A partir de 1980 (“a década perdida”), finalmente, a nova realidade se impõe. Malgrado hesitantes tentativas de reinversão, consolida-se nas suas ex-

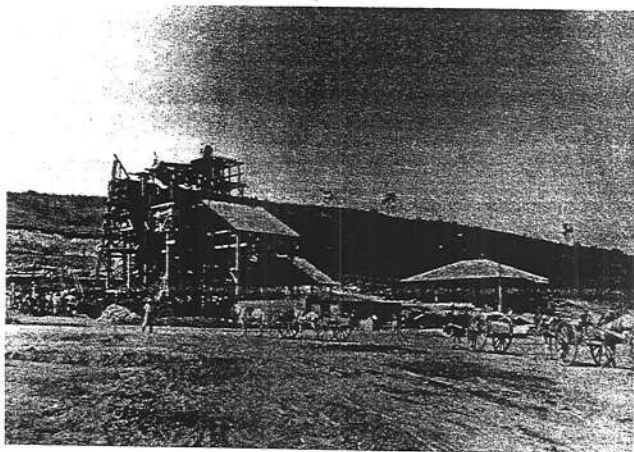
1. A atriz e cantora Odete Lara visita Brasília em junho de 1960. A virada para os anos 60 ficou marcada como um dos momentos mais efervescentes da vida nacional. Brasília, a recém-inaugurada capital da República, construída em cinco anos, era o mais acabado monumento da moderna arquitetura brasileira. Movimentos como a Bossa Nova e o Cinema Novo revigoravam o ambiente cultural. (Arquivo do Estado de São Paulo/ Fundo Última Hora)

pressões limítrofes (estagnação econômica, superinflação, desemprego, violência, escalada das drogas etc.), nestes dias atuais em que vivemos.

Nossa análise da modernidade brasileira parte do otimismo para a desilusão, e jogará simultânea e permanentemente com elementos das várias fases do conjunto do período, de forma a dar conta das conexões e da diversidade de ritmos nas várias esferas da realidade em movimento.

OS NOVOS PADRÕES DE CONSUMO

Num período relativamente curto de cinquenta anos, de 1930 até o início dos anos 80, e, mais aceleradamente, nos trinta anos que vão de 1950 ao final da década dos 70, tínhamos sido capazes de construir uma economia moderna, incorporando os padrões de produção e de consumo próprios aos países desenvolvidos.¹ Fabricávamos quase tudo. O aço, até aços especiais, na Companhia Siderúrgica Nacional, na Cosipa, na Usiminas, na Acesita, em Tubarão etc. Saíam da Petrobrás e de suas subsidiárias, da indústria petroquímica, o petróleo e seus derivados, a gasolina, o óleo diesel, o óleo combustível, o asfalto, o plástico, o detergente, vários outros materiais de limpeza, os produtos que permitem a fibra sintética etc. A engenharia brasileira erguera hidroelétricas gigantescas, equipadas com geradores e turbinas nacionais, de Furnas, Três Marias e Urubupungá até Itaipu. A indústria do

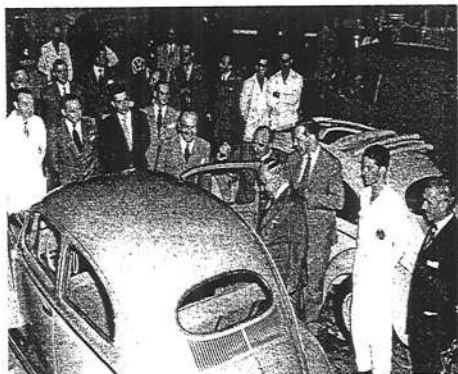


2. Construção da Companhia Siderúrgica Nacional nos anos 40. (Arquivo do Estado de São Paulo/Fundo Última Hora)



3. Em 1955, operários comemoram a descoberta de mais um poço de petróleo na Bahia. (Acervo Iconographia)

4. Em outubro de 1953 a Volkswagen apresentava ao presidente Getúlio Vargas os modelos montados naquele mesmo ano, com componentes importados, na fábrica instalada em São Paulo: o fusca e a kombi. A empresa alemã foi a primeira a aceitar o convite para fabricar seus veículos no Brasil. (Arquivo Nacional)



alumínio era uma realidade, a do cimento, a do vidro e a do papel cresceram e se modernizaram; as indústrias tradicionais, de alimentos, a têxtil, de confecções, calçados, bebidas, móveis, também. A indústria farmacêutica e a de produtos de beleza deram um salto extraordinário. Desenhamos um sistema rodoviário que cortava o Brasil de ponta a ponta, com algumas estradas de padrão internacional, as primeiras a Via Dutra, ligando São Paulo ao Rio de Janeiro, a Via Anchieta, de São Paulo a Santos, e a Via Anhangüera, de São Paulo a Jundiaí e, depois, até Campinas. Podíamos levantar arranha-céus altíssimos, feitos de aço, concreto e vidro, equipados com elevadores nacionais. Produzíamos automóveis, utilitários, caminhões, ônibus, tratores.

Dispúnhamos, também, de todas as maravilhas eletrodomésticas: o ferro elétrico, que substituiu o ferro a carvão; o

5. Adotado pelo governo de Juscelino Kubitschek (1956-60), o projeto de expansão de uma indústria automobilística no país ganha impulso e várias fábricas iniciam sua produção. Acima, o Dauphine, lançado pela Willis Overland em 1959, sob licença da Renault. (Acervo Iconographia)