



**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS – IH  
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

**MATHEUS MENDONÇA E SILVA**

**A Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento  
Econômico e os projetos para o setor ferroviário (1948-1954)**

**Brasília-DF  
Dezembro de 2018**



**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA**  
**INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS – IH**  
**DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA**  
**CURSO DE GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA**

**MATHEUS MENDONÇA E SILVA**

**A Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento  
Econômico e os projetos para o setor ferroviário (1948-1954)**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Departamento de História do Instituto de Ciências Humanas da Universidade de Brasília, como requisito parcial para a obtenção dos graus de licenciado e bacharel em história, sob orientação da Professora Dr.<sup>a</sup> Ione de Fátima Oliveira.

**Brasília-DF**  
**Dezembro de 2018**

DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA  
CURSO DE GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

**A Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico e os projetos para o setor ferroviário 1948-1954**

Este Trabalho de Conclusão de Curso foi julgado adequado para obtenção dos graus de bacharelado e licenciatura em história. Aprovado em forma final pelo Departamento de História do Instituto de Ciências Humanas.

Brasília, 07 de dezembro de 2018.

Banca Examinadora:

---

Prof. Dr.<sup>a</sup> Ione de Fátima Oliveira (Orientadora)  
Universidade de Brasília

---

Prof. Dr. Luiz Paulo Ferreira Noguezól  
Universidade de Brasília

---

Prof. Dr. Carlos Eduardo Vidigal  
Universidade de Brasília

Brasília  
2018

## RESUMO

Este trabalho estuda a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico através das teorias desenvolvimentistas e de planejamento. Ele aborda parte da história do planejamento econômico brasileiro, descreve as dificuldades de financiamento pelo capital estrangeiro na década de 1950 e analisa os projetos para o setor ferroviário. Para o nosso intento, descrevemos os projetos do setor ferroviário individualmente, destacando suas dificuldades de financiamento.

**Palavras-chave:** Planejamento; desenvolvimento; capital estrangeiro; setor ferroviário.

## **ABSTRACT**

This paper studies the Brazil-United States Mixed Commission for Economic Development through developmental and planning theories. It covers part of the history of Brazilian economic planning, describes the difficulties of financing foreign capital in the 1950s and analyzes the projects for the rail sector. For our purpose, we describe the individual railway projects, highlighting their financing difficulties.

**Keywords:** Planning; development; foreign capital; rail sector.

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>7</b>
<b>1. DESENVOLVIMENTISMO: PLANEJAMENTO E COOPERAÇÃO ECONÔMICA EM MEADOS DO SÉCULO XX</b>	<b>8</b>
1.1 A IDEOLOGIA DO PLANEJAMENTO	10
1.2 COOPERAÇÃO ECONÔMICA	15
<b>2. COMISSÃO MISTA BRASIL-ESTADOS UNIDOS PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO</b>	<b>17</b>
2.1 DAS PRIMEIRAS NEGOCIAÇÕES DIPLOMÁTICAS ÀS AMBIGUIDADES CONSTRUTIVAS	21
2.2 A ECONOMIA BRASILEIRA SEGUNDO A CMBEU	24
2.3 O PROGRAMA DA CMBEU	30
2.4 DAS NEGOCIAÇÕES SOBRE FINANCIAMENTO E O FIM DA CMBEU	31
<b>3. PROJETOS DA CMBEU PARA O SETOR FERROVIÁRIO</b>	<b>35</b>
3.1 FERROVIAS DO COMPLEXO CENTRAL DO BRASIL	37
3.2 PROJETOS PARA A REGIÃO SUL	39
3.3 REMODELAÇÃO DAS FERROVIAS PAULISTAS	40
3.4 FERROVIAS DO CENTRO OESTE	42
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>44</b>
<b>RERERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	<b>45</b>

## INTRODUÇÃO

Este trabalho analisa a abordagem historiográfica acerca da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico – CMBEU, estudando-a através dos conceitos de planejamento e desenvolvimentismo. Grande parte dos trabalhos que a abordou, relegou-a a um papel secundário dentro dos governos Dutra e Vargas, explorando pouco a natureza dos seus projetos de desenvolvimento. Por esse motivo, propomos uma análise dos projetos do setor ferroviário, financiados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico – BNDE, durante o ano de 1954.

No primeiro capítulo, abordamos a conjuntura histórica do desenvolvimentismo e do planejamento desde o início do século XX, de modo a nos levar aos problemas que tornam necessário o surgimento da Comissão: os pontos de estrangulamento da economia provocados pelo crescimento industrial da década de 1930 e o problema da balança de pagamentos. A partir dessa conjuntura, nos foi oportuno trabalhar com as relações diplomáticas Brasil-Estados Unidos, dos anos de 1950, quando parte do corpo diplomático brasileiro julgava ter o Brasil grande poder de barganha com o aliado norte-americano.

No segundo capítulo, tratamos acerca da própria Comissão: a história diplomática que a antecedeu; sua estrutura; os erros e acertos da economia brasileira percebidos pela CMBEU, dos problemas de financiamento via Eximbank ou Banco Mundial; e, do seu fim e dissolução.

No terceiro capítulo descrevemos a dificuldade de obtenção de financiamentos externos, fazendo um estudo dos projetos que receberam parte dos recursos via BNDE, mas que tiveram de ser reelaborados. A não execução completa do programa de reaparelhamento ferroviário, proposto pela CMBEU, poderia ser a causa do abandono e quase desistência desse modelo de transporte?

Pretendemos, por fim, com esse trabalho responder à pergunta sobre qual tipo de desenvolvimentismo era o desejado pelos técnicos que compunham a Comissão. Por esse motivo, podemos destacar a participação de Roberto Campos, Lucas Lopes e inúmeros outros atores, de modo a tentar entender suas influências a partir de suas memórias.

## 1. DESENVOLVIMENTISMO: PLANEJAMENTO E COOPERAÇÃO ECONÔMICA EM MEADOS DO SÉCULO XX

O desenvolvimento de um país não é fenômeno exclusivamente protagonizado por um ator, seja ele o empresariado, o operário ou o Estado. Como também não pode ser somente estudado por um viés economicista. Mas é possível, no entanto, entendê-lo por uma análise política, social ou econômica. A definição de desenvolvimento é defendida como sendo as transformações revolucionárias na técnica e infraestrutura, ocorridas desde o século XVIII ao XX, desencadeadas pelo advento do mercado mundial capitalista. Dentro dessa concepção, engloba-se outra, a noção de autodesenvolvimento, que são as transformações ocorridas no âmbito da vida individual, na potencialização dos poderes do próprio homem, na ampliação da experiência humana.

Muitos são os analistas da teoria do desenvolvimento. Na década de 1960 vários especialistas nos campos da sociologia e economia debruçaram-se sobre essa temática. Estudiosos da América Latina, por exemplo, definiram o desenvolvimentismo como o conjunto das transformações às quais as sociedades não industrializadas ou em sua fase incipiente de industrialização realizariam um tipo de produção capitalista e de organização social. Outros destacaram o protagonismo do Estado nacional, atribuindo a ele o papel de árbitro entre os grupos econômicos e políticos.<sup>1</sup>

O debate até os dias de hoje segue sem consenso. Uma divisão do pensamento econômico brasileiro pode ser esboçada com a contribuição de Ricardo Bielchowsky, que identificou cinco correntes que participaram do debate econômico dos anos de 1945-1964. São elas: A) corrente neoliberal defensora do livre-mercado para atingir a eficiência econômica, defendendo o equilíbrio monetário e financeiro; B) três correntes desenvolvimentistas, uma no setor privado, favorável ao apoio estatal e antiliberal; outra no setor público, não nacionalista, favoráveis à industrialização, mas com preferências para soluções privadas, tendo uma aproximação com os neoliberais; e, a terceira composta por nacionalistas defensores das inversões estatais em apoio à industrialização. C) A quinta corrente, socialista, composta por intelectuais do Partido Comunista brasileiro, para os quais,

---

<sup>1</sup> São vários autores que defendem a atuação estatal. Entre os estudiosos do cenário latino-americano estão François Perroux, Hoselitz e Echevarria. In MONTEIRO NETO, Aristides (org.). **Sociedade, política e desenvolvimento**. Brasília: Ipea, 2014, p. 25.

o desenvolvimento das forças produtivas fazia parte de uma etapa necessária para o processo de transição do socialismo.<sup>2</sup>

Dentre das correntes desenvolvimentistas, destaca-se a projeção que a Comissão Econômica para América Latina (CEPAL) teve no campo da política econômica em fins dos anos 1940 e a década de 1950 ao auxiliar e promover o planejamento para o desenvolvimento dos países periféricos. A preocupação básica era de explicar o atraso da América Latina em relação aos centros desenvolvidos e procurar maneiras de superá-lo.

Para a CEPAL os países periféricos da América Latina estavam amarrados pela falta de dinamismo de suas estruturas produtoras baseadas num punhado de produtos primários, com pouco desenvolvimento industrial e tecnológico, teleguiadas pelos mercados consumidores dos centros. A falta de integração interna, com intensa descontinuidade entre regiões mais avançadas e regiões bastante atrasadas, tolhia-lhes a possibilidade de capitalizar e difundir os efeitos propulsores das já modestas melhorias de produtividade, enquanto centros desenvolvidos, formados por estruturas produtivas mais homogêneas e mais industrializadas, produzindo uma gama diversificada de produtos principalmente para o mercado interno, desfrutavam de todo seu avanço e difusão tecnológica. E o fosso entre países ricos e pobres tendia a se acentuar, pois nas transações comerciais entre ambos, o centro tirava vantagem de sua supremacia sobre a periferia, impondo preços cada vez mais altos aos produtos industrializados que lhes exportava, enquanto importava produtos primários a *bon marché*.<sup>3</sup>

A CEPAL argumentava que devesse ser invertido o eixo básico da economia de agroexportadora para a industrial. Mudando seu eixo dinâmico, do mercado agrário-exportador, para o mercado interno. Isso implicava necessariamente definir estratégias de desenvolvimento industrial que não iam de encontro dos investimentos estrangeiros. Parte dela endossou o recurso ao capital estrangeiro em dois aspectos: 1) Caso da escassez de capital, presente nas maiorias das realidades latino-americanas, como recurso à “poupança externa”; 2) Como empréstimos governo a governo e a captação de recursos via colocação de bônus no tesouro, porque ambas corriam em forma de juros menores do que encargos financeiros de inversões diretas de capital privado estrangeiro.<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> BIELSCHOWSKY, Ricardo. **Pensamento econômico brasileiro: o ciclo ideológico do desenvolvimento**. 4. ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 2000, p. 33-34.

<sup>3</sup> MANTEGA, Guido. **A economia política brasileira**. 5. ed. Petrópolis: Editora Vozes, 1984, p. 36.

<sup>4</sup> Ibid. p. 41.

## 1.1 A IDEOLOGIA DO PLANEJAMENTO

Não nos podemos conformar com sermos apenas um país exportador de matérias-primas, porquanto essa condição é própria dos países semicoloniais. Temos que tratar das nossas indústrias de transformação, da exportação de produtos manufaturados e da sua colocação nos mercados externos, de maneira a adaptar nosso comércio às suas exigências, às peculiaridades e aos rumos seguidos por sua economia. Não nos devemos adaptar à doutrina uniforme, mas nos adaptarmos às condições e às necessidades de cada país nos planos das relações comerciais.<sup>5</sup>

A situação dos países imediatamente dependentes da exportação de matérias primas e cuja balança comercial está sujeita, imediatamente ao mercado mundial, vive à mercê de colapsos frequentes nas suas forças econômicas. Os preços mundiais tornam-se cada vez menos remuneradores para os países fornecedores de matérias-primas e gêneros de alimentação.<sup>6</sup>

Planejamento consiste em uma técnica burocrática de organização das informações, análise de problemas, tomadas de decisões e controle das execuções de políticas públicas em diversas áreas. No Brasil, a técnica do planejamento econômico e financeiro não foi teorizada e posta em prática em uma só vez. Os problemas do desenvolvimento brasileiro também se colocaram através de dilemas práticos que exigiram mais do que um único esforço.

Em meados do século XX, o liberalismo econômico era contestado por sua insuficiência para resolver as crises do capitalismo. O Keynesianismo, por exemplo, como solução para a crise de 1929 e superação da grande depressão, advogava que o Estado devesse agir sempre que houvesse necessidade para a retomada do pleno emprego e para o controle da deflação.

No início do século XX, o governo brasileiro já adotava medidas para fazer frente aos problemas dos setores econômicos da economia nacional, formalizar o mercado de fatores de produção e também controlar as relações sociais de produção. Exemplos dessas políticas públicas são: o plano de recuperação econômico financeira do Governo Campos Sales (1898-

---

<sup>5</sup> VARGAS, Getúlio. Discurso pronunciado no dia 8 de maio de 1939 por ocasião de novos membros do Conselho de Comércio Exterior. In: CONSELHO FEDERAL DE COMÉRCIO EXTERIOR. Dez anos de atividade. Imprensa Nacional, Rio de Janeiro, 1944, p. 2-3. Apud IANNI, Octavio. **Estado e planejamento econômico no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1979. p. 27.

<sup>6</sup> VARGAS, Getúlio (1940, v.10, p. 53-59) apud FONSECA, Pedro Cezar. **Vargas: capitalismo em construção 1906-1954**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1989, p. 264-265.

1902); o Convênio de Taubaté (1906), formulado pelos governos do Rio de Janeiro, de Minas Gerais e São Paulo, como plano de valorização do café; planos de obras contra a seca, realizados pelos governos federais; legislação trabalhista, tendo como objetivo disciplinar e reprimir manifestações operárias; Missões Inglesas de Otto E. Niemayer a qual analisou a situação econômico-financeira do país.<sup>7</sup>

Cabe destacar as críticas feitas aos problemas econômicos do Brasil pela Missão Inglesa de Niemayer. Sir Otto Niemayer foi convidado para vir ao Brasil em 1931 para estudar medidas que pudessem superar a crise provocada pela grande depressão. A conclusão dos estudos não foi bem recebida pelo governo brasileiro, pois acusava a excessiva dependência do país em relação ao café. Sua recomendação foi de que o governo brasileiro diversificasse sua produção da agricultura e com a elevação da renda nesse setor fornecesse os recursos necessários para as inversões industriais.<sup>8</sup>

Na década seguinte, em 1942, portanto, durante o esforço de guerra, o Brasil recebeu a Missão Cooke, constituída de técnicos brasileiros e dos Estados Unidos. Ela tinha como objetivo avaliar a contribuição que o Brasil poderia dar para a guerra.

Segundo Werner Baer, o trabalho dessa comissão representou a primeira pesquisa analítica e sistemática feita a respeito da economia brasileira. Com o objetivo de formular um programa de ação, empreendeu uma análise econômica do ponto de vista regional, dividindo o país em três regiões distintas (Nordeste, Centro-Norte, Sul) e cujas características econômicas individuais se diferenciavam suficientemente para justificar programas de desenvolvimento diversos.

Através da característica regional, a Missão Cooke afirmou que o esforço industrializante devesse ser concentrado no sul do país, uma vez que a região possuía as condicionantes para maior e mais rápido crescimento industrial do que nas outras. Acreditava-se que a partir do núcleo de desenvolvimento do Sul, o crescimento difundir-se-ia para as outras regiões.<sup>9</sup>

A Missão Cooke analisou inúmeros fatores que representavam obstáculo ao crescimento rápido, e, especialmente, à industrialização. Entre eles contavam o

---

<sup>7</sup> IANNI, Octavio. **Estado e planejamento econômico no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1979, p. 4.

<sup>8</sup> BAER, Werner. **A industrialização e o desenvolvimento econômico do Brasil**. 7 ed. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1988, p. 25.

<sup>9</sup> *Ibid.*, p. 26.

inadequado sistema de transportes, o atrasado sistema existente para a distribuição de combustíveis, a falta de recursos para investimentos industriais, bem como de mecanismos aptos a canalizá-los para essas finalidades, restrição ao capital estrangeiro, limitação à imigração, baixo nível das instituições para treinamento técnico e sua completa inexistência em certas regiões, ausência de produção em grande escala, política de investimentos apoiada em expectativa de lucros extraordinários, instalações inadequadas para produzir energia elétrica etc.<sup>10</sup>

Segundo Werner Baer, a Missão Cooke acreditava que a tarefa básica de industrializar o país deveria ser deixada à iniciativa privada, dedicando o governo brasileiro ao planejamento industrial geral, a facilitar o crédito industrial e a proporcionar mais ensino técnico.<sup>11</sup> De acordo com Márcia Viana, os objetivos da Missão Cooke foram conflitivos, pois ao mesmo tempo em que se previa o processo de industrialização do país, levava em conta os interesses dos exportadores norte-americanos de forma a não os prejudicar.<sup>12</sup>

A Missão recomendou como ponto de partida a construção de uma siderurgia de grande escala, o que depois viria a ser a Companhia Siderúrgica Nacional, para ser base de indústrias produtoras de bens de capital. Também sugeriu o desenvolvimento das indústrias de madeira e papel, das quais a produção brasileira só atendia 25% da sua demanda interna; e ainda o desenvolvimento da indústria têxtil com vistas à exportação.<sup>13</sup>

Durante o Estado Novo, no âmbito das disputas políticas, não havia um consenso sobre os rumos que o país deveria tomar. Setores rurais e agroexportadores não enxergavam progresso nas políticas industrializantes de Vargas. Segundo Pedro Fonseca, existia a percepção entre políticos ligados aos setores agrários que a industrialização substitutiva de importações seria responsável pela carestia, pois o Brasil não tinha condições de produtividade e eficiência para torná-la capaz de concorrer com os produtos importados.<sup>14</sup>

O problema básico da nossa economia estará, em breve, sob novo signo. O país semicolonial, agrário, importador de manufaturas e exportador de matérias-primas, poderá arcar com as responsabilidades de uma vida industrial autônoma, provendo as suas mais urgentes necessidades de defesa e aparelhamento. Já não é mais adiável

---

<sup>10</sup> Ibid., p. 27.

<sup>11</sup> Ibid., p. 27.

<sup>12</sup> VIANA, Márcia Maria D'Avila. **A Comissão Mista Brasil – Estados Unidos no contexto do II Vargas**. Dissertação de mestrado em Economia, UnB. 1980, p. 9.

<sup>13</sup> Ibid., p. 27.

<sup>14</sup> FONSECA, Pedro Cezar Dutra, 1989, p. 271.

a solução. Mesmo os mais empedernidos conservadores agraristas compreendem que não é possível depender da importação de máquinas e ferramentas, quando uma enxada, esse indispensável e primitivo instrumento agrário, custa ao lavrador trinta cruzeiros, ou seja, na base do salário comum, uma semana de trabalho.<sup>15</sup>

Ao fim da II Guerra Mundial, o saldo da economia brasileira era positivo. A industrialização tinha conseguido grande impulso. Importações estavam sendo substituídas pela produção interna. Indústrias de maior importância, como as de cimento, ferro e siderurgia, logravam crescimento. A indústria têxtil também representava o fator mais marcante do desenvolvimento recente brasileiro, pois se tornou exportadora de tecidos e supria o mercado de outros países, como os da África do Sul e alguns hispano-americanos.

Todo esse desenvolvimento teve como consequência o aumento substancial das reservas de divisas do país. Importava-se menos do que se exportava. Antes da guerra o superávit representava o ganho de US\$ 71 milhões; em 1945 ultrapassava os US\$ 708 milhões.<sup>16</sup> Todavia, esses dados otimistas não se mantiveram por muito tempo. Em fevereiro de 1945, o governo instituiu um regime cambial isento de restrições quantitativas às importações. Podia-se adquirir livremente moeda estrangeira para quase todas as transações de capital. A moeda brasileira também tinha sido conservada em seu nível de paridade ao anterior à guerra, o que provocou rápido esgotamento das divisas externas acumuladas em um prazo de dois anos.

O problema fundamental para o balanço de pagamentos brasileiro não só em 1946, como nos dez anos que se seguiram, era a questão de inconvertibilidade das moedas de países que absorviam cerca de metade das exportações brasileiras. O significativo superávit brasileiro em 1946, deveu-se praticamente ao comércio em áreas de moeda inconvertível.<sup>17</sup>

Segundo Pedro Malan, o problema central do período do governo Dutra, quanto às reservas externas, derivava-se em primeiro lugar do saldo de moedas convertíveis de dólares norte-americanos. As reservas internacionais da época não permitiam o financiamento dos déficits observados para a área convertível. Dos US\$730 milhões disponíveis, apenas US\$100

---

<sup>15</sup> VARGAS, Getúlio (1944, V.10, p. 53,59) apud FONSECA, Pedro Cezar. **Vargas: capitalismo em construção 1906-1954**. São Paulo: Editora Brasiliense, 1989, p. 270 -271.

<sup>16</sup> BAER, Werner, 1988, p. 39.

<sup>17</sup> MALAN, Pedro. Relações econômicas internacionais do Brasil. In FAUSTO, Boris (org.). **História geral da civilização brasileira**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, p. 65.

milhões eram reservas líquidas disponíveis para a área conversível, o restante ficava bloqueado por decisão britânica. Sem contar as moedas inconversíveis que representavam US\$273 milhões e por ouro depositado no Banco dos Estados Unidos, estimados em US\$365 milhões.<sup>18</sup>

O governo Dutra, comprometido com a doutrina liberal, abraçou a ideia do projeto norte-americano de uma economia aberta, e por isso as autoridades monetárias do Brasil afrouxaram as restrições à saída de divisas do país. O país não estava só nessa tomada de decisão. Muitos países seguiam a mesma prática, o que acabou por provocar uma crise de liquidez mundial, somente resolvida no imediato pós-guerra com o Plano Marshall e a Comunidade Europeia do Carvão e do Aço (CECA).<sup>19</sup>

Em 1948, durante o governo Dutra, esboça-se uma nova tentativa de planejamento. A Missão Abbink tinha como orientação avaliar a capacidade do Brasil para sua expansão econômica apenas através dos seus recursos internos.<sup>20</sup> A Missão não devia se dedicar às discussões de projetos específicos ou sobre a vontade de se obter financiamento externo.<sup>21</sup> Todavia, sua função era encorajar o fluxo de capital privado para o Brasil. A recomendação do relatório foi de reforçar o setor privado, ampliando a dependência externa e aumentando a participação do capital estrangeiro no país.<sup>22</sup>

O Plano SALTE foi um programa para os setores de saúde, alimentação, transporte e energia. Segundo Werner Baer, o plano poderia ser encarado como uma reação à ênfase dada pela Missão Cooke à necessidade de industrialização e ao surto generalizado de desenvolvimento industrial no período pós-guerra. Tratava-se de um plano quinquenal que deveria vigorar entre os anos de 1950 a 1954, com gastos orçados em torno de Cr\$ 19,9 bilhões. Mas após um ano o plano foi interrompido, transferindo aos departamentos governamentais competentes alguns projetos de obras públicas para serem implementados à medida que houvesse os recursos disponíveis.<sup>23</sup>

---

<sup>18</sup> Ibid., p. 64.

<sup>19</sup> Ver <https://acervo.oglobo.globo.com/fatos-historicos/surge-mercado-comum-europeu-em-1957-mas-britanicos-entram-so-em-1973-9430658#ixzz5WCXhvk54> Acesso em: 07 nov. 2018.

<sup>20</sup> Chefiada por John Abbink, representante dos Estados Unidos, e Otávio de Gouvêa Bulhões, representante do Brasil. Foi denominada originalmente por “Comissão Técnica Mista Brasil-Estados Unidos”.

<sup>21</sup> Compreende uma reação às investidas latino-americanas pela necessidade de um plano Marshall para a América Latina.

<sup>22</sup> VIANA, Márcia Maria D’Avila, 1980, p. 18-19.

<sup>23</sup> BAER, Werner, 1988, p. 53.

A Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico atendeu a uma necessidade de compor um planejamento que resolvesse esses pontos de estrangulamento da economia Brasileira. Foi instalada em 1951, após uma série de acordos diplomáticos que pretendia principalmente o financiamento do governo norte-americano para o desenvolvimento brasileiro. No entanto, o governo norte-americano privilegiava a cooperação técnica em vez de destinar recursos financeiros. A Comissão elaborou estudos em diversas áreas da infraestrutura econômica brasileira, tais como de energia, transporte e agricultura.

O planejamento destinou-se, explicitamente, a transformar ou consolidar uma dada estrutura econômica e social no Brasil. Em concomitância, e em consequência, ele implicou transformação em uma dada estrutura de poder.<sup>24</sup> Octávio Ianni, originalmente, argumentou que a história política econômica brasileira oscilou entre duas estratégias de desenvolvimento ao longo do século XX, uma de desenvolvimento nacionalista, outra, de desenvolvimento dependente. Estas correntes de pensamento econômico levaram em conta as políticas econômicas governamentais entre os anos de 1930 e 1970, em que o autor optou por concluir que predominou no período a estratégia de capitalismo dependente.

## 1.2 COOPERAÇÃO ECONÔMICA

O período pós 1945 foi caracterizado, do ponto de vista interno da economia norte-americana, como um momento de grandes transformações.<sup>25</sup> Segundo Márcia Maria D'Avilla, a economia norte-americana teve sua estrutura industrial reforçada durante os anos de guerra, e outras duas frentes de expansão surgiram no período: o setor de eletroeletrônico e os da intensificação de um movimento de internacionalização de capitais.<sup>26</sup>

O contexto internacional da década de 1950 foi favorável ao desenvolvimento do capitalismo autônomo em algumas economias periféricas do capitalismo. O plano Marshall consumiu cerca 60% dos investimentos norte-americanos ou a quase totalidade os

---

<sup>24</sup> IANNI, Octavio, 1979, p. 310.

<sup>25</sup> Eric Hobsbawm caracteriza o período como um momento de grandes saltos da economia rumo à globalização e internacionalização. In: HOBSBAWM, Eric. **Era dos extremos**: o breve século XX 1914-1991. Tradução de Marcus Santarrita – São Paulo, Companhia das Letras, 1995, p. 95.

<sup>26</sup> VIANA, Márcia Maria D'Avila, 1980, p. 21.

financiamentos disponíveis nos Estados Unidos da América. Conseqüentemente o quadro era de uma evidente escassez de financiamento para as economias periféricas, proporcionando às economias não industrializadas da América Latina apenas algumas conquistas no setor das indústrias de base. Após a recuperação das economias europeias a partir da metade da década de 1950, houve uma maior penetração de capitais europeus na América Latina.<sup>27</sup>

Segundo Gerson Moura, as autoridades diplomáticas brasileiras julgavam a assistência econômica recebida durante os anos de guerra como um modelo que ainda estaria em vigor nos anos 1950. Eles teriam confundido os planos de emergência dos Estados Unidos com uma “nova política econômica” para o continente no período da guerra fria. Mas na verdade, até mesmo Volta Redonda constituía-se uma complicação aos interesses norte-americanos.<sup>28</sup>

As autoridades americanas estavam bem conscientes de que os países latino-americanos tiveram suas balanças comerciais enormemente aumentadas durante a guerra e demandariam bens de consumo em escala crescente depois da guerra. Por isso, tratavam de assegurar a exclusividade desses mercados para a indústria norte-americana. Havia pouquíssimo espaço na política econômica do governo Roosevelt para o desenvolvimento industrial da América Latina.<sup>29</sup>

De acordo com Pedro Malan, o apoio dos governos da América Latina aos Aliados durante a guerra, a exceção dos da Argentina e do Chile, e o engajamento do subcontinente na fundação da Organização das Nações Unidas, em 1945, provocaram a crença de que estes países seriam tributários, junto com os Estados Unidos, de um papel de projeção na nova ordem mundial. Entre os anos de 1946 e 1948, cerca de 60% das importações latino-americanas eram originárias dos EUA e estes compravam quase a metade das exportações da América Latina.<sup>30</sup>

---

<sup>27</sup> Ibid., p. 21.

<sup>28</sup> As autoridades brasileiras teriam no período preferência pelas relações bilaterais em detrimento das multilaterais, como ficou evidenciado na falta de interesse do Itamarati na sessão do Conselho Interamericano Econômico e Social. Registrada numa instrução do Ministério das Relações Exteriores à delegação brasileira na OEA. IN: DALIO, Danilo José; MIYAMOTO, Shiguenoli. O Governo Vargas e a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos. *Idéias*, [S.l.], v. 1, n. 2, p. 151-181, dez. 2010. ISSN 2179-5525. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/ideias/article/view/8649296>. Acesso em: 09 set. 2018. doi:<https://doi.org/10.20396/ideias.v1i2.8649296>, p. 153.

<sup>29</sup> MOURA, Gerson. **O alinhamento sem recompensa**: a política externa do governo Dutra. Rio de Janeiro: Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. 1990, brochura, p. 72.

<sup>30</sup> MALAN, Pedro. Relações econômicas internacionais do Brasil. In FAUSTO, Boris (org.). **História geral da civilização brasileira**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, p. 58.

Apesar das relações políticas e comerciais, o governo Truman (1945-1953) quase extinguiu os planos de emergência e investimento público para a América Latina. No caso brasileiro, o governo estadunidense afirmou interesse pela produção de matérias primas e minerais estratégicos, ao mesmo tempo em que procurou liberdade de ação do capital estrangeiro nessas áreas. Acordos entre os dois governos focalizaram basicamente as áreas educação rural e ensino técnico industrial, evidenciando a vocação agrícola brasileira e procurando familiarizar os fazendeiros com as técnicas agrícolas norte-americanas. Procurava-se, entretanto, ampliar o uso de maquinaria no campo brasileiro, tecnologia essa importada aos custos de empréstimos do Eximbank.<sup>31</sup>

Durante a IV Reunião de Consulta dos Chanceleres Americanos, realizada entre março e abril de 1951, a delegação diplomática brasileira argumentou a favor do caráter político do desenvolvimento da América Latina. Solicitou inversão dos investimentos dos setores militares para uma garantia de defesa continental, assegurando envio de matérias-primas estratégicas e preparação militar doméstica. Dessa reivindicação, a política externa brasileira lograva a promessa de um crédito inicial de 300 milhões de dólares e a constituição de uma Comissão Mista formada por técnicos brasileiros e norte-americanos.<sup>32</sup>

Em resumo, os Estados Unidos evitaram comprometer-se com financiamentos de projetos de desenvolvimento latino-americano, inclusive com os projetos industriais no Brasil, apesar de suas elites políticas acreditarem ser um parceiro privilegiado nas relações internacionais norte-americanas. O governo Truman optou, portanto, pelo envio de especialistas em diversas áreas, conforme a doutrina de cooperação técnica expressa no Ponto IV de seu discurso.

## **2. COMISSÃO MISTA BRASIL-ESTADOS UNIDOS PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO**

Uma das mais gratificantes experiências da minha vida foi a participação, como conselheiro econômico, na Comissão Mista Brasil-Estados Unidos. Experiência gratificante pela contribuição que a Comissão trouxe em dois aspectos. Primeiro, a implantação no Brasil de técnicas de análise de projetos e de rentabilidade e,

---

<sup>31</sup> MOURA, Gerson, 1990, p. 73.

<sup>32</sup> DALIO, Danilo José; MIYAMOTO, Shiguenoli. O Governo Vargas e a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos. *Idéias*, [S.l.], v. 1, n. 2, p. 151-181, dez. 2010. ISSN 2179-5525. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/ideias/article/view/8649296>. Acesso em: 09 set. 2018, p. 153.

segundo, sua contribuição essencial para a criação do BNDE, encarregado de prover a contrapartida, em cruzeiros, para os financiamentos estrangeiros obtidos através da Comissão.<sup>33</sup>

A criação da Comissão Mista foi resultado de acordos diplomáticos entre os Governos dos Estados Unidos e do Brasil, por entendimentos entre o Embaixador Herschel Johnson e os ministros das Relações Exteriores Raul Fernandes e João Neves da Fontoura.<sup>34</sup> Tinha como fundamento a execução do Programa Ponto IV, determinado pela primeira vez em discurso inaugural do presidente Truman, transformado, posteriormente, na Lei de nº. 535 do 81º Congresso Norte-Americano, em junho de 1950, também conhecida como *Act for International Development*. Essa lei autorizava a formação de Comissões Mistas dos Estados Unidos com países interessados em programas de ajuda técnica e econômica. O Brasil foi um dos oito países que acolheram a ideia.<sup>35</sup>

A Comissão se dividiu em duas seções, uma brasileira e outra norte-americana, chefiadas, cada uma, por um presidente. As atividades da Seção Brasileira foram também supervisionadas por uma comissão especial de que participaram os Ministros da Fazenda, Relações Exteriores, Agricultura e Viação e Obras Públicas.<sup>36</sup> A Seção Brasileira foi chefiada por Ary Frederico Torres; e, a Seção estadunidense por Merwin L. Bohan e J. Burke Knapp.<sup>37</sup>

De acordo com Lucas Lopes, a Seção Americana não era bem organizada. A nomeação improvisada de Merwin Bohan acabou por favorecer um aspecto fluido na escolha dos técnicos que a compôs.<sup>38</sup>

Eles tiveram de improvisar um segundo representante, e designaram o embaixador Merwin Bohan, que não estava preparado. Só mais tarde mandaram para cá o Burke Knapp. O fato é que o Bohan assumiu como representante americano, e eles ficaram

---

<sup>33</sup> CAMPOS, Roberto de Oliveira. **A lanterna na popa**: memórias. Rio de Janeiro: Toopboks, 1994. p. 151.

<sup>34</sup> COMISSÃO MISTA BRASIL - ESTADOS UNIDOS PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. **Relatório Geral (Tomo I)**. Rio de Janeiro, 1954, p. 21.

<sup>35</sup> CAMPOS, Roberto, 1994, p. 155.

<sup>36</sup> COMISSÃO MISTA BRASIL – ESTADOS UNIDOS PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. **Relatório Geral (Tomo I)**. Rio de Janeiro, 1954, p. 21.

<sup>37</sup> O primeiro presidente da Seção norte-americana nomeado foi Francis Adams Truslow, morto a caminho por ataque do coração. In: *The Brooklyn Daily Eagle* (Brooklyn, New York) 09 Jul 1951, Domingo, página 11. Disponível em: [https://www.newspapers.com/clip/15562114/francis\\_adams\\_truslow/](https://www.newspapers.com/clip/15562114/francis_adams_truslow/) Acesso em: 09 set. 2018.

<sup>38</sup> Para Roberto Campos, a desvantagem de Merwin Bohan em relação a Francis Truslow dava-se em razão da pouca intimidade que tinha Merwin com Eugene Black, diretor do Banco Mundial.

durante algum tempo desorganizados na formação da equipe. Recorreram à contratação individual de pessoas, ligadas tanto a firmas privadas como ao próprio governo americano. Chamaram, por exemplo, um engenheiro do Exército para tratar de navegação fluvial e portos, e contrataram o Hassiliev, que era engenheiro da Gibbs and Hill, uma firma importante, para se ocupar de energia elétrica. Leonid Hassiliev era descendente de russos, foi um excelente companheiro e fez um trabalho muito bom aqui no Brasil.<sup>39</sup>

O presidente da Seção Brasileira era assistido por quatro conselheiros, assim como por numerosos peritos encarregados de tarefas especializadas; o presidente da Seção Americana era auxiliado por assistentes especiais em caráter permanente, e peritos contratados para trabalho em projetos específicos.<sup>40</sup>

Dentre os técnicos brasileiros estavam o geólogo Glycon de Paiva Teixeira, ex-diretor do Departamento Nacional de Produção Mineral (criado em 1934); Lucas Lopes, engenheiro ferroviário, um dos fundadores da Companhia Energética de Minas Gerais S/A (CEMIG) e principal responsável pelo Plano de Eletrificação Nacional; o conselheiro financeiro era Victor Bouças, presidente do Conselho Técnico de Economia e Finanças; o secretário-executivo era Vitor da Silva Alves, ex-funcionário das Nações Unidas e que viria a ser, posteriormente, diretor do BIRD; e como conselheiro econômico atuou o economista Roberto de Oliveira Campos.<sup>41</sup>

Segundo Lucas Lopes, a Comissão Mista nunca realizou reuniões formais, exceto quando havia um problema sério a ser discutido, como por exemplo, a decisão sobre a participação ou não da comissão num esforço para a educação. Linhas muito gerais eram debatidas, e a Comissão dava apenas sugestões para as decisões, que eram tomadas em nível de embaixadores.<sup>42</sup>

O programa da CMBEU consistia em um planejamento detalhado, visando ao reequipamento das estradas economicamente mais importantes da rede ferroviária brasileira, dos principais portos e linhas de cabotagem; à expansão, em cerca de 40%, da capacidade

---

<sup>39</sup> LOPES, Lucas. **Memórias do desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, 1991, p. 118-119.

<sup>40</sup> COMISSÃO MISTA BRASIL – ESTADOS UNIDOS PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. **Relatório Geral (Tomo I)**. Rio de Janeiro, 1954, p. 22.

<sup>41</sup> CAMPOS, Roberto, 1994, p. 159.

<sup>42</sup> LOPES, Lucas, 1991, p. 119.

geradora de energia elétrica; e à organização de projetos nos setores da agricultura, transporte rodoviário, indústria e armazenamento de grãos. Além disso, a Comissão examinou, em seu relatório final, as tendências da economia brasileira a longo prazo.<sup>43</sup>

O programa da Comissão Mista previa um prazo de execução variável que ia até seis anos, conforme os projetos. Esperavam-se, no entanto, que deles pudessem recolher benefícios ainda que não concluídos.<sup>44</sup> Parte da historiografia credits a Roberto Campos alguma influência teórica sobre a CMBEU, no que diz respeito à teoria dos pontos germinativos.<sup>45</sup>

No caso brasileiro, afigura-se, então, aconselhável a adoção de técnicas de planejamento com base em pontos de germinação, não certamente como objetivo final, mas apenas como meta temporária, até que desenvolvamos suficientemente o mecanismo de planificação, isto é, (a) uma congregação de recursos técnicos e humanos compatíveis com a tarefa planificadora, e (b) uma burocracia suficientemente ascética, disciplinada e apostólica, para executar os planos do setor governamental e coordená-los com os do setor privado.<sup>46</sup>

Assim, Roberto Campos defendia a ideia de que a ação do Estado na superação do subdesenvolvimento devesse ser concentrada, enquanto recursos de capitais disponíveis, nos “pontos de germinação”, para só posteriormente formular um plano de desenvolvimento que distribuísse os recursos financeiros entre os outros setores da economia.<sup>47</sup>

Para os defensores dessa corrente, o início dos anos 1950, marcado pela recente expansão industrial do período 1939/1952 e crescimento do mercado interno, ~~gerou~~ coincidiu com debilidades na economia nacional. Desequilíbrios na demanda da exportação para o Oeste foram realizados com déficits nos setores de transporte e energia. Assim, citando a influência de Myrdal, defende-se que os desequilíbrios, causados no processo de crescimento,

---

<sup>43</sup> COMISSÃO MISTA BRASIL – ESTADOS UNIDOS PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. **Relatório Geral (Tomo I)**. Rio de Janeiro, 1954, p.21.

<sup>44</sup> *Ibid.*, p. 23.

<sup>45</sup> Ver: GUMIERO, R. G. Projetos de Desenvolvimento em Disputa: o debate entre a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos e o Grupo Misto Cepal-BNDE. **Revista Cadernos do Desenvolvimento**, v. 8 n.13, p. 129-150 jun-dez, 2013. Disponível em: < <http://www.cadernosdodesenvolvimento.org.br/ojs-2.4.8/index.php/cdes/article/view/141> > Acesso em: 3 de outubro de 2018.

<sup>46</sup> Campos, Roberto de Oliveira. Economia, planejamento e nacionalismo. Rio de Janeiro, RJ: Associação Promotora de Estudos da Economia. 1963. Apud GUMIERO, R. G. Projetos de Desenvolvimento em Disputa: o debate entre a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos e o Grupo Misto Cepal-BNDE. **Revista Cadernos do Desenvolvimento**, v. 8 n.13, p. 136.

<sup>47</sup> *Ibid.*, p. 136.

poderiam tornar-se cumulativos e retardar ainda mais o ritmo de evolução econômica, pois os estímulos dinâmicos dos setores da economia não seriam capazes de suprir a ausência de infraestrutura básica.<sup>48</sup>

Entre os prognósticos da CMBEU estavam orientados à eliminação dos pontos de estrangulamento, que impediam ou dificultavam a distribuição da produção existente, ou resultavam na subutilização dos recursos de produção, tais como:

A remoção de obstáculos à maior expansão da produção agrícola, da mineração e florestal, assim como à ampliação de fábricas existentes ou à instalação de novas; a integração do mercado interno, em virtude de um sistema mais eficaz de conexões inter-regionais que favoreceriam a especialização e produção em larga escala; a descentralização da indústria, propiciando distribuição mais equilibrada do poder econômico e aliviando o congestionamento dos presentes centros industriais.<sup>49</sup>

Outras correntes destacam o papel que a CMBEU reservou ao capital estrangeiro na solução dos pontos de estrangulamento da economia. Endossando a tese, expressa também no relatório, que o objetivo fundamental desse planejamento era a elaboração de projetos que atraíssem o fluxo de investimentos de capitais.

Configurava-se, destarte, como objetivo final da Comissão Mista, a criação de condições para incremento do fluxo de investimentos públicos e privados, nacionais e estrangeiros, requeridos para acelerar o desenvolvimento econômico, assim como a eliminação de obstáculos que a esses investimentos se antepunham. O objetivo imediato consistia na preparação de projetos para inversões de capitais em setores básicos, sadamente concebidos para assegurar um crescimento equilibrado e ordeiro da economia brasileira e tènicamente ajustados aos requisitos de instituições de financiamento estrangeiro ou internacional, tais como o Banco de Exportação e Importação e o Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento. Para esse fim, o meio escolhido foi a prestação de assistência técnica, através do intercâmbio de experiência e conhecimentos tecnológicos.<sup>50</sup>

## **2.1 DAS PRIMEIRAS NEGOCIAÇÕES DIPLOMÁTICAS ÀS AMBIGUIDADES CONSTRUTIVAS**

---

<sup>48</sup> Ibid., p. 140.

<sup>49</sup> COMISSÃO MISTA BRASIL – ESTADOS UNIDOS PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. **Relatório Geral (Tomo I)**. Rio de Janeiro, 1954, p. 22.

<sup>50</sup> Ibid., p. 21.

A CMBEU nasceu das constantes reclamações das diplomacias latino-americanas, relacionadas à assistência do Plano Marshall à Europa em detrimento da pouca atenção recebida no pós-guerra para o desenvolvimento latino-americano. Em janeiro de 1949, em resposta a essas solicitações, foi lançado o “Ponto IV” no discurso inaugural do presidente Truman. Quando instituído em lei, em junho de 1950, que autorizava a formação das Comissões Mistas de ajuda técnica e econômica, o Brasil foi um dos países que acolheu a ideia.<sup>51</sup>

Em abril de 1950, o então Ministro das Relações Exteriores Raul Fernandes propôs a criação da CMBEU, objetivando vincular a assistência técnica a um programa de investimentos, durante uma reunião em que estavam embaixadores dos Estados Unidos e países da América Latina, na cidade do Rio de Janeiro.<sup>52</sup>

Segundo Roberto Campos, a proposta brasileira só foi aceita em dezembro de 1950, quando Getúlio Vargas já havia sido eleito presidente da República e escolhido João Neves da Fontoura para futuro Ministro Exterior. Esse último já participava das negociações em novembro daquele ano, antes de ser empossado, portanto.

Durante a cerimônia de posse do Presidente Getúlio Vargas, em 31 de janeiro de 1951, teria ficado acordado a aceleração das negociações. Em fevereiro, em decorrência da visita do secretário-adjunto para Assuntos Americanos Edward G. Miller e Francis Adams Truslow, foi mencionada uma cifra de US\$250 milhões, a ser fornecida pelo Eximbank e pelo Banco Mundial, para os projetos que a CMBEU viesse a considerar prioritários.<sup>53</sup>

Em março, durante a IV Reunião dos Chanceleres Americanos, convocada para discutir a guerra da Coreia, na qual estava presente também João Neves da Fontoura, houve discussões diretas com o Banco Mundial e o Eximbank na qual deixou entrever a possibilidade de a cifra aumentar para US\$300 milhões.<sup>54</sup> Em setembro de 1951, Horácio Lafer, então Ministro da Fazenda, foi à Washington em decorrência da Assembleia Mundial do Banco Mundial e do FMI. E lá, em memorando, conseguiu US\$540 milhões para o

---

<sup>51</sup> CAMPOS, Roberto, 1994, p. 154-155.

<sup>52</sup> Ibid., p. 155.

<sup>53</sup> Ibid., p. 156.

<sup>54</sup> Ibid., p. 156.

financiamento de um plano de reabilitação econômica e reaparelhamento industrial, previsto para cinco anos.<sup>55</sup>

O Ministro da Fazenda do Brasil, Dr. Horácio Lafer, veio a Washington a fim de tomar parte na reunião da Junta dos Governadores do Fundo Monetário Internacional e do Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento. Durante sua permanência em Washington, o Sr. Ministro teve ocasião de expor, em termos claros e precisos, ao Governo dos Estados Unidos e a outras entidades oficiais interessadas em assuntos financeiros, as medidas que estão sendo tomadas no Brasil para pôr em execução o Plano de Reabilitação Econômica Nacional e Reaparelhamento Industrial determinado pelo Presidente Getúlio Vargas. Este plano está sendo exaustivamente estudado e plenamente desenvolvido na Comissão Mista Brasil-Estados Unidos. As providências tomadas estão dentro do espírito do Ponto IV do Presidente Truman.<sup>56</sup>

Roberto Campos afirma que existia em Washington uma surda luta entre o Banco Mundial e o Eximbank. Eugene Black, chefe do Banco Mundial, insistia em ser o Banco Mundial o único financiador dos projetos de longo prazo, pretendendo limitar o Eximbank ao financiamento de créditos de curto e médio prazo. No entender de Eugene Black, só o Banco Mundial poderia vincular empréstimo às condições macroeconômicas dos devedores. Em contraponto Herbert Gaston, presidente do Eximbank, agia conforme os interesses da clientela norte-americana de comércio exterior.<sup>57</sup>

Essa pretensão de ser o único financiador era vista ambivalente pelo governo americano. Do lado favorável, havia o fato de que os ônus financeiros seriam repartidos com outros países membros, diminuindo-se a pressão sobre os recursos orçamentários do Eximbank. Além disso, como entidade multilateral, o Banco Mundial poderia exercer pressão em favor de políticas racionais de saneamento financeiro e abertura de capitais privados, sem criar problemas políticos no relacionamento bilateral. Mas havia também aspectos desfavoráveis. O Eximbank dispunha de amplo apoio na comunidade exportadora americana, e rejeitava firmemente as pretensões monopolísticas do Banco Mundial, no financiamento do desenvolvimento latino-americano. Além disso, a conveniência do disciplinamento dos devedores do Banco Mundial encontrava limites. O governo americano desejava reservar-se uma margem de manobra, caso a ortodoxia financeira do Banco Mundial

---

<sup>55</sup> Ibid., p. 156.

<sup>56</sup> COMISSÃO MISTA BRASIL – ESTADOS UNIDOS PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. **Relatório Geral (Tomo II)**. Rio de Janeiro, 1954. p. 132-133.

<sup>57</sup> CAMPOS, Roberto, 1994, p. 157.

conflitasse com as prioridades políticas a serem instrumentadas via Eximbank. Uma dificuldade adicional era a relutância técnica de ambos os bancos, face às normas estatutárias, de se compromissarem previamente com metas financeiras globais, como as desejadas pelo governo brasileiro.<sup>58</sup>

Segundo Roberto Campos, do lado Brasileiro, o relacionamento com o Banco Mundial evitaria acusações de excessiva dependência das relações bilaterais e permitiria a compra de equipamentos em países europeus; de outro lado, a permanência do Eximbank permitia mobilizar a favor do Brasil, os exportadores norte-americanos desinteressados nas exigências de saneamento econômico impostas pelo Banco Mundial. Cita ainda que, no período de 1953-1961, só o financiamento da hidroelétrica de Furnas conseguiu o empréstimo do Banco Mundial, enquanto o financiamento de várias outras obras era efetuadas pelo Eximbank.<sup>59</sup>

## **2.2 A ECONOMIA BRASILEIRA SEGUNDO A CMBEU**

A CMBEU em seu relatório Geral apresentou um estudo detalhado da economia brasileira do período e uma visão geral do desenvolvimento econômico. O relatório foi publicado em dois tomos. O primeiro é dividido em duas partes, com dez capítulos, excluindo os elementos pré-textuais; o segundo tomo é dedicado aos anexos, onde estão disponíveis cópias dos documentos básicos e um sumário geral dos projetos. Seguiremos, para efeito de breve análise, a mesma divisão apresentada pela Comissão no seu estudo.<sup>60</sup>

No primeiro capítulo, a Comissão tratou do surto recente da renda e do produto e seus determinantes de longo termo. Como primeiro tópico estudou a expansão da renda, levando em consideração os anos de 1939 a 1951, e, por último analisou os fatores básicos que afetaram o ritmo de crescimento. Até o quarto capítulo, a Comissão trabalhou sobre os avanços e retardos da economia brasileira, tendo em perspectiva o problema da inflação e o balanço de pagamentos.

---

<sup>58</sup> Ibid., p. 157.

<sup>59</sup> Ibid., p. 158.

<sup>60</sup> Abordaremos, apenas para efeito de análise do cenário econômico, os dois primeiros capítulos, sem adentrarmos no problema da inflação e do balanço de pagamentos, pois já foram estudados no primeiro capítulo.

No primeiro capítulo, a CMBEU afirmou que o Produto Nacional Bruto cresceu em média de 66% entre o período de 1939-1951, e a Renda Real a superou, crescendo 92% no período.<sup>61</sup> Segundo Marcia Viana, isso se deveu a relações de trocas favoráveis ao Brasil. O produto per capita cresceu 26% e a renda per capita de 45% no mesmo período. A esse aumento se atribui também o aumento dos investimentos públicos e privados.<sup>62</sup>

No que se refere à participação de capital privado na formação bruta de capital, o primeiro item que chamou a atenção da CMBEU foi de que o investimento privado constituiu mais de três partes o investimento total, com exceção do ano de 1950, chegando a alcançar cerca de 80% entre os anos de 1947 a 1951.

Algumas das características da recente alta taxa de investimentos merecem especial menção. Os investimentos privados parecem ter constituído mais de três quartos do investimento total, exceto em 1950. Em realidade, em 1947/1951 e, provavelmente em 1952, constituíram eles mais de 80% do total, relação semelhante à que prevaleceu em 1939. Os investimentos do setor privado em bens de equipamento vêm representando, desde 1947, entre 42 a 50% do investimento bruto total. São abundantes os testemunhos visuais dessa alta taxa de investimento privado em equipamentos nos grandes centros industriais de São Paulo, no Distrito Federal, no Estado do Rio de Janeiro e, em escala algo menor, no Rio Grande do Sul, em Minas Gerais e Pernambuco. Digno de nota é também o fato de haver o número de caminhões e outros veículos comerciais quadruplicado desde o fim da guerra. Segundo parece, no período de dois anos, 1951 e 1952, o Brasil importou nada menos de 122.000 caminhões, que representam um investimento estimativo em torno de 250 milhões de dólares.<sup>63</sup>

Segundo a CMBEU o alto nível de formação bruta de capital nos anos anteriores foi basicamente causado pela liquidação de poupanças mantidas anteriormente sob reservas cambiais e, até certo ponto, pela acumulação de atrasados comerciais, principalmente entre os anos de 1951-1952. Consequentemente isso acarretou déficits nas contas de transações correntes do Balanço de Pagamentos. Demonstrando assim, segundo Márcia Viana, não ter sido a elevação da renda doméstica e o aumento da poupança responsável pelo alto nível de

---

<sup>61</sup> COMISSÃO MISTA BRASIL – ESTADOS UNIDOS PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. **Relatório Geral (Tomo I)**. Rio de Janeiro, 1954, p. 27.

<sup>62</sup> VIANA, Márcia Maria D'Avila. **A Comissão Mista Brasil – Estados Unidos no contexto do II Vargas**. Dissertação de mestrado em Economia, UnB. 1980, p. 23.

<sup>63</sup> COMISSÃO MISTA BRASIL – ESTADOS UNIDOS PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. **Relatório Geral (Tomo I)**. Rio de Janeiro, 1954, p. 29.

investimento.<sup>64</sup> O investimento bruto dos anos de 1951 e 1952 foi financiado em proporções até aquele momento desconhecidas pelo endividamento de curto prazo junto a fornecedores externos.

Segundo Paul Singer, o governo após a Revolução de 1930 passou a dar máxima prioridade ao desenvolvimento do Mercado Interno, ao crescimento para dentro, numa estratégia de tornar a industrialização nacional menos dependente do Mercado Mundial. A partir da abertura dos mercados internos integrando as redes de comércio nacional, abriu-se também esses mercados para o Mundial. Situação que se verificou também pela intensificação das rodovias no interior.

Uma leitura apressada do Relatório indica que se fez de maiores recomendações de investimentos para as estradas de ferro do que para rodovias. Todavia, como bem enfatiza Paul Singer, as ferrovias eram mais caras e, portanto, mesmo que tenham sido poucas quilometragens previstas nesses avanços recomendados, as ferrovias eram mais onerosas do que a construção de rodovias com uma maior quilometragem.<sup>65</sup>

A CMBEU analisou o que seriam os fatores positivos e os de retardo que estariam acelerando e desacelerando a economia. Entre os fatores positivos, elenca a evolução do espírito de empresa, condecorando os industriais do setor tradicional (têxtil e alimentos) após a crise de 1929, e atacando o excessivo controle do Estado sobre as taxas cambiais.

De outro lado, a proliferação de controles diretos sobre o câmbio e a importação, e em alguns casos sobre outros setores da economia, as falhas no sistema da administração pública, a inadequação e ineficiência de serviços básicos de propriedade ou sob o controle do Estado, como energia, ferrovias, cabotagem transporte urbano, águas e esgotos — todos esses fatores constituíram sérios obstáculos para o homem de empresa. Num ambiente dessa ordem, que oferece oportunidades invulgares mas exige também grande flexibilidade para responder a condições cambiantes de oferta e de mercado, está surgindo um tipo imaginativo e adaptável de homem de empresa.<sup>66</sup>

---

<sup>64</sup> Ibid., p. 25

<sup>65</sup>SINGER, Paul. Interpretação do Brasil: uma experiência histórica de desenvolvimento. In: PIERUCCI, Antônio Flávio de Oliveira; FAUSTO, Boris (org.). **O Brasil republicano: economia e cultura (1930-1964)**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. Tomo III. P. 219.

<sup>66</sup> COMISSÃO MISTA BRASIL – ESTADOS UNIDOS PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. **Relatório Geral (Tomo I)**. Rio de Janeiro, 1954, p. 32.

O novo homem de empresa seria o empresário moderno que se interessa pela uniformidade do processo produtivo, que estaria alerta aos novos desenvolvimentos tecnológicos e novas oportunidades de mercado, disposto a estimular pesquisas, e mais ainda, atento ao melhoramento dos métodos administrativos.<sup>67</sup>

O segundo fator de avanço da economia brasileira era a modernização dos métodos agrícolas. A CBMEU destacou a necessidade de uma mentalidade nova que conjugasse consciência de preços e custos e que favorecesse a produção agrícola. Essa modernização se daria em culturas como as do algodão, açúcar, arroz, café e dos produtos hortigranjeiros, em estados na Região Sul, Minas Gerais e Pernambuco. Foram também ressaltadas a utilização de modernas táticas de adubação e irrigação.<sup>68</sup>

O terceiro fator de crescimento econômico eram os melhoramentos em Tecnologia, Educação e Saúde. Nesse item a CMBEU ressaltou o papel do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – SENAI na tarefa de treinamento de operários e capatazes. Elogiou ainda o aumento da expectativa de vida, e relativo melhoramento dos serviços de educação e saúde.

O avanço verificado nos padrões nacionais de educação e saúde, se bem que sob vários aspectos muito mais lento do que seria de desejar, não foram, entretanto, desprezíveis. Estima-se que a expectativa de vida nos grandes centros urbanos do país aumentou de 12 anos na última década. A mortalidade infantil no Distrito Federal, declinou de 160 para 105 por 1 000 na década 1942/1952, ao passo que a taxa de mortalidade por tuberculose decresceu em mais de 50% entre 1946 e 1952. No combate à malária registrou-se grande êxito, pois deixou praticamente de existir em certas regiões do país que oferecem promissoras perspectivas para o desenvolvimento econômico.<sup>69</sup>

O quarto fator positivo era a amplitude e extensão do mercado interno. Onde a Comissão salientou o processo de crescimento médio das cidades do interior decorrido do processo de desenvolvimento industrial e urbano do país ter pressionado a demanda por alimentos. Isso estava, naturalmente, ligado ao processo de integração do mercado interno, como segundo apresenta o relatório.

O processo de industrialização e, sobretudo, a rápida e concentrada urbanização que o acompanhou, alargaram grandemente os mercados citadinos. Ao mesmo tempo o

---

<sup>67</sup> Ibid., p. 32.

<sup>68</sup> Ibid., p. 33.

<sup>69</sup> Ibid., p. 34.

restabelecimento da lucratividade da cafeicultura e sua resultante expansão para abarcar novas zonas, assim como o incremento da produção comercial de alimentos, foram responsáveis pelo surto e crescimento de um número considerável de cidades médias no interior. Estas se estão vinculando aos principais centros industriais por um sistema de transportes que cada vez mais se orienta no sentido da integração do mercado interno antes que no sentido de carreamento do comércio para o exterior. A construção de um sistema rodoviário relativamente bom através do sertão do Nordeste e no interior dos Estados de São Paulo, Norte do Paraná e Rio Grande do Sul, a terminação do elo ferroviário Norte-Sul e as conexões de rodovias-tronco, tais como a Rio-Bahia e a Transnordestina, ora possibilitam um grau de facilidade de intercâmbio, inter e intra-regional, consideravelmente maior que há 20 anos atrás. A construção de uma boa rodovia entre Rio e São Paulo está por si só revolucionando as praxes comerciais dos importadores e negociantes, em grau surpreendente, e a terminação de rodovias, assim como o reaparelhamento de ferrovias vinculando o centro de Minas Gerais a Rio e São Paulo exercerá, sem dúvida, efeitos semelhantes.<sup>70</sup>

O quinto fator estava ligado a sensibilidade e adaptabilidade da economia a variações de preços do mercado. Na qual a CMBEU destacou a facilidade com a qual a lavoura brasileira poderia ser sensível ao incentivo de preços, no mesmo tempo em que postula sobre a capacidade da mercadoria oscilar de preço em decorrência da demanda de mercados mundiais. Ressalta ainda a adaptabilidade da indústria no mesmo tempo em que as matérias primas, como combustíveis e bens de equipamentos, não podiam ser importados – como nos tempos de guerra.<sup>71</sup>

O sexto e último fator que impulsiona o crescimento econômico era a mobilidade de capital e a mão de obra. Segundo a CMBEU, uma das razões fundamentais para a flexibilidade e adaptabilidade da economia brasileira era o seu alto grau de mobilidade de mão de obra. Ressaltando, por exemplo, a contínua imigração de nordestinos para o centro-sul do país.<sup>72</sup> Quanto à mobilidade de capital, a Comissão apontava uma mobilidade oriunda da crescente expansão da fronteira agrícola, acompanhada pelo avanço da indústria de implementos agrícolas e beneficiamento.<sup>73</sup>

A CMBEU indicou cinco fatores que estariam relacionados a alguma desaceleração do crescimento econômico, que são: circunstâncias desfavoráveis da geografia e clima;

---

<sup>70</sup> Ibid., p. 35.

<sup>71</sup> Ibid., p. 37.

<sup>72</sup> Ibid., p. 37.

<sup>73</sup> VIANA, Márcia Maria D'Avila, 1980, p. 31.

atitudes e instituições culturais e sociais influenciadas por fatores econômicos; permanência de métodos agrícolas extremamente primitivos e exaustores do solo; relutância em admitir participação externa na exploração de recursos naturais; deficiência da administração pública.

Nas circunstâncias desfavoráveis de geografia e clima, a CMBEU elencou o clima tropical exaustivo; a dificuldade de achar reservas de petróleo em boa escala ou de carvão de primeira qualidade; a barreira geográfica da Serra do Mar; o fato que em amplas áreas do país consistem de florestas que correm risco de rápida erosão e lixiviação quando desmatadas.<sup>74</sup>

A CMBEU chamou atenção para a herança de uma agricultura “devastante e feudal”, de comércio especulativo e sistema de governo paternalístico.<sup>75</sup> Nesse item, criticou as permanências históricas das instituições sociais e culturais brasileiras.

A educação continuou a orientar-se no sentido de assegurar posição social, ao invés de dar ênfase ao treinamento técnico para tarefas agrícolas e industriais. O Governo permaneceu pessoal e paternalístico em alto grau, revelando-se todos os grupos ansiosos por auxílio e proteção governamental.<sup>76</sup>

Em seguida, a Comissão citou brevemente os efeitos da exploração agrícola em territórios como de São Paulo e Minas Gerais. Fez também poucas considerações sobre a estrutura fundiária no Brasil e das relações de produção do campo, e terminou sem indicar alguma modificação.

Se tratando da relutância em se admitir a participação externa na exploração de recursos naturais, o relatório da CMBEU defendeu a participação do capital estrangeiro, com o argumento de que o crescimento de uma economia robusta se tornaria desnecessariamente difícil, a menos que se alcance rápido progresso em tornar disponíveis e produtivos os recursos naturais do país.<sup>77</sup>

O último fator de retardo do desenvolvimento econômico, a deficiência da administração pública foi responsabilizada pela asfixia do crescimento de alguns setores da economia que eram por ela administrados. A CMBEU exemplificou a deficiência da

---

<sup>74</sup> COMISSÃO MISTA BRASIL - ESTADOS UNIDOS PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. **Relatório Geral (Tomo I)**. Rio de Janeiro, 1954, p. 40.

<sup>75</sup> *Ibid.*, p. 41.

<sup>76</sup> *Ibid.*, p. 41.

<sup>77</sup> *Ibid.*, p. 41.

administração pública pelos serviços de transportes ferroviários e de cabotagem, pelo estado físico dos portos e pelo abastecimento de água.

### **2.3 O PROGRAMA DA CMBEU**

Como forma de superar os pontos de estrangulamento da economia brasileira, a CMBEU afirmou em seu programa a necessidade de formular e executar medidas de política creditícia, fiscal, comercial e cambial, capazes de permitir altos níveis de investimento e produção, com um ritmo menor de inflação e uma posição tolerável de balança de pagamentos.<sup>78</sup> Era urgente, portanto, a necessidade de formular e executar programas de investimentos em campos definidos como prioritários, tais como os de produção de energia elétrica, os de sistemas de transportes pesado e no de produção de combustíveis.

Pela natureza do seu mandato, e em vista da limitação dos recursos financeiros, internos e externos, com que prudentemente poderia contar para o seu programa, a Comissão Mista concentrou esforços sobre dois objetivos restritos: primeiro, a elaboração de projetos prioritários concretos para reabilitação de transportes e expansão de energia elétrica, suplementados por alguns projetos-piloto nos setores de agricultura e indústria; em segundo lugar, a ativação de programas de treinamento e assistência técnica.<sup>79</sup>

Nesse ponto, a CMBEU defendeu em seu relatório não ter sido concebida como um órgão de planejamento geral e que não procurou substituir, por programa governamental, setores privados da economia. Mas antes, defendeu que seu programa sempre se esforçou por planejar e estimular medidas que criassem condições prévias favoráveis a um maior surto da iniciativa privada. Assim, a CMBEU teria se dedicado ao estudo de projetos individuais de investimentos nos setores básicos da economia e que pudessem ser executados sem provocar alguma pressão inflacionária.<sup>80</sup>

A CMBEU elaborou 41 projetos. A maioria dos projetos versou sobre o reequipamento de estradas de ferro, seguido pelos projetos do setor de energia elétrica.

---

<sup>78</sup> Ibid., p. 129.

<sup>79</sup> Ibid., p. 129.

<sup>80</sup> Ibid., p. 129.

Portanto, a Comissão dividiu dois campos prioritários de ação, tendo em vista solucionar, respectivamente: o desequilíbrio na distribuição de investimentos no campo de transportes e a escassez de energia em todas as principais zonas industriais do país.<sup>81</sup>

**TABELA I: Projetos da CMBEU conforme setor econômico**

(Em milhares de US\$ e Cr\$)

SETOR	NÚMERO DE PROJETOS	CUSTO DOS PROJETOS	
		US\$	Cr\$
Estradas de Ferro	17	150.544	7720.229
Energia Elétrica	9	130.176	4601.011
Estradas de Rodagem	2	6.661	-
Portos	4	37.812	540.117
Navegação	4	29.147	606.325
Agricultura	3	27.125	206.000
Indústria	2	13.860	392.000
<b>TOTAL</b>	<b>41</b>	<b>395.325</b>	<b>14.065.682</b>

#### 2.4 DAS NEGOCIAÇÕES SOBRE FINANCIAMENTO E O FIM DA CMBEU

Já abordamos, em seção anterior, sobre o esforço da política brasileira em pleitear uma cifra maior de investimentos em relação ao Eximbank e o BIRD. No entanto, resta explicar como as expectativas brasileiras sobre o financiamento foram frustradas. É

<sup>81</sup> Ibid., p. 136-137.

necessário, para isso, atermos ao fato de que entre o Eximbank e o BIRD existia uma disputa por qual das organizações conduziria os projetos de investimentos de longo prazo.

O objetivo do Banco Mundial era de influenciar as políticas macroeconômicas do Brasil, exigindo-se saneamento monetário em troca dos empréstimos. Para Sérgio Besserman Viana, o Banco Mundial tinha essa intenção, mas por relutância do governo brasileiro, pouco dela se concretizou.<sup>82</sup>

It was an impressive list of domestic policies that the Bank wanted to see remedied, but it was never clearly specified what particular action by the Brazilian government would elicit what response from the Bank.<sup>83</sup> (-) In Brazil in the 1950s, the Bank wanted fundamental changes in economic policies, but negotiations never reached the stage of spelling out which specific changes would induce what levels and types of project loans from the Bank.<sup>84</sup>

Destaca-se também a mudança no governo americano. Do governo Truman para o de Eisenhower, com políticas mais alinhadas às propostas do Banco Mundial, novas dificuldades foram somadas às negociações brasileiras com o Eximbank.

O acordo para o empréstimo do Eximbank foi assinado em 30 de abril de 1953, com o valor de US\$ 300 milhões. Essa concessão só foi possível devido à pressão dos exportadores e investidores norte-americanos no Brasil, que, tendo em vista a Lei do Mercado Livre de Câmbio, desejavam evitar a concorrência entre a procura de dólares para a remessa de rendimentos, e, a lei voltada para a obtenção de divisas com o objetivo de pagamento de atrasados.<sup>85</sup>

---

<sup>82</sup> Não cabe, para os fins desse trabalho, realizar uma conjuntura detalhada das relações entre os Bancos. Importa, todavia, mencionar que a solução foi resolvida dividindo os investimentos dos projetos de agricultura e energia para o Banco Mundial; e, os de transportes, principalmente ferrovias e portos, com o Eximbank. Trad. de: MASON, E. e ASHER, R. op. Cit.p.197 apud VIANNA, Sérgio Besserman. **A política econômica no Segundo Governo Vargas: 1951-1954**. Rio de Janeiro: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, 1987, p. 92.

<sup>83</sup>“Era uma lista impressionante de políticas domésticas que o Banco queria ver corrigidas, mas nunca foi claramente especificado quais ações o governo brasileiro deveria tomar e licitaria que resposta do Banco” (tradução nossa) in: MASON, E. e ASHER, R. op. Cit.p.600. Apud VIANNA, Sérgio Besserman. **A política econômica no Segundo Governo Vargas: 1951-1954**. Rio de Janeiro: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, 1987, p. 92.

<sup>84</sup> “No Brasil, na década de 1950, o Banco queria mudanças nas políticas econômicas, mas as negociações nunca chegaram ao estágio de explicitar quais mudanças específicas induziriam quais níveis e tipos de empréstimos de projetos do Banco”. Trad. de: MASON, E. e ASHER, R. op. Cit.p.679. Apud. Ibid., p. 92.

<sup>85</sup> Ibid., p. 93.

Os efeitos foram imediatos, em pouco tempo, o Banco Mundial se manifestou contra o acordo, afirmando em nota a necessidade de mudanças políticas no governo brasileiro.

The bank considered that its position have been seriously undermined by export-import loan to Brazil of \$300 milion in 1953 to cover the repayment of comercial debet to U.S exporters. This was regarded a bail out, which could have effect only of lessening the pressure on the Brazilian government for needed changes in policy.<sup>86</sup>

Em resumo, as mudanças do governo norte-americano e da posição do Banco Mundial frente ao Brasil e a retirada do Eximbank das operações de financiamento ao desenvolvimento determinaram o fim da CMBEU. Quanto aos acordos, a posição norte-americana sempre foi de negar qualquer compromisso de financiamento, alegando a necessidade de os projetos serem aprovados pelas entidades financiadoras.<sup>87</sup> Dos trabalhos da CMBEU, os empréstimos concedidos pelo Eximbank e Banco Mundial chegaram a US\$ 162,1 milhões, com a contrapartida brasileira de Cr\$4,9 bilhões. Em sua maioria, os setores que obtiveram financiamento foram os de reaparelhamento de ferrovias e projetos na área de energia elétrica. Entre 1951-1954, o Banco Mundial forneceu créditos ao Brasil no valor de US\$104 milhões. A maior parte desses créditos, mais de 70%, foi destinada à Light – companhia de energia.<sup>88</sup>

A citação que se segue é de autoria Merwin Bohan, presidente da Seção Americana da CMBEU, e que, segundo Sérgio Besserman Vianna, teria sido proferida instantes após a comunicação de interrupção dos financiamentos aos projetos da CMBEU. Subtende-se dela o quanto a interrupção da CMBEU foi repentina e ocasionada pelo desinteresse norte-americano.

Have you ever tried to pick up quick silver with your fingers? That is the best description i can give you of the afternoon. I spent with the echelon of the Bank. Conditions had changed, the balance of payments, the credit-worthiness, and so many other obstacles had come in the way. But there was no need to morry. Let

---

<sup>86</sup> O banco considerou que sua posição foi seriamente prejudicada por um empréstimo de importação e exportação para o Brasil de US \$ 300 milhões em 1953 para cobrir o pagamento do débito comercial aos exportadores dos EUA. Isto foi considerado uma ajuda, que poderia ter efeito apenas de diminuir a pressão sobre o governo brasileiro por mudanças necessárias na política. Trad. de MASON, E. e ASHER, R. op. Cit.p.679 apud VIANNA, Sérgio Besserman. **A política econômica no Segundo Governo Vargas: 1951-1954**. Rio de Janeiro: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, 1987, p. 94.

<sup>87</sup> Ibid., p. 94.

<sup>88</sup> SZMRECSÁNYI, Tamás; SUZIGAN, Wilson. **História econômica do Brasil contemporâneo**. 2. ed. v. 4. São Paulo: Hucitec, 2002, p. 39.

Brazil clean up its house and all would be well. And although again and again i pressed for the conditions that had to be met, i was never successful in getting other than generalities in reply. I would be less than honest if i did not add that i was left with a sense of shock at what appeared to be a lack of good faith.<sup>89</sup>

Em 16 de dezembro de 1953, editou-se um decreto-lei no qual foi atribuído ao Conselho Técnico de Economia e Finanças a responsabilidade pelos trabalhos não terminados, a publicação dos projetos e do relatório final, e de toda documentação remanescente da Seção Brasileira da CMBEU.<sup>90</sup>

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico – BNDE – seguiu cumprindo a função da CMBEU, estudando os projetos nas áreas de infraestrutura energética, transporte e siderurgia. Muitos dos antigos técnicos da CMBEU, em 1953, passaram a fazer parte do quadro de técnicos do BNDE.<sup>91</sup>

---

<sup>89</sup> Você já tentou pegar prata rapidamente com os dedos? Essa é a melhor descrição que posso lhe dar da tarde que passei com alto escalão do banco. As condições mudaram, a balança de pagamentos, o crédito e tantos outros obstáculos entraram no caminho. Mas não havia necessidade de dinheiro [?]. Deixe o Brasil limpar sua casa e tudo ficará bem. E, embora várias vezes eu insistisse nas condições que precisavam ser satisfeitas, nunca consegui obter respostas além das generalidades. Eu não seria honesto se eu não acrescentasse que fiquei com uma sensação de choque no que parecia ser uma falta de boa fé. Trad. de HASON, Simon G. The end of the good neighbor policy. Inter-american economic affairs. Auutum, 1953, p.44-45 apud VIANNA, Sérgio Besserman. **A política econômica no Segundo Governo Vargas: 1951-1954**. Rio de Janeiro: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, 1987, p. 94.

<sup>90</sup> Ver: BRASIL. DECRETO Nº 34.791, DE 16 DE DEZEMBRO DE 1953. **Artigo 20, parágrafo único**. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1950-1959/decreto-34791-16-dezembro-1953-329753-publicacaooriginal-1-pe.html> > Acesso em: 26 de outubro de 2018.

<sup>91</sup> O BNDE foi criado pela lei nº. 1.626, de 10.6.1952. Editada após esforços de Horácio Lafer, então Ministro da Fazenda, pelas negociações sobre o Fundo de Reaparelhamento Econômico, no Congresso Nacional. Era um banco independente, tinha como função elaboração de projetos e a captação de recursos provenientes do exterior e do Fundo de Reaparelhamento Econômico. Durante os anos 1950, atuava em setores de reequipamento de portos, ferrovias e hidroelétricas. Ver: SZMRECSÁNYI, Tamás; SUZIGAN, Wilson. **História econômica do Brasil contemporâneo**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 2002, v. 4, p. 38.

### 3. PROJETOS DA CMBEU PARA O SETOR FERROVIÁRIO

A CMBEU aprovou o total de dezessete projetos para o setor ferroviário. No relatório, apresentou o problema ferroviário como se fosse devido à dificuldade de modernização e reparos das estruturas ferroviárias. Salientou que desde 1930 não se fez, por parte do Estado, qualquer expansão material ou substituição de equipamentos ferroviários que pudesse atender o crescimento populacional e ou ao produtivo.<sup>92</sup>

A partir da constatação dessa realidade, formou-se uma subcomissão técnica com a finalidade de elaborar e coordenar planos e projetos objetivando o melhoramento das ferrovias. O programa de reabilitação do equipamento ferroviário brasileiro tinha como objetivos a coordenação dos transportes ferroviário, rodoviário e marítimo; a elaboração de projetos de estradas de ferro de interesse nacional, ao melhoramento de traçados e da via permanente das linhas existentes; as possibilidades de padronização referente à bitola; padronização de engates e do equipamento em geral, ao melhoramento do material fixo rodantes, oficinas e sistemas de sinalização.<sup>93</sup>

Integraram a Subcomissão de Transportes Ferroviários, engenheiros de diferentes Estradas de Ferro do Brasil. Entre eles, nominalmente constam no relatório: Alvarés de Araujo Lima Othon; Cel. Mário Poppe de Figueiredo; Ruben E. de Freitas Abreu; Roberto Carneiro; Antônio Gonçalves Chaves; Inácio Marques Dias; Richard Henry Dobson; Luís Antônio Domingues Sobrinho; Itagiba Escobar; Renato Azevedo Feio; Major Mario Sérgio Fialho; Marcos Valdetaro Fonseca; Orlando Frankel.<sup>94</sup>

A Subcomissão de Transportes Ferroviários, por parte dos norte-americanos, em sua maioria era composta de engenheiros pertencentes da firma Gibbs & Hill. Entre eles, constam-se no relatório os nomes de H. Dale Barber; Jonathan Teal, F. Ronald Stemp, George

---

<sup>92</sup> Na década de 1930, a queda dos preços das exportações brasileiras e as dificuldades do balanço de pagamentos, agravadas pela impossibilidade de obtenção de crédito, tornavam impossível a realização pelas ferrovias da renovação de seu equipamento, bem como da conservação do material existente. Veio, após, o período de guerra, no qual o equipamento sofreu sobrecarga de serviço e se tornou ainda mais difícil o problema da conservação. Ver: COMISSÃO MISTA BRASIL - ESTADOS UNIDOS PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. **Relatório Geral (Tomo II)**. Rio de Janeiro, 1954, p.22.

<sup>93</sup> Ibid., p. 23.

<sup>94</sup> Ibid., p. 12.

B. Dutton Jr., Ralph Budd, William S. Kerr, Albert G. Reese, Tom W. Tizzard, Joseph Gaynor, W. A. Taussing.<sup>95</sup>

Os projetos da CMBEU para o setor ferroviário foram descritos no relatório em três partes. A primeira descrevia os objetivos, que variavam de modernização dos freios e engates à aquisição de vagões, remodelação das redes e novas ligações ferroviárias. A segunda parte analisou o custo e as formas de financiamento, com juros que variavam de 4% a 11%, sendo que a maioria dos financiamentos estava com os recursos previstos via BIRD e BNDE; e a terceira indicou a importância econômica da região atendida em cada projeto.

Foram dezessete projetos, dos quais podemos nomear: Estrada de Ferro Santos a Jundiá; Companhia Paulista de Estradas de Ferro; Rede de Viação Paraná-Santa Catarina; Rede Mineira de Viação; Estrada de Ferro Noroeste do Brasil; Estrada de Ferro Central do Brasil; Estrada de Ferro Leopoldina; Estradas de Ferro do Norte e Nordeste; Estrada de Ferro de Goiás; Viação Férrea do Rio Grande do Sul; Rede Ferroviária do Nordeste e Ferrovia Sampaio-Correia; Estrada de Ferro Sorocabana; Companhia Mojiana de Estradas de Ferro; Estrada de Ferro Araraquara; Estrada de Ferro Vitória a Minas.

De acordo o relatório da Comissão Mista, a prioridade dos investimentos recomendados por ela ao progresso ferroviário acompanhou mais ou menos o volume do tráfego. Assim, para as obras do Nordeste estavam previstos 7,1% dos investimentos em moeda nacional e estrangeira; região Oeste 5,9%; para a Região Central (estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Espírito Santo) 60,6%; 40,5 % para a região Leste.

A Comissão, na elaboração dos projetos, dividiu dois campos prioritários de ação, o setor de transporte e energia. Dentre dos 41 trabalhos, dezoito haviam sido aprovados e garantido uma parcela do financiamento via BNDE, até dezembro de 1954.

Para o setor ferroviário, o total de dez projetos recebeu proventos. A parte do trabalho que se segue tem como objetivo descrever em detalhes os projetos ferroviários que foram financiados e avaliados pelo BNDE, até o ano de 1954, bem como suas dificuldades de execução.

---

<sup>95</sup> Ibid., p. 15.

### 3.1 FERROVIAS DO COMPLEXO CENTRAL DO BRASIL

Tido como o financiamento mais importante do BNDE até a data de 10 de novembro de 1952, o projeto das Estradas de Ferro Central do Brasil tinha como objetivo melhorar o funcionamento dos transportes de carga entre três estados da região sudeste. Estipulados em seis planos, previa o prolongamento dos desvios em diferentes cruzamentos, no trecho Belo Horizonte-Conselheiro Lafaiete; ampliação de pátios, aumento das linhas; remodelação das linhas principais entre Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte, com troca perto de 400 mil dormentes e aplicação de outros 800 mil. Além disso, previa a troca de 600 quilômetros de trilhos velhos, gastos e inadequados e o lastramento de 1.000 quilômetros de linha. Em outro ponto, indicava a construção, no Rio de Janeiro, de um terminal de triagem de carga com a capacidade de 700 carros; além de também prever a substituição para 1.500 vagões novos, de aço ou com infra-estrutura de aço e com maior capacidade de carga.<sup>96</sup>

As obras começaram em 1954, mas em pouco tempo o projeto teve inúmeras dificuldades de ser implementado. Fornecedores da pedra de lastro encontravam-se sem equipamento apropriado, que à época só era encontrada no exterior. Tinha também o empecilho da Favela na subida da Avenida Brasil, sendo necessária sua remoção para que se concretizasse a construção da estação de triagem de Arará.<sup>97</sup>

O 23º projeto tratava-se sobre o financiamento para o tráfego das periferias do Rio de Janeiro também pertencente ao projeto das Estradas de Ferro Central do Brasil. Uma preocupação que se esboçava pela população que se deslocava diariamente entre os centros e subúrbios da cidade carioca. O programa de melhoria compreendia a aquisição de cem trens-unidades, equivalendo a 300 carros de passageiros com capacidade média de 175 pessoas; substituição de trilhos e aproveitamentos em outros trechos; aquisição de 209 aparelhos de mudança de via, do tipo adequado aos trilhos.<sup>98</sup>

---

<sup>96</sup> BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. Terceira exposição sobre o programa de reaparelhamento econômico: exercício de 1954. 2ª ed. Rio de Janeiro, 1960. p.64

<sup>97</sup> Ibid., p. 64.

<sup>98</sup> Ibid., p. 64.

O BNDE, mediante contrato firmado em julho de 1953, concedeu empréstimo de Cr\$ 279.596.336,00 à Estrada de Ferro para a execução do projeto. Também recebeu do Eximbank, empréstimo de 12,5 milhões de dólares, em dezembro de 1953.<sup>99</sup>

A Rede Mineira de Viação fazia interconexão com o complexo das Estradas de Ferro Central do Brasil e seu orçamento foi de 703 milhões de cruzeiros e 7.041 milhões de dólares. O projeto de nº. 20 da CMBEU tinha em vista o reaparelhamento da Rede Mineira de Viação, que tinha, à época, extensão aproximada de 3.990 km.

O programa tinha como objetivo a substituição de trilhos, e a realocação dos velhos em outros 693 km; elevação do número de dormentes de 1.600 para 1.800 numa extensão de 2.469 km; o relastramento de 1.979 km de linha; a substituição de lastro de terra por pedra; o reforço de 102 pontes para permitir passagem de locomotivas de 20 toneladas por eixo; aquisição de 950 vagões de carga, sendo 900 de aço; compra de 12 locomotivas diesel-elétricas; introdução de melhorias na seção eletrificada, compreendendo construção de barragem, instalação de subestações, aquisição de 73 km de fios de cobre, ponte rolante; dentre outras melhorias.<sup>100</sup>

A CMBEU estimou que a Ferrovia, após a execução do programa de reaparelhamento, poderia dispor de tráfego adicional em média de 500.000 toneladas ao longo dos anos que seguissem. Estipulou que parte desse acréscimo poderia advir das toneladas de calcário e minério consumidas nas usinas de aço localizadas em Belo Horizonte e no Vale do Paraíba.<sup>101</sup>

A Rede Mineira de Viação também sofreu com a falta de financiamento externo. Houve dificuldades de se obterem os trilhos com a Companhia Siderúrgica Nacional, em virtude de o fornecimento previsto ter modificado seus planos produtivos em relação ao material.<sup>102</sup> Como medida para compensar os novos gastos que seriam necessários, houve a nacionalização das despesas com a tração elétrica das locomotivas, posteriormente substituídas por diesel-hidráulicas, fabricadas no Brasil.

---

<sup>99</sup> Ibid., p. 65.

<sup>100</sup> Ibid., p. 90-91.

<sup>101</sup> Ibid., p. 90.

<sup>102</sup> Ibid., p. 91.

### 3.2 PROJETOS PARA A REGIÃO SUL

A proposta para a Viação Férrea do Rio Grande do Sul tinha como objetivo adotar à ferrovia de equipamentos adequados, de maneira a elevar seus índices de aproveitamento e rendimento. O custo total do programa de reaparelhamento foi estimado em 646 milhões de cruzeiros e 11.322.000 dólares. Todavia, os planos originais da Comissão tiveram de ser revistos, por não ter sido obtido o empréstimo externo solicitado via CMBEU; e por parte da circunstância da época ter proporcionado o fornecimento a ferrovia das locomotivas diesel-hidráulicas, cuja montagem se iniciava no Brasil em escala industrial.<sup>103</sup>

Após as revisões, o plano de reaparelhamento ficou reduzido às construções de variantes, às melhorias das condições técnicas, prevendo conversão para a bitola de 1,60 m; a aquisição de cerca de 500 quilômetros de trilhos novos para assentamentos de linhas principais; ao aumento do número de dormentes por quilômetros em cem unidades; reforços de pontes; aquisição de 483 vagões inteiramente de aço; aquisição de 23 locomotivas diesel-hidráulicas.<sup>104</sup>

A rede da Viação Paraná-Santa Catarina era uma das principais ferrovias do país, em termos de movimentação líquida de mercadorias. Sua principal carga era a madeira, pinho e café. A CMBEU observou que maiores quantidades de produção do Paraná e Santa Catarina poderiam ser transportadas se a Ferrovia estivesse aparelhada. Parte da produção dos estados já vinha sendo escoada aos centros de consumo por rodovias. Estimou-se que em média de 100 a 300 toneladas de mercadorias deixavam de serem transportadas.<sup>105</sup>

Dentro do programa de reaparelhamento, foram previstas as aquisições de 1.200 vagões de carga; a compra de 20 locomotivas diesel-elétricas; reassentamento de 550 quilômetros de linha, com trilhos novos; colocação de lastro e pedra britada em 1.653 quilômetros de linha; e, término da construção da variante Joaquim Murtinho-Fábio Rêgo.<sup>106</sup>

O custo total do projeto foi estimado em 531 milhões de cruzeiros e 16,9 milhões de dólares. A direção da Estrada solicitou ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico empréstimo de 166 milhões de cruzeiros, medida tomada para que se executassem as obras o

---

<sup>103</sup> Ibid., p. 65.

<sup>104</sup> Ibid., p. 73.

<sup>105</sup> Ibid., p. 83.

<sup>106</sup> Ibid., p. 83.

mais brevemente, sem que ficassem na dependente indeterminação do financiamento estrangeiro. Estudos preliminares efetuados pelo BNDE demonstraram a conveniência de ser concedido financiamento bastante para a execução de todo o projeto, visto que o parcelamento dos trabalhos poderia reduzir a rentabilidade da ferrovia ou criar pontos de estrangulamento.<sup>107</sup> O Ministério de Viação e Obras Públicas reagiu ao pedido de empréstimo apresentando um programa simplificado, onde após discussões com a direção da Estrada, ficou acertado o empréstimo de 300 milhões de cruzeiros. Em 1955 foram entregues à Viação Paraná-Santa Catarina 700 vagões em regime de emergência para fazer frente às necessidades de transporte da safra agrícola.<sup>108</sup>

### **3.3 REMODELAÇÃO DAS FERROVIAS PAULISTAS**

A Estrada de Ferro Santos-Jundiaí servia a área comercial mais importante do país, com centro em São Paulo e compreendendo o Porto de Santos. Entroncava-se com a Estrada de Ferro Central do Brasil e a Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Na época da elaboração do projeto, 53% da tonelage de carga geral, 94% dos granéis sólidos e 68% dos granéis líquidos desembarcados no Porto de Santos eram trazidos pela ferrovia. O projeto denunciava a lentidão, o prejuízo das locomotivas em não conseguir tracionar trens longos e a capacidade limitada da ferrovia para escoamento da produção em 1.000 toneladas.<sup>109</sup>

A Estrada de Ferro Santos-Jundiaí foi o primeiro projeto da CMBEU. Nele, previa-se a aquisição de 470 vagões fechados; e, 30 vagões gôndola com capacidade para 48.000 toneladas. O BNDE concedeu, conforme contrato de abril de 1954, o financiamento de 94 milhões de cruzeiros. Esse primeiro financiamento destinava-se ao pagamento de despesas com mão de obra e compra de material de origem nacional. O material importado deveria ser pago com o empréstimo de US\$ 8.600.000, 00 dólares, obtidos pela ferrovia via Eximbank, em 31 de dezembro de 1953.<sup>110</sup>

---

<sup>107</sup> Ibid., p. 84.

<sup>108</sup> Ibid., p. 84.

<sup>109</sup> Ibid., p. 74.

<sup>110</sup> Ibid., p. 78.

Para a execução desse projeto da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a CMBEU recomendou a concessão de financiamentos, no montante de 51,6 milhões de cruzeiros e 6,8 milhões de dólares para a execução de um programa mínimo de reaparelhamento. As melhorias corresponderam às substituições de engates “a gancho correntes” para os engates automáticos; freios a vácuo; 240 carros de passageiros; 1.279 vagões de carga, com capacidade total para 24.746 toneladas.<sup>111</sup> Substancialmente o projeto foi reduzido pela determinação que as operações de compras de vagões devessem ser processadas nos Estados Unidos, onde seriam negociadas com um preço muito mais alto do que o originalmente estimado pela CMBEU. Diante dessa conjuntura, a Companhia nacionalizou algumas de suas despesas e reduziu a aquisição de vagões para 430, em 1954.<sup>112</sup>

O programa para renovação da Estrada de Ferro Sorocabana foi elaborado pela CMBEU. A proposta previa a aquisição de trilhos novos; a compra de 1.900 vagões metálicos com engates automáticos e freios de ar comprimido, de locomotivas diesel-elétricas; e, sinais automáticos para instalação em linhas duplas entre São Paulo e Iperó, e entre a estação de Bernadino e Campos. Indicava-se ainda que a execução da obra permitiria a utilização de trens mais pesados e longos, com alta-velocidade; com aumento de 20 % da capacidade total dos vagões; e retirada de tráfego de 60 locomotivas a vapor, obsoletas e onerosas. O transporte de carga da ferrovia consistia em produtos agrícolas e de madeira, assim como o cimento, pedra e cal.<sup>113</sup>

O BNDE, por meio de despacho, informou sobre a impossibilidade da compra de trilhos com os recursos em cruzeiros, mas aventou sobre a compra de locomotivas e vagões de passageiros de fabricação nacional. A decisão da Companhia Siderúrgica Nacional em não produzir mais os trilhos foi inesperada e exigiu reformulações dos projetos ferroviários. Como os trilhos eram indispensáveis para a execução dos projetos, o BNDE, posteriormente, autorizou o crédito. Estimando os cálculos do orçamento regular em câmbio durante cinco anos, o Banco concluiu que os empréstimos e a compra desse material no exterior, não prejudicariam as contas públicas.

---

<sup>111</sup> Ibid., p. 85.

<sup>112</sup> Ibid., p. 86.

<sup>113</sup> Ibid., p. 100.

### 3.4 FERROVIAS DO CENTRO OESTE

Em 1954, a Estrada de Ferro de Goiás recebeu financiamento proveniente da aprovação do projeto feito pela CMBEU com verba concedida pelo BNDE. O banco destinou Cr\$ 244.664.000,00 para atender as despesas de reaparelhamento da ferrovia.<sup>114</sup>

Dentro do projeto, estavam previstos a substituição de 340 km de trilhos, a colocação de 48.000 novos dormentes; lastramento geral das linhas com pedra britada e cascalho; construção de 25 km de variantes; aquisição de 340 vagões fechados de aço, de 36 toneladas; aquisição de 30 vagões gôndola de aço, comuns; 33 vagões frigoríficos; oito carros de 1º e 2º classes e um carro restaurante; quinze locomotivas a vapor.<sup>115</sup>

O projeto da CMBEU para a Estrada de Ferro de Goiás ainda sofreu modificações na sua execução. O financiamento externo, previsto no projeto, não foi concedido; as compras dos trilhos, previstas para serem adquiridas internamente, se processaram no exterior; além da redução parcial dos gastos em dólares no primeiro ano do programa de reaparelhamento, a um mínimo que possibilitou a inclusão do correspondente à previsão de compra no orçamento regular do câmbio. As dívidas contraídas pela ferrovia nessa conjuntura instantaneamente passaram a ser incluídas dentro do Orçamento da União.<sup>116</sup>

A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil atendia a zona oeste do Estado de São Paulo e parte de Mato Grosso. Foi, no tempo da elaboração do projeto, uma região que se destacava pela produção agrário-pastoril. Antes do estudo da CMBEU, a percepção geral que se tinha da estrada era de seu atraso para escoamento da produção.

Em seu diagnóstico, a Comissão considerou a possibilidade de alargamento da bitola da Noroeste, em toda sua extensão. O programa final de reaparelhamento da ferrovia estipulou a construção de linhas principais e variantes; a substituição de trilhos; o aumento do número de dormentes; renovação do lastro em trechos de tráfego mais pesado; a aquisição de 16 locomotivas diesel-elétricas; a aquisição de 543 vagões de carga, com capacidade de 36

---

<sup>114</sup> Ibid., p. 76.

<sup>115</sup> Ibid., p. 76.

<sup>116</sup> Ibid., p. 76.

toneladas para minérios; a remodelação e reequipamento das instalações das oficinas e reparos de locomotivas em Bauru, Aquidauana e Três Lagoas.<sup>117</sup>

O custo do programa de reaparelhamento foi estimado em 425 milhões de cruzeiros e 354 milhões de dólares. A direção da Estrada de Ferro Noroeste executou parcialmente o projeto, em vista de não ter obtido o financiamento externo. O programa reformulado pela companhia apresentado ao BNDE mostrou-se inviável, tendo em vista ser impossível a dispensa do material importado para as obras. A partir dessa dificuldade, estudaram dividir a execução do projeto em duas partes, em anos diferentes; também houve redução nas despesas de dólares; redução na aquisição de britadores; e, redução da compra em números de vagões, de 168 para 70.<sup>118</sup>

---

<sup>117</sup> Ibid., p. 88-89.

<sup>118</sup> Ibid., p. 89-90.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico atendeu a uma necessidade de compor um planejamento que resolvesse pontos de estrangulamento da economia brasileira, provocados, entre outros motivos, pelo surto industrializante dos anos de 1930 e pela crise na balança de pagamentos do início dos anos de 1950. Como uma tentativa de planejamento, se destinou a consolidar uma estrutura econômica receptiva ao capital estrangeiro. Todavia, o governo norte-americano privilegiou a cooperação técnica, não financeira, jogando a responsabilidade dos financiamentos para instituições multilaterais.

Através das discussões teóricas sobre desenvolvimentismo e planejamento, tomadas no primeiro capítulo desse trabalho, podemos concluir que a CMBEU se identificou com a corrente do setor público, não nacionalista, que acreditava na industrialização como sendo caminho para o progresso técnico mundial, confiando ao capital estrangeiro o protagonismo nesse projeto.

A CMBEU logrou em cumprir um minucioso estudo sobre a infraestrutura econômica brasileira. Indicou problemas e propôs soluções para expandir setores importantes para o crescimento econômico, como os projetos para o setor ferroviário e de energia. Além de atacar, em seu relatório, pontos da política nacionalista de Vargas, defendeu a atração do capital estrangeiro ao país e foi contrária a políticas desenvolvimentistas que pudessem provocar descontrole da inflação.

Após o fim da CMBEU, suas recomendações foram avaliadas pelo BNDE e parte delas recebeu financiamento. Por problemas de diferentes naturezas, nos recursos externos ou no controle de empresas estatais, o programa de reaparelhamento das ferrovias não progrediu.

Contudo, não podemos dizer que a CMBEU tenha falhado. Grande parte das técnicas de rentabilidade; a visão global da economia brasileira do período; seus diagnósticos em diversas áreas, com destaques para o setor de ferrovias e energia, foram essenciais. O BNDE, criado nesse momento, ao longo dos outros dois decênios realizou papel semelhante ao da CMBEU: coordenando projetos e garantindo financiamentos.

## **RERERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

### **FONTES**

BANCO NACIONAL DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. **Terceira exposição sobre o programa de reaparelhamento econômico**: exercício de 1954. 2ª ed. Rio de Janeiro, 1960.

COMISSÃO MISTA BRASIL – ESTADOS UNIDOS PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. **Relatório Geral**. Rio de Janeiro, 1954. T. 1 e 2.

### **BIBLIOGRAFIA**

BAER, Werner. **A industrialização e o desenvolvimento econômico do Brasil**. 7 ed. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1988.

BIELSCHOWSKY, Ricardo. **Pensamento econômico brasileiro**: o ciclo ideológico do desenvolvimento. 4. Ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 2000.

CAMPOS, Roberto de Oliveira. **A lanterna na popa**: memórias. Rio de Janeiro: Toopboks, 1994.

DALIO, Danilo José; MIYAMOTO, Shiguenoli. O Governo Vargas e a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos. *Idéias*, [S.l.], v. 1, n. 2, p. 151-181, dez. 2010. ISSN 2179-5525. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/ideias/article/view/8649296>. Acesso em: 09 set. 2018.

FAUSTO, Boris (org.). **História geral da civilização brasileira**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

FONSECA, Pedro Cezar. **Vargas**: capitalismo em construção 1906-1954. São Paulo: Editora Brasiliense, 1989.

HOBBSAWM, Eric. **Era dos extremos**: o breve século XX 1914-1991. Tradução de Marcus Santarrita – São Paulo, Companhia das Letras, 1995.

IANNI, Octavio. **Estado e planejamento econômico no Brasil**. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1979.

MANTEGA, Guido. **A economia política brasileira**. 5 ed. Petrópolis: Editora Vozes, 1984.

MONTEIRO NETO, Aristides (org.). **Sociedade, política e desenvolvimento**. Brasília: Ipea, 2014.

MOURA, Gerson. O alinhamento sem recompensa: a política externa do governo Dutra. Rio de Janeiro: Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil. Brochura, 1990.

SZMRECSÁNYI, Tamás; SUZIGAN, Wilson. **História econômica do Brasil contemporâneo**. 2. Ed. São Paulo: Hucitec, v. 4, 2002.

VIANA, Márcia Maria D'Avila. A Comissão Mista Brasil – Estados Unidos no contexto do II Vargas. Dissertação de mestrado em Economia, UnB, Brasília, 1980.

VIANNA, Sérgio Besserman. **A política econômica no Segundo Governo Vargas: 1951-1954**. Rio de Janeiro: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, 1987.

## DECLARAÇÃO DE AUTENTICIDADE

Eu, Matheus Mendonça e Silva, declaro para todos os efeitos que o trabalho de conclusão de curso intitulado “A Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico e os projetos para o setor ferroviário (1948-1954)” foi integralmente por mim redigido, e que assinali devidamente todas as referências a textos, ideias e interpretações de outros autores. Declaro ainda que o trabalho é inédito e que nunca foi apresentado a outro departamento e/ou universidade para fins de obtenção de grau acadêmico, nem foi publicado integralmente em qualquer idioma ou formato.

  
Matheus Mendonça e Silva

Brasília, 07 de dezembro de 2018.