



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
FACULDADE DE ECONOMIA, ADMINISTRAÇÃO, CONTABILIDADE E GESTÃO
DE POLÍTICAS PÚBLICAS (FACE)
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA
CURSO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS

FERNANDA SOARES DOURADO

INDUSTRIALIZAÇÃO BRASILEIRA NO GOVERNO DE JUSCELINO
KUBITSCHEK E O PLANO DE METAS

Brasília-DF
Fevereiro de 2023

FERNANDA SOARES DOURADO

**INDUSTRIALIZAÇÃO BRASILEIRA NO GOVERNO DE JUSCELINO
KUBITSCHEK E O PLANO DE METAS**

Monografia apresentada ao Departamento de Economia da Universidade de Brasília, pela aluna Fernanda Soares Dourado, portador (a) da matrícula 15/0125305, como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Ciências Econômicas.

Orientadora: Dra. Daniela Freddo

**Brasília-DF
Fevereiro de 2023**

FERNANDA SOARES DOURADO

**INDUSTRIALIZAÇÃO BRASILEIRA NO GOVERNO DE JUSCELINO
KUBITSCHEK E O PLANO DE METAS**

Monografia apresentada ao Departamento de Economia da Universidade de Brasília como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Ciências Econômicas. Brasília, 16 de fevereiro de 2023.

BANCA EXAMINADORA

Professora Daniela Freddo Orientadora

Adriana Moreira Amado

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço a Deus pela oportunidade de cursar Economia na Universidade de Brasília (UNB) e por me capacitar durante essa longa caminhada, obrigada por sempre me levantar após as quedas e pela perseverança de continuar caminhando, mesmo com as dificuldades que surgem durante o trajeto. Agradeço aos meus pais Vitalino José Dourado e Marineide Soares Dourado pelo apoio e que juntos sonharam comigo neste momento tão especial. Agradeço a minha irmã Paula Soares Dourado por sempre acreditar em mim e pelas palavras de bom ânimo.

Agradeço ao meu amigo Clécio Souza por sempre me motivar e acreditar na minha capacidade de ser resiliente diante dos obstáculos que surgiram durante essa caminhada, obrigada pelas orações e por ter me acompanhado nesta jornada juntamente comigo. Agradeço ao meu primo Breno Dourado por sempre me ajudar e por partilhar essa jornada de unb, você é dez futuro engenheiro mecatrônico da Universidade de Brasília. Agradeço a minha prima Ana Clara pelo apoio e por sempre acreditar em mim.

Também não poderia deixar de agradecer à minha amiga/mãe Karina Lúcia, pelos abraços mais sinceros e pelas palavras de incentivo e por sempre torcer por mim. Agradeço aos demais amigos (a) que junto acompanharam a minha jornada acadêmica: Andrei Lima, Camila Araújo, Ester Garreto, Jéssica Cardoso, Júlia Dias, Mônica Ellen, Nicolas Rodrigues, Pâmela Maciel, Rayane Beserra e Vanda Souza, obrigado pelo carinho e por acreditarem no meu potencial.

Agradeço a todos os meus professores do Departamento de Economia por partilhar o conhecimento e nos ensinar com tanta seriedade sobre a profissão de Economista, e em especial agradeço à minha orientadora Dra. Daniela Freddo pela atenção e disposição em me ajudar na concretização deste trabalho.

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo analisar o plano de metas do governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961). O Brasil passou por várias fases distintas até se industrializar, dessa forma, o programa de metas deu continuidade ao processo de substituição de importações (PSI), sendo considerado o auge do desenvolvimentismo brasileiro que implantou a indústria pesada e alterou a planta produtiva do país, trazendo modernidade ao parque industrial e desenvolvimento econômico e social a nação brasileira.

Palavras-chave: Industrialização, Processo de substituição de importações, Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, Juscelino Kubitschek, Plano de Metas.

ABSTRACT

This work aims to analyze the goal plan of the government of Juscelino Kubitschek (1956-1961). Brazil went through several distinct phases until industrializing, thus, the program of goals continued the process of substitution of imports (PSI), being considered the peak of Brazilian developmentalism that implemented heavy industry and altered the country's productive plant, bringing modernity to the industrial park and economic and social development the Brazilian nation.

Keywords: Industrialization, Import substitution process, Brazil-United States Mixed Commission, Juscelino Kubitschek, Goal Plan.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	7
2. O Processo de Substituição de Importações Durante o Plano de Metas	7
3. COMISSÃO MISTA BRASIL-ESTADOS UNIDOS	14
3.1 Antecedentes	14
3.2 A Comissão Mista Brasil-Estados Unidos - (CMBEU)	15
4. O GOVERNO DE JUSCELINO KUBITSCHEK E O PLANO DE METAS.	22
4.1 O GOVERNO DE JK	22
4.2 A POLÍTICA ECONÔMICA DO GOVERNO JK	24
4.3 O PROGRAMA DE METAS DE JUSCELINO KUBITSCHEK	25
4.4 RESULTADOS DOS SETORES DO PROGRAMA DE METAS	29
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	32
6. REFERÊNCIAS	33

1. INTRODUÇÃO

Neste trabalho, objetiva-se estudar o plano de metas de Juscelino Kubitschek, a fim de compreender como o programa de metas buscou promover a construção de uma estrutura industrial mais integrada no país. A fim de alcançar o objetivo proposto, foram elaborados três capítulos que perpassam a história brasileira.

O processo de industrialização foi um dos marcos teóricos na história do Brasil, o ano de 1930 marca o crescimento industrial no país que adveio com a diversificação no parque industrial, principiando o processo de substituição de importações. No primeiro capítulo deste trabalho, busca-se traçar um referencial teórico sobre o processo de substituição de importações durante o plano de metas, percorrendo o governo de Getúlio Vargas que marca o processo de industrialização no país.

No segundo capítulo, busca-se traçar o contexto histórico sobre a instalação de uma Comissão Mista Brasil-Estados Unidos que tinha como objetivo estudar sobre os problemas da infraestrutura básica brasileira. Estes estudos permitiram a descoberta de pontos de estrangulamentos em certos setores que limitavam o crescimento do desenvolvimento econômico do país e através desses gargalos foi possível adquirir conhecimento para a progressão econômica e social do país.

No terceiro capítulo, foca-se no objeto deste estudo, o governo de Juscelino Kubitschek e o desenvolvimento do seu plano de metas, que abrangia investimentos em cinco áreas específicas para o desenvolvimento: Energia, Transporte, Alimentação, Indústria de Base e Educação. Além disso, havia uma meta especial para JK, a construção de Brasília que vislumbrou os olhos dos brasileiros com sua sofisticação. Este programa contribui para o progresso da economia brasileira, implantando a indústria pesada no país, permitindo a abertura da nossa economia ao capital estrangeiro.

E por fim, busca-se ressaltar o sucesso da prática do plano de metas durante o governo de JK, e apresenta-se uma reflexão de como o programa promoveu a construção de uma estrutura industrial mais integrada no país.

2. O Processo de Substituição de Importações Durante o Plano de Metas

A crise econômica mundial de 1929, a quebra da bolsa de valores de Nova York marcou a economia, abatendo os mercados financeiros de todo o mundo e impactando a

economia e a política dos países, e, em particular, a do Brasil. O desequilíbrio da crise chegou à economia brasileira acometendo uma grande contração na demanda do café brasileiro, visto que o café era o principal produto de exportação do país.

A redução nos preços do café e a fragmentação das indústrias americanas prejudicou a importação de bens de consumo, dessa forma o preço dos produtos manufaturados produzidos no Brasil se tornou mais atraente do que o preço dos importados. A crise do café ascendeu em uma crise política, levando a um movimento armado conhecido como Revolução de 1930, que colocou o político nacionalista Getúlio Vargas no poder, este era ligado a grupos que eram a favor do processo de industrialização.

A economia brasileira do período de 1930 é fortemente assinalada pela ampliação do setor industrial, Vargas foi o responsável por dar início a uma política industrial de substituição de importações. Dessa forma, "Entende-se por substituição de importações simplesmente o fato de o país começar a produzir internamente o que antes importava, o que ocorrera no Brasil com certa expressão na República Velha" (FONSECA, 2009, p.2).

Segundo Tavares (1974) os vinte anos decorrentes da guerra de 1914 a 1945, fizeram com que as economias da América Latina fossem atingidas por incessantes crises no comércio exterior. Dessa maneira, o desequilíbrio de 1930 é considerado por Tavares (1974) como o ponto crucial do rompimento do funcionamento do modelo primário-exportador, abrindo espaço para o processo de industrialização no Brasil. Neste contexto, Tavares diz que:

Apesar de o impacto sobre o setor externo das nossas economias ter sido violento, estas não mergulharam em depressão prolongada como as economias desenvolvidas. A profundidade do desequilíbrio externo fez com que a maior parte dos governos adotasse uma série de medidas tendentes a defender o mercado interno dos efeitos da crise no mercado internacional. Medidas que consistiriam basicamente em restrições e controle das importações, elevação da taxa de câmbio e compra de excedentes ou financiamento de estoques, visando antes defender-se contra o desequilíbrio externo do que estimular a atividade interna. No entanto, o processo de industrialização que se iniciou a partir daí encontrou, sem dúvida alguma, seu apoio na manutenção da renda interna resultante daquela política. (TAVARES, 1974, p.33)

A crise no setor exportador gerou espaço para que a economia voltasse o olhar ao mercado interno, dando passagem ao novo modelo de desenvolvimento "voltado para dentro". Conforme Tavares (1974) a passagem ao novo modelo se deu em linhas gerais da seguinte maneira:

Tendo-se mantido em maior ou menor grau o nível de demanda preexistente e reduzido violentamente a capacidade para importar, estava desfeita a possibilidade de um ajuste *ex ante* entre as estruturas de produção e de demanda interna, através

do comércio exterior. O reajuste *ex post* se produziu mediante um acréscimo substancial dos preços relativos das importações, do que resultou um estímulo considerável à produção interna substitutiva. (TAVARES, 1974, p.33)

A princípio, mesmo com a capacidade já existente e utilizando-a, foi viável a possibilidade de substituir parte dos bens que anteriormente se importavam. Portanto, sob utilizando o que se tinha em mãos foi possível conseguir os bens de capital e as matérias-primas vindo do exterior para instalar as novas unidades para dar continuidade ao processo de substituição na América Latina. Para compreender o novo modelo de desenvolvimento, Tavares (1974) diz que:

Em primeiro lugar, deve levar-se em consideração que as transformações da estrutura produtiva circunscreveram-se, praticamente, ao setor industrial e atividades conexas sem modificar de modo sensível a condição do setor primário, inclusive as atividades tradicionais de exportação. Em segundo lugar, ressalta o fato, já suficientemente divulgado, de que os novos setores dinâmicos aparecem e se expandem no âmbito restrito dos mercados nacionais, o que determina o caráter “fechado” do novo modelo. (TAVARES, 1974, p.34 - 35)

Dessa maneira, o modelo de desenvolvimento dispõe-se de uma natureza fechada, por se desenvolver no campo limitado dos estados nacionais e além disso, tem-se um caráter parcial, pois a base exportadora ainda era mantida e não havia dinamismo, mesmo com as transformações que estavam acontecendo na economia urbana e industrial. O fato de manter uma base ainda antiga, segundo Tavares (1974), abre portas para o crônico estrangulamento externo.

O processo de substituição das importações pode ser entendido como um processo de desenvolvimento "parcial" e "fechado" que, respondendo às restrições do comércio exterior, procurou repetir aceleradamente, em condições históricas distintas, a experiência de industrialização dos países desenvolvidos. (TAVARES, 1974, p.35)

O estrangulamento externo ou corriqueiramente chamado de teoria dos choques adversos é um ponto fundamental para se compreender a substituição de importações. A crise do setor exportador afetava diretamente a balança comercial do país, apresentando divergências em uma economia que tinha um caráter exportador, voltado para fora, e que no instante presente não estava conseguindo manter sua pauta de importações, nem liquidar suas divisas e os serviços de sua dívida externa. Dessa forma, a teoria dos choques adversos tem como pressuposto que as crises na base agroexportadora geram condições para que a economia voltasse o seu olhar para dentro, ou seja, ao mercado interno. Conforme Fonseca (2009)

a) a crise incide diretamente sobre o balanço de pagamentos, encarecendo as importações e diminuindo a demanda de exportações, deteriorando o preço dos bens exportáveis no mercado internacional e dificultando o acesso a capitais e empréstimos para financiar os déficits em conta corrente. Este contexto leva os governos normalmente a recorrerem a desvalorizações da moeda nacional, o que contribui para encarecer as importações, criando um mercado interno à indústria nacional, ou seja, há uma mudança de preços relativos favorável à produção doméstica; b) a crise, ensejando a contração da arrecadação de impostos, incita os governos a adotarem políticas monetárias expansivas para cobrir déficits orçamentários. A dificuldade de contrair gastos no mesmo montante da queda de impostos efetiva-se inclusive por razões políticas, já que as crises são normalmente acompanhadas pelo crescimento do descontentamento e aumento das pressões de diversos segmentos sociais, inclusive por crédito, por parte dos setores empresariais mais afetados. A política monetária expansiva contribui para baixar as taxas de juros, favorecendo os setores voltados ao mercado interno, incentivando o investimento e a ampliação da produção doméstica; c) a crise, ao estreitar a arrecadação de impostos e simultaneamente ocasionar déficits na balança comercial, cria condições para que os governos majorem as tarifas sobre os importados, contribuindo, em decorrência, para alterar os preços relativos em favor da produção nacional. (FONSECA, 2009, p.2-3)

Depreende-se, no entanto, que a teoria dos choques adversos não é restrita ao fato de que as crises da agroexportação por si só conduz a expansão industrial. Logo, é notável que com a crise no setor exportador, o governo teve que intervir para assegurar o nível de subsistência do Estado, adotando políticas monetárias expansionistas e fiscais que ajudassem a balancear os déficits públicos que estavam acontecendo e resolver problemas no balanço de pagamentos. Portanto, foram políticas que desempenhavam papel nas taxas de câmbio, de juros e impostos, que são variáveis básicas da economia, dessa maneira, a adoção de medidas ligada ao crescimento e a diversificação conduzia ao crescimento industrial, favorecendo o processo de substituição de importações, dando um novo direcionamento a economia brasileira.

O processo de substituição das importações começa pelo método mais fácil de produção, os bens de consumo popular. A tecnologia envolvida neste processo era simples e exigia menos complexidade e um investimento mais acessível. Contudo, a substituição de importações estava sendo feita por etapas, pretendia-se que o país fosse avançando para os bens de consumo, seguidamente para os produtos intermediários e os bens de capital. Porém, esse procedimento gradativo era complexo, logo conforme Tavares (1974):

é praticamente impossível que o processo de industrialização se dê da base para o vértice da pirâmide produtiva, isto é, partindo dos bens de consumo menos elaborados e progredindo lentamente até atingir os bens de capital. É necessário (para usar uma linguagem figurada) que o "edifício" seja construído em vários andares simultaneamente, mudando apenas o grau de concentração em cada um deles de período para período. (TAVARES, 1974, p.46)

A década desenvolvimentista é separada em duas etapas, a primeira denominada de industrialização restringida que compreende o período de 1930-1955 onde imperou a substituição de importação de bens de consumo popular. Entretanto, nesse período, o capital estrangeiro foi pouco significativo. E a segunda etapa que foi a industrialização pesada que compreende o período de 1955-1980, iniciado no governo de Juscelino Kubitschek, este por sua vez recorreu ao capital externo na sua administração.

Juscelino Kubitschek foi eleito em 3 de outubro de 1955, este assumiu o seu mandato em 31 de janeiro de 1956, seu governo tinha como foco transformar e aprofundar o curso da industrialização brasileira, por meio da implantação da indústria pesada. Depreende-se então, que para efetuar o seu objetivo, foi criado o plano de metas, o qual dava-se continuidade a uma nova fase do processo de substituição de importação e encerrava-se o fato da “Industrialização restringida”, promovendo um novo ciclo. Dessa forma, de acordo com Fonseca (2009) o aperfeiçoamento do processo substitutivo seria capaz de prosseguir por dois caminhos:

a) ingressar com mais força nos bens de capital e intermediários, o que já iniciara com a siderurgia na época do Estado Novo, e que poderia se consubstanciar em um projeto de ampliação do mercado de consumo interno, e que tudo indica, era a opção preferida pela 47 equipe do governo Vargas; ou b) partir para a substituição de importações dos bens duráveis de consumo, atendendo o mercado doméstico que, afinal, continuava com renda concentrada: entre outros motivos, porque nas etapas iniciais do PSI a demanda era assegurada mesmo sem repor os aumentos de produtividade nos salários, já que o crescimento econômico acelerado ampliava o mercado de bens de consumo popular com a adição de novos trabalhadores/consumidores, prescindindo de crescimento dos salários reais. (FONSECA, 2009, p.46-47)

Contudo, o Plano de Metas segue a segunda opção, consagrando o novo ciclo do processo de substituição de importação.

Durante o período da industrialização brasileira no governo de JK, o Brasil vivenciou um ciclo de crescimento econômico. Logo, o programa de metas criado no seu governo pode ser considerado o auge do modelo de substituição de importações no Brasil, este continha trinta metas específicas, ordenadas há cinco áreas, ou melhor, o plano abrangia investimentos nas áreas de energia, transporte, indústrias de base (bens de consumos duráveis e não duráveis), alimentação e educação; porém, havia uma meta no qual JK estimava especial, a construção de Brasília. O plano visava a atacar os pontos de estrangulamentos existentes e impedir o aparecimento de outros.

O período de 1956 a 1961, segundo Tavares (1974), essa fase de desenvolvimento pode ser caracterizada por dois fatos: o aumento da participação direta e indireta do governo

nos investimentos, e a entrada de capital estrangeiro privado e oficial para custear os gastos da parcela substancial do investimento em certos setores.

A ação do Governo foi consubstanciada num programa de metas setoriais que deu um certo grau de racionalidade à expansão industrial. A entrada de capitais oficiais foi em parte autônoma, destinando-se ao financiamento de projetos específicos e em parte maior compensação destinada a cobrir os déficits do balanço de pagamentos. A entrada de capital estrangeiro privado orientou-se basicamente para os setores da indústria mecânica sob a forma de investimento direto estimulado pelo tratamento preferencial concedido pela instrução nº 113, da Sumoc. (TAVARES, 1974, p.72)

Segundo Tavares (1974) nessa época foram instaladas algumas indústrias dinâmicas como os setores automobilístico, de construção naval, de material elétrico pesado e outras indústrias mecânicas de bens de capital. Além disso, estendeu-se também indústrias básicas como a siderúrgica, petrolífera, metalurgia dos não-ferrosos, celulose e papel, química, etc.

Para implementar o plano foi necessário o uso da adoção de uma tarifa aduaneira protecionista, integrada por um sistema cambial que subvenciona tanto a importação de bens de capital como o de insumos básicos, e atração do capital estrangeiro por investimento direto.

Ao mesmo tempo, e complementarmente, a política fiscal era francamente expansionista e iniciou, no fim da década, a concessão de incentivos fiscais (regionais) para o desenvolvimento industrial; e a política monetária permitiu uma rápida expansão do crédito bancário e uma maior utilização do crédito externo de curto prazo (SUZIGAN, 1975, p.451-452).

Portanto, o processo de substituição de importação foi se enraizando com a expansão e diversificação industrial no Brasil. Nas palavras de Tavares (1974):

Deste modo se aprofundou consideravelmente o processo de substituição de importações no Brasil, que conduziu a um ritmo de desenvolvimento mais acelerado neste período do que nos anteriores. É preciso não esquecer, porém, que esse processo teve lugar com um agravamento considerável das pressões inflacionárias e dos desequilíbrios regionais. (TAVARES, 1974, p.72-73)

O acelerado processo de industrialização vivenciado no mandato de JK, expandiu desequilíbrios tanto na parte econômica como também gerou desequilíbrios regionais e setoriais. “A tremenda concentração industrial na região já anteriormente mais desenvolvida do país, se bem possa ser explicada e mesmo defendida como um processo normal de polarização, contribuiu no entanto para o aumento dos desequilíbrios regionais com todas as implicações econômicas, políticas e sociais decorrentes” (Tavares, 1974, p.73).

Segundo Suzigan (1975), a ampliação nas taxas de crescimento da produção industrial deu-se apenas depois da adoção da política econômica em 1957, que tinha uma base protecionista. Dessa forma, em primeiro lugar, na política aduaneira, a velha tarifa específica, que se achava desgastada pela inflação, cedeu lugar à tarifa de 1957. Está, com taxas *ad valorem*, proporciona proteção a produção interna. Logo, em segundo lugar, a política cambial, um sistema de taxas de câmbio múltiplas, que mantinha as restrições às importações nas normas do que vinha ocorrendo antes. Porém, ao mesmo tempo autorizava a importação de bens de capital sem cobertura cambial. E por último, a atração de capital estrangeiro por investimento direto, para ativar a implantação dos setores dinâmicos da indústria. Dessa maneira, esse conjunto de políticas estão reunidas no plano de metas de JK.

Segundo Villela (2016), muitas das metas conseguiram êxito como as construções de rodovias, produção de veículos e a expansão da capacidade de gerar energia. Logo, a produção de automóveis acelerou o crescimento do setor de bens de consumo duráveis que, junto com o setor de bens de capital, conduziram essa etapa do processo de substituição de importações. No entanto, o mecanismo de financiamento do plano de metas foi a inflação, resultado da expansão monetária que financiava os déficits públicos e aumento do crédito ao setor privado através do Banco do Brasil, este por sua vez tinha função de banco central e banco comercial na época.

Segundo Villela (2016), a industrialização substitutiva de importações se deu nos primeiros anos da república, com a ausência do governo. Portanto, atravessando as crises da guerra e da grande depressão, a substituição de importações seguiu um curso natural com a internalização da produção de bens de consumo não duráveis. No entanto, surgiram pontos de estrangulamentos nos setores produtores de bens intermediários (insumos industriais) e de capital. Depreende-se que a restrição cambial que marca a década do pós-segunda Guerra tornou ainda mais iminente o uso inevitável de uma oferta doméstica desses insumos e máquinas. Dessa forma, no período de 1940, tem-se uma maior intencionalidade no processo substitutivo, que começa a ter participação do governo, valendo-se de instrumentos de seletividade no mercado de câmbio. Em vista disso, o governo de JK aprofundou o processo de substituição de importações com o plano de metas, de tal forma que o crescimento econômico e as mudanças estruturais em 1956-63, decorreram em grande parte das decisões de políticas econômicas.

3. COMISSÃO MISTA BRASIL-ESTADOS UNIDOS

3.1 Antecedentes

No ano de 1950, até então no mandato de Eurico Gaspar Dutra, o governo brasileiro tentou pleitear um financiamento norte-americano com o intuito de reequipar as esferas de infraestrutura básica no Brasil. Com o requerimento do governo houve a criação da comissão mista que envolvia técnicos tanto do Brasil como dos Estados Unidos, com o foco de preparar projetos exclusivos que ajudassem o país no desenvolvimento econômico. Portanto, conforme Dalio & Miyamoto (2010):

Enquanto o governo norte-americano empenhava-se na vertente estratégico militar, os latino-americanos queriam resolver seus problemas sócio-econômicos e estimular seu desenvolvimento. Foi neste contexto de definição de prioridades que se realizaram as negociações entre Brasil e EUA, visando ao incremento da cooperação econômica e militar. Iniciado no final do governo de Eurico Gaspar Dutra (31.01.46 a 31.01.1951), o diálogo assumiu caráter de urgência no começo de 1951, motivado pela Guerra da Coréia (25.06.50 a 27.07.1953), pelas demandas militares norte-americanas e pelas insistentes reivindicações brasileiras. (DALIO & MIYAMOTO, 2010, p.152)

A Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (CMBEU), nasce das negociações da diplomacia da América Latina, logo, no ano de 1949 com o lançamento do “ Programa do Ponto IV” estabelecido pelo presidente Harry S. Truman, tinha como objetivo dar apoio técnico e econômico aos países subdesenvolvidos. Dessa forma, em abril de 1950, Raul Fernandes que era o Ministro das Relações Exteriores sugere criar a CMBEU que realizaria um estudo sobre a infraestrutura básica do Brasil, contudo, o pedido só é aceito em dezembro do mesmo ano, quando as eleições já haviam passado e por ocasião o novo presidente a assumir o país seria Getúlio Vargas. Com a vitória de Vargas o processo se acelera de fato, portanto, em julho de 1951 é instituída a Comissão Mista na América Latina. Dessa maneira, conforme o livro Economia Brasileira Contemporânea (1945-2015):

Particularmente no caso do Brasil, a vitória de Getúlio Vargas nas eleições de outubro de 1950 parece ter acelerado a disposição norte-americana de colaborar com o vasto programa de equipamentos e expansão de setores de infraestrutura básica que o governo brasileiro vinha propondo insistentemente desde o final da guerra. Assim é que, em dezembro de 1950, ainda antes da posse de Vargas, foi constituída a Comissão Mista-Brasil e Estados Unidos (CMBEU), que iniciou suas atividades em julho de 1951, propondo-se a elaborar projetos concretos que deveriam ser financiados por instituições como o Banco de Exportação e Importação (Eximbank) e o Banco Mundial. (ECONOMIA BRASILEIRA CONTEMPORÂNEA (1945-2015), 2016, p.8-9)

3.2 A Comissão Mista Brasil-Estados Unidos - (CMBEU)

A Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o desenvolvimento econômico (CMBEU) acordada em 1950 ainda no mandato do presidente Dutra, passou a funcionar literalmente no ano de 1951 no encargo de Getúlio Vargas, que assumia o seu segundo mandato. No ano de 1949 é lançado o Ponto Quatro regido pelo presidente Truman, dessa maneira, o programa “Ponto IV” foi um programa que oferecia assistência técnica para “países em desenvolvimento”. Segundo Gomes (2022) a criação da CMBEU aconteceu através de trocas de notas diplomáticas por meio do governo brasileiro e norte-americano, Dessa forma:

O Brasil aderiu formalmente ao programa do Ponto Quatro por meio de um Acordo Geral de Cooperação Técnica (1950) com os EUA e depois firmou o acordo subsidiário que constituiu a CMBEU. A lei que estabeleceu o Ponto Quatro nos Estados Unidos, o Ato para Assistência Econômica Internacional, previa a possibilidade de criação de comissões mistas a fim de lidar com desafios específicos de desenvolvimento econômico. (GOMES, 2022, p.7)

Além disso, o programa outorgava a formação de comissões mistas com outros países que tinham interesse em receber essa assistência técnica e econômica dos norte-americanos. Dessa forma, o Brasil era um desses países interessado em receber apoio técnico e econômico para o desenvolvimento de sua economia, sendo assim, foi instalada a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos no país. Portanto, conforme Nathalia Candido Stutz Gomes (2022):

Além de promover empreendimentos de assistência técnica bilateral, o programa previa a possibilidade de constituir comissões mistas nos países receptores. Instalada sob os auspícios dessa iniciativa, a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico (CMBEU) tinha o objetivo de elaborar estudos sobre os principais gargalos para o desenvolvimento econômico do Brasil e submeter projetos de melhorias de infraestrutura para organizações internacionais de financiamento, como o Banco Mundial (BIRD) e o Banco de Exportação e Importação (Eximbank) dos Estados Unidos. (GOMES, 2022, p.3)

A comissão Mista Brasil-Estados Unidos tinha como foco estruturar projetos de infraestrutura básica para o governo brasileiro. A CMBEU tinha como prioridade alguns projetos como no setor de transportes (essencialmente as redes ferroviárias, buscando equipar as estradas que eram mais importantes para a economia do Brasil), na expansão dos portos e navegação, ampliar a oferta de energia elétrica, agricultura, armazenamento de grãos e indústria. Esses setores que seriam estudados representavam os pontos de estrangulamentos ou corriqueiramente chamado de "Gargalos" de infraestrutura do país, desse modo, existia

uma limitação no desempenho econômico que afetava a capacidade do país progredir. Dessa maneira, os pontos de estrangulamentos existentes nesses setores eram imprescindíveis para a estratégia de governo de Vargas para o desenvolvimento da economia brasileira. De acordo com VIANNA & VILLELA no livro de Economia Brasileira Contemporânea (1945-2015) a CMBEU era primordial para a prosperidade da economia no governo de Getúlio Vargas, por duas razões.

Primeiro, asseguraria o financiamento de projetos que permitiriam a superação de gargalos na infraestrutura econômica do país (marcadamente nos setores de energia, portos e transportes), fornecendo as divisas necessárias para essa finalidade. E, segundo, a desobstrução desses pontos de estrangulamento poderia propiciar uma ampliação dos fluxos de capital dirigidos ao Brasil, graças a investimentos diretos ou a novos empréstimos feitos por aquelas duas instituições. (ECONOMIA BRASILEIRA CONTEMPORÂNEA (1945-2015), 2016, p.9)

Segundo os autores VIANNA e VILLELA (2016), essa estrutura de governo de Vargas se expandirá em duas fases: na primeira, ocorreria a estabilização da economia, equilibrando as contas públicas para adotar uma política monetária restritiva para reduzir a inflação no qual estavam enfrentando no momento e a segunda fase era pôr em prática os empreendimentos e realizações.

A CMBEU nasceu no berço dos acordos diplomáticos por meio do governo norte-americano e brasileiro, através das negociações do Embaixador Herschel Johnson e os ministros das Relações Exteriores Raul Fernandes e João Neves da Fontoura. A Comissão Mista era formada por um número de 42 técnicos do Brasil e os outros 42 dos Estados Unidos, estes preparavam o ordenamento dos projetos setoriais da infraestrutura brasileira. Dessa maneira, os projetos específicos eram executados pelas subcomissões com especialistas tanto do Brasil como dos Estados Unidos. Logo, conforme Nathalia Candido Stutz Gomes (2022):

Todos os recursos para os custos de manutenção dos especialistas dos EUA provinham das dotações aprovadas para o Ponto Quatro pelo Congresso dos EUA, enquanto os custos referentes aos técnicos brasileiros eram de responsabilidade do Brasil. (GOMES, 2022, p.8)

A comissão mista dividida entre Brasil e EUA eram chefiadas por pessoas diferentes, do lado Brasileiro o engenheiro Ary Frederico Torres estava a frente do comando, além disso, ele contava com o reforço de especialistas que faziam parte do conselho como o economista e diplomata Roberto de Oliveira Campos; Glycon de Paiva Teixeira (Geólogo); o engenheiro Lucas Lopes; Victor Bouças que era o conselheiro financeiro; e Vitor da Silva Alves, que atuava como secretário-executivo; Além disso, havia a participação da equipe formada pelos

ministérios da Economia, das Relações Exterior, Agricultura, Transportes e Obras Públicas. Já do lado norte-americano quem comandava era o embaixador Merwin L. Bohan, porém, este foi substituído em 1951 por J. Burke Krapp que era economista do Banco Mundial. Segundo os autores Dalio & Miyamoto o governo do Brasil já tinha definido as precedências que dariam rumo a CMBEU. Dessa forma, foi usado as informações da ata ABBINK para da norte aos trabalhos que seguiram adiante.

A base para nortear os trabalhos conjuntos foi o relatório ABBINK divulgado em junho de 1949, produzido para identificar os “nós” que emperravam o desenvolvimento . De acordo com Octávio Gouveia de Bulhões e Eugênio Gudin, que coordenaram tal relatório, os setores com probabilidades maiores de efeito multiplicador do crescimento sustentado eram: transportes (ferrovias), energia elétrica, modernização dos portos e agricultura (construção de armazéns). (DALIO & MIYAMOTO, 2010, p.154)

Em setembro de 1951 na cidade de Washington iria acontecer uma terceira reunião, dessa vez o Ministro da Fazenda Horácio Lafer junto com seu companheiro Eugênio Gudin iriam ao encontro do general Aurélio Góes Monteiro para negociar a parte militar da cooperação. “Com o objetivo de assistir às reuniões do Banco Mundial (BIRD) e do Fundo Monetário Internacional (FMI), respectivamente, a viagem de Lafer e Gudin foi cercada de expectativas.” (DALIO & MIYAMOTO, 2010, p.156)

Horácio Lafer e Aurélio Góes foram vistos com muita afeição pelos norte-americanos, dessa forma, eles esperavam a cooperação dos integrantes do governo dos EUA, dentre eles destacam-se John W. Snyder, secretário do tesouro; William McChesney Martin Jr, presidente do Federal Reserve Bank; e Edward Miller, secretário Adjunto para Assuntos Latino-americanos. Nesta ocasião, foi assinado um aviso que destaca a magnitude do plano da CMBEU e oferece os recursos para ajudar no programa de desenvolvimento brasileiro. “Animado pelos resultados de tal acordo, pela receptividade, e com o apoio do Secretário do Tesouro, Lafer pretendia expandir o limite de crédito obtido de US\$ 300 para US\$ 500 milhões, reservando US\$ 100 milhões para obras urgentes de portos e estradas de ferro” (DALIO & MIYAMOTO, 2010, p.157). Porém, este fato não aconteceu, sendo deixado para examinar.

Os acordos firmados pelo ministro Lafer com o BIRD converteram-se em motivo de regozijo para si mesmo, porque ele havia assumido a responsabilidade pelas medidas fiscais consideradas necessárias, porém impopulares, para financiar a porção do programa em cruzeiros. Por isso, era importante o compromisso formal de que o capital estrangeiro realmente viria. (DALIO & MIYAMOTO, 2010, p.157)

Conforme Dalio & Miyamoto “Para oficializar o apoio e a contrapartida no financiamento dos projetos sugeridos pela CMBEU, o Ministro da Fazenda anunciou em setembro de 1951 um plano quinquenal centrado os investimentos em indústrias de base, energia e transportes” (DALIO & MIYAMOTO, 2010, p.158). Este era o plano Lafer, conhecido como o Plano de Reparcelamento Econômico do Brasil, dessa maneira, o foco era desenvolver novas técnicas de conceber energia no país, sofisticar a área industrial e expandir a produção agrária e a exportação. Um dos planos concebido pelo plano Lafer foi a criação da Petrobrás, logo, conforme o livro de Economia Brasileira Contemporânea (1945-2015) “foi criado o imposto único sobre derivados de petróleo, coordenado pelo CNP, cuja arrecadação forneceria recursos para a criação da Petrobras” (ECONOMIA BRASILEIRA CONTEMPORÂNEA (1945-2015), 2016, p.11).

Segundo Dalio & Miyamoto (2010) o período de 1951 se encerra favoravelmente em termos de colaboração, dessa forma, a CMBEU continuava em ação, mesmo com a relutância do Brasil em não participar de frente com a guerra da Coréia. Com isso, o país brasileiro participa indiretamente do conflito, enviando apoio através de materiais estratégicos como manganês, urânio e areias monazíticas. O presidente Getúlio Vargas não estava satisfeito com a CMBEU, pois esta, tardava em responder aos projetos que estavam aguardando financiamento. Nesse período exato de 1952 houve a criação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE), um dos cumprimentos do governo Vargas que auxiliaria no desenvolvimento econômico brasileiro. Este por sua vez desempenharia um papel fundamental no governo de Juscelino Kubitschek no Plano de Metas .

Ao novo Banco, criado em 20 de junho de 1952, pela Lei nº 1.628, foi dada a incumbência de gerir o Fundo de Aparelhamento Econômico, instituído meses antes; de administrar e garantir os créditos em moeda estrangeira comprometidos com o programa de Reparcelamento Econômico; e de preparar, se necessário, analisar e financiar projetos específicos que integravam aquele programa. Porém, em fins de 1952, com a guinada na orientação do governo dos Estados Unidos em relação à América Latina - e o conseqüente abandono das promessas de financiamento norte-americano nos projetos da CMBEU - o BNDE teve de reformular o programa recebido da comissão, passando a trabalhar com uma realidade caracterizada por montante sensivelmente menor de recursos em moeda estrangeira. Após um período inicial em que o volume de financiamentos foi pouco expressivo, o Banco desempenharia papel importante a partir do Programa de Metas, no governo Kubitschek. (ECONOMIA BRASILEIRA CONTEMPORÂNEA (1945-2015), 2016, p 10-11)

Durante os estudos sobre a infraestrutura brasileira foram elaborados 41 projetos, nem todos foram contemplados com financiamento, porém, a demora de resposta na liberalização de recursos financeiros causava alvoroço no departamento brasileiro. “Edward Miller e

Merwin Bohan, aparentes aliados do governo brasileiro, procuraram convencer o BIRD e o EXIMBANK a elaborar um pacote de empréstimos no valor de US\$ 120 milhões, inclusive porque havia uma viagem programada do Secretário de Estado Dean Acheson ao Brasil, no início de julho” (DALIO & MIYAMOTO, 2010, p.161-162). Dessa maneira, Vargas destinou Valentim Bouças para comparecer aos Estados Unidos com a intenção de negociar.

Daí resultou a aprovação pelo EXIMBANK de US\$ 60 milhões para três projetos: Companhia de Estradas de Ferro; Estrada de Ferro Santos – Jundiá; e Brazilian Electric Power Company, subsidiária da American Foreign Power Co. Por sua vez, o BIRD condicionara seus financiamentos à aprovação pelo Congresso brasileiro da lei do mercado livre. Menos de seis meses depois de garantir seu apoio a Lafer, Eugene Black disponibilizou apenas US\$ 40 milhões, muito aquém do esperado. (DALIO & MIYAMOTO, 2010, p.162)

Logo, depreende-se que o valor de US\$100 milhões atribuído até a ocasião era pequeno e deixava as autoridades brasileiras insatisfeitas com o montante.

Dean Acheson, que era secretário de Estado dos EUA, vai ao Brasil, este tenta amenizar as tensões entre os brasileiros e os norte-americanos. Do lado do departamento brasileiro, estavam preocupados com o preço do café e com a falta de comprometimento dos norte-americanos em liberar os recursos financeiros para os projetos já sancionados. Para os Estados Unidos a tensão estava no fato de o Brasil não ajudar na frente da guerra da Coreia e na lei sobre a remessa de lucros. Dessa forma, houve uma reunião entre Vargas, Acheson, Fontoura e Lafer querendo maior participação no desenvolvimento da economia brasileira. Dessa maneira, segundo Dalio e Miyamoto (2010), após aquela reunião, foi cedido um financiamento de US \$94,5 milhões, logo, US \$57 milhões provinham do EXIMBANK e os US \$37,5 milhões vinham do BIRD, reservando 30% para a restauração da malha ferroviária e os 70% para ampliar a energia elétrica.

Para o governo norte-americano e as instituições financeiras, todavia, o problema com o Brasil estava na falta de uma lei favorável ao livre comércio e nas restrições do balanço de pagamentos brasileiro. A viabilidade técnica dos projetos da CMBEU deveria ser, portanto, uma preocupação secundária. Essa orientação era agravada pela proximidade das eleições presidenciais de novembro de 1952. (DALIO & MIYAMOTO, 2010, p.163)

Logo, conforme Dalio & Miyamoto o EXIMBANK fez mais um empréstimo para o Brasil, dessa forma:

O EXIMBANK autorizou somente três novos empréstimos ao Brasil: um de US\$ 67,5 milhões para uma empresa mista brasileiro-americana explorar manganês no Amapá; outro de US\$ 18 milhões ao BNDE para a compra de equipamentos agrícolas para revenda; e um de US\$ 1,86 milhões à Companhia Metalúrgica

Bárbara para a expansão de sua indústria de ferro fundido. (DALIO & MIYAMOTO, 2010, p.163)

Naquele período de 1952 estava prestes a ocorrer as eleições nos Estados Unidos, portanto, o governo brasileiro tinha pressa em contar com os recursos financeiros antes que a administração do presidente Truman acabasse.

O último empréstimo deste governo a projetos da CMBEU foi feito pelo EXIMBANK à Companhia Vale do Rio Doce S/A, no valor de US\$ 7,5 milhões, negociado entre o presidente da CVRD Juracy Magalhães, e o do Banco, Herbert Gaston. Durante todo o ano de 1952, os recursos da CMBEU limitaram-se a US\$ 81,6 milhões. Já o BIRD concedeu ao Brasil US\$ 37,5 milhões, todo direcionado aos projetos conjuntos da CMBEU. (DALIO & MIYAMOTO, 2010, p. 166, Apud Weiss, 1986/2: 70)

Com as novas eleições nos EUA em 1952, Dwight D. Eisenhower torna-se o novo presidente norte-americano. Se naquele período o Brasil já vinha encontrando dificuldades nas negociações, agora em 1953 com o novo partido republicano no poder, os obstáculos aumentam ainda mais.

Os obstáculos imediatos residiam, sobretudo, na dificuldade para convencer as agências financeiras. Em meados de janeiro de 1953, Mervin Bohan encontrou-se com representantes do BIRD (Black, Garner, Knapp) para discutir a liberação dos empréstimos aos projetos ferroviários. Lembrou-lhes que os EUA e o BIRD tinham um compromisso implícito de financiar o programa, e que a promessa de colaborar com a CMBEU induzira Vargas a cooperar em outras questões. Eugene Black, por sua vez, afirmou que a instituição não tinha deveres para com o Brasil e que os membros europeus do Banco se opunham a novos empréstimos até que se resolvessem as dívidas atrasadas. Ainda deixou claro que o BIRD não comprometeria seus princípios para adequar-se à política dos EUA. (DALIO & MIYAMOTO, 2010, p.167)

Dessa maneira, Vargas recorre a algumas decisões como requerer mais empréstimos, porém, o governo americano estava com receio em conceder. “O governo republicano pretendia efetuar cortes orçamentários, e negava ter assumido o compromisso de financiar os projetos feitos pela CMBEU até certo limite” (Dalio & Miyamoto, 2010, p.168). Segundo Dalio & Miyamoto (2010), além dos problemas com o fornecimento de recursos, Vargas enfrentará a dificuldade no balanço de pagamento brasileiro e a decisão de eliminar o EXIMBANK dos negócios.

Em fevereiro de 1953 a dívida do Brasil atingiu a cifra de US\$ 450 milhões e tanto os exportadores americanos quanto Oswaldo Aranha pressionavam o EXIMBANK a liberar um empréstimo de US\$ 300 milhões. Em setembro de 1952 as autoridades norte-americanas haviam imposto a Lafer, como condição para o Brasil receber

empréstimo do EXIMBANK, a necessidade de se aprovar a lei do mercado livre de câmbio. Em janeiro de 1953, quando se suprimiram as exigências impostas pelo DL 30.363 e instituiu-se, em fevereiro seguinte, o mercado livre de câmbio, a exigência do BIRD passou a ser a quitação dos atrasados comerciais, alegando que o descumprimento dessa exigência colocaria em risco os projetos da CMBEU. (DALIO & MIYAMOTO, 2010, p.168)

Depreende-se então, que para quitar os atrasos comerciais as autoridades dos EUA eliminam o EXIMBANK. “ O Secretário do Tesouro George Humphrey entendia que as finanças americanas estavam sobrecarregadas para se permitir aplicações desnecessárias” (Dalio & Miyamoto, 2010, p.168). Dessa maneira, segundo Dalio & Miyamoto (2010), Herschel Johnson propôs em abril de 1953 o fim da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, dos quais os projetos seriam finalizados em 30 de julho de 1953. Com isso, o governo brasileiro procura adiar a data sobre o fim da CMBEU.

No meio da crise que começou a se formar internamente, e às já combalidas relações bilaterais, o Secretário de Estado Foster Dulles atendeu ao pedido do governo brasileiro e concedeu mais três meses no adiamento dos trabalhos da CMBEU. Pensando na viagem de Milton Eisenhower ao Brasil em julho, os EUA facilitaram um reduzido empréstimo EXIMBANK/BIRD de US\$ 13 milhões para três projetos pendentes da CMBEU. (DALIO & MIYAMOTO, 2010, p.170, Apud Weiss, 1986/2:74)

Segundo Dalio & Miyamoto (2010), os Estados Unidos aceitam o adiamento de encerrar a CMBEU, estendendo o pedido até 31 de dezembro de 1953. Sendo assim, o Brasil ainda conseguiu mais um empréstimo do BIRD no valor de US\$41 milhões para três projetos. Portanto, chega o fim da CMBEU em 21 de dezembro 1953, conforme os autores Dalio & Miyamoto:

Ainda assim, a CMBEU, em acordo com o Plano de Reparelhamento Econômico, elaborou 41 projetos individuais no total aproximado de Cr\$ 24,5 bilhões, dos quais Cr\$ 14 bilhões seriam financiados em cruzeiros pelos governos federal e estadual, e os outros Cr\$ 10,5 bilhões, equivalentes a US\$ 395 milhões (Cr\$ 26,25 x 1 US\$), seriam concedidos pelo BIRD ou pelo EXIMBANK (OA Brasil/USA). Apesar de elaborados os projetos e estimados seus custos de execução, o BIRD e o EXIMBANK financiaram quinze deles no valor de US\$ 181 milhões entre 1952 e 1953. O restante ficou pendente. (DALIO & MIYAMOTO, 2010, p. 174)

Dessa forma, conclui-se que apesar das falhas da CMBEU com a falta de compromisso em liberar os recursos financeiros para os projetos, a comissão mista instalada no Brasil foi um grande passo rumo ao desenvolvimento econômico, pois, a partir dos estudos da CMBEU foram identificados os pontos de estrangulamentos na infraestrutura dos setores do Brasil. A contribuição técnica para o crescimento do Brasil foi de grande proveito, além da criação do BNDE pelo presidente Vargas, que teria um papel fundamental no governo JK.

Apesar dos desacertos, a comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o desenvolvimento econômico com seus relatórios sobre os 41 projetos, desempenhou uma análise primordial sobre os gargalos da infraestrutura brasileira, dando um enorme passo para a administração do presidente Juscelino Kubitschek com o Plano de Metas.

4. O GOVERNO DE JUSCELINO KUBITSCHKEK E O PLANO DE METAS.

4.1 O GOVERNO DE JK

Em outubro de 1955 ocorria as eleições para a Presidência da República, no qual disputavam os candidatos Ademar de Barros, do PSP; Juarez Távora, da UDN; e numa aliança entre o Partido Social Democrático - PSD e o Partido Trabalhista Brasileiro - PTB, Juscelino Kubitschek de Oliveira e o quarto candidato que era Plínio Salgado, do PRP - Partido de Representação Popular. "Durante a campanha eleitoral, Juscelino ressaltou o fato de o país estar atravessando uma fase de transição, entre um passado agrário e um futuro industrial e urbano" (VILLELA, 2016, p.27). Dessa forma, a proposta de seu governo visava expandir o progresso econômico. "Nas eleições de 3 de outubro de 1955 os eleitores deram preferência ao discurso desenvolvimentista de JK, conferindo ao candidato do PSD 36% dos votos válidos" (VILLELA, 2016, p.27).

"Durante o governo de JK, o Brasil experimentou uma de suas maiores fases de crescimento econômico. O Plano de Metas (cinquenta anos em cinco), que visava à industrialização pela substituição de importações, e a construção de Brasília, foi o auge do "desenvolvimentismo" (ALBUQUERQUE, 2015, p.12-13).

No início do seu mandato, JK começou a construir um verdadeiro Estado paralelo, e tecnocrático, ao já existente, patrimonialista e, portanto, formado para atender aos interesses oligárquicos. O governo JK criou o Conselho de Desenvolvimento, que seria responsável pela implementação do Plano de Metas, e o Grupo Executivo da Indústria Automobilista – GEIA, que tinha como função desenvolver os estudos necessários para viabilização e implementação do parque automotivo. (ALBUQUERQUE, 2015, p.13)

Juscelino Kubitschek tinha grandes perspectivas para seu mandato, com uma política econômica desenvolvimentista, este queria expandir a economia brasileira e promover a

industrialização do país com a implantação da indústria pesada, ultrapassando a marca de uma economia considerada atrasada.

O governo Kubitschek caracterizou-se pelo integral comprometimento do setor público com uma explícita política de desenvolvimento. Os diagnósticos e projeções da economia brasileira empreendidos de forma sistemática desde o final da Segunda Guerra Mundial desembocaram na formulação do Plano de Metas que constituiu o mais completo e coerente conjunto de investimentos até então planejados na economia brasileira. (ORENSTEIN e SOCHACZEWSKI, 2014, p.157)

De acordo com ALBUQUERQUE (2015), JK criará vários fundos especiais de investimento e renovou fundos que já existiam para colocar em ação o plano de desenvolvimento, este exigia um grande volume de recursos técnicos e financeiros. Dessa forma, os fundos criados e renovados foram “ Fundo Rodoviário Nacional, Fundo Nacional de Pavimentação, o Fundo de Renovação e Melhoramento das Ferrovias, o Fundo Aeronáutico e o Portuário os quais tinham como objetivo investir na conservação, melhoria e ampliação da infraestrutura do transporte brasileiro” (ALBUQUERQUE, 2015, p.14). Com isto, “ Entre todos os fundos criados e/ou reformados pelo governo JK, destaca-se o BNDE, que teve participação decisiva tanto na captação de recursos como também na administração destes” (ALBUQUERQUE, 2015, p.14).

Durante a administração de Juscelino Kubitschek com seu programa de metas, vários objetivos foram alcançados com os investimentos feitos nos setores de infraestrutura do Brasil. JK com seu slogan “50 anos em 5” tinha uma visão auspiciosa de fazer a economia brasileira prosperar, dessa maneira, seu governo com o foco em modernizar o parque industrial buscou executar algumas políticas para tal realização. Além de abrir a nossa economia para o capital externo, este recorre a vultosas emissões de papel moeda para efetuar os grandes investimentos durante o seu governo.

A administração de JK trouxe grandes possibilidades de um processo evolutivo para a economia, dando grande abertura à dinâmica econômica e trazendo autonomia singular que atribuiu significado e sentido tanto para a história, quanto para a estrutura social e econômica do Brasil. Além disso, apesar de o governo ter acertado em várias decisões, houve pontos negativos no seu governo com a execução de algumas políticas, porém, até hoje, seu governo é uma grande marca da globalização e do desenvolvimentismo que industrializou o país brasileiro.

4.2 A POLÍTICA ECONÔMICA DO GOVERNO JK

“A implementação da política “desenvolvimentista” da administração Kubitschek marca a utilização, pela primeira vez, de uma política deliberada de industrialização” (SUZIGAN, 1975, p. 451). Dessa forma, segundo SUZIGAN (1975) essa política compunha-se de uma tarifa aduaneira protecionista associada a um sistema cambial que custeava as importações de bens de capital, insumos básicos e atraía o capital estrangeiro.

Ao mesmo tempo, e complementarmente, a política fiscal era francamente expansionista e iniciou, no fim da década, a concessão de incentivos fiscais (regionais) para o desenvolvimento industrial; e a política monetária permitiu uma rápida expansão do crédito bancário e uma maior utilização do crédito de curto prazo (SUZIGAN, 1975, p. 451- 452).

"Devido às dificuldades de se praticar política fiscal e monetária ativas na época, a política cambial terminou sendo o principal instrumento de política econômica do governo brasileiro na década de 1950” (VILLELA, 2016, p.32).

Dessa maneira, de acordo com SUZIGAN (1975), a expansão nas taxas de crescimento da produção industrial ocorreu depois de adotar uma política econômica verdadeiramente protecionista em agosto de 1957.

Em primeiro lugar, na política aduaneira, a velha tarifa específica, completamente deteriorada pela inflação, cedeu lugar à tarifa de 1957. Esta, com taxas *ad valorem*, passou a proporcionar uma elevada proteção efetiva à produção interna. Simultaneamente, a Lei dos Similares foi regulamentada e passou a ser efetivamente aplicada pelo então criado Conselho de Política Aduaneira. Em segundo lugar, a política cambial, por meio de um sistema simplificado de taxas cambiais múltiplas diferenciadas segundo a essencialidade dos bens, manteve as restrições às importações nos moldes do que vinha ocorrendo com os sistemas anteriores de controle cambial a partir do pós-guerra. Mas, ao mesmo tempo, manteve também o subsídio à importação de bens de capital e insumos básicos, implícito na sobrevalorização do cruzeiro, em particular na chamada “categoria geral” de câmbio, em que eram classificadas aquelas importações, e em geral devido aos longos intervalos que separavam cada reajustamento das taxas cambiais. Finalmente, visando a acelerar a implantação dos setores dinâmicos da indústria, a política econômica buscou atrair o capital estrangeiro por investimento direto. Para isso ofereceu um tratamento cambial favorecido, que incluía liberdade cambial para transações financeiras (facilitando principalmente a remessa de rendimentos em dólares adquiridos com cruzeiros sobrevalorizados) e importação de equipamentos sem cobertura cambial. esta última tinha seu instrumento legal na conhecida instrução nº 113 da antiga SUMOC, que havia sido adotada ainda no governo Café Filho, em 1954, quando da administração monetária e financeira de Gudin-Bulhões. (SUZIGAN, 1975, p.452)

Depreende-se então, que a instrução nº 113 da SUMOC era uma fonte para conseguir o capital estrangeiro, além de favorecer a entrada de máquinas, veículos e equipamentos sem cobertura cambial. Logo, segundo Villela (2016), a política cambial atuava como um

mecanismo de política de desenvolvimento econômico, pois aumentava a chance de investimento na situação de escassez de divisas. “ Essa política de desenvolvimento está sintetizada no conjunto de projetos de investimento reunidos no programa de metas” (VILLELA, 2016, p. 34).

4.3 O PROGRAMA DE METAS DE JUSCELINO KUBITSCHKEK

O Plano de Metas foi uma realização das diretrizes do governo de Juscelino Kubitschek, este programa pretendia acelerar e modernizar a economia brasileira através da industrialização.

O programa de metas do Presidente Juscelino Kubitschek, elaborado com os estudos e pareceres das maiores autoridades especializadas em cada assunto, constitui-se de uma série de programas setoriais de investimentos, destinados a orientar a execução de obras e a expandir ou implantar indústrias e serviços indispensáveis ao equilibrado desenvolvimento econômico do País. (PROGRAMA DE METAS DO PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHKEK, 1958, p.13)

Para tal, foi criado um agrupamento de trinta metas, no qual, estava subdividido em cinco áreas específicas. “O programa contemplava investimentos nas áreas de energia, transporte, indústrias de base, alimentação e educação, cujo montante orçado equivaleria a cerca de 5% do PIB no período 1957-61” (VILLELA, 2016, p.35). Segundo Villela (2016) no livro de Economia Brasileira Contemporânea (1945-2015), às áreas de energia e transporte obteriam 71,3% dos investimentos , a cargo do setor público; as indústrias de base teriam cerca de 22,3% dos investimentos, a cargo do setor privado; e as áreas de educação e alimentação obteriam os 6,4% restantes dos investimentos.

Além do seu ambicioso programa, Juscelino tinha uma meta especial ou conhecida como meta-síntese, a construção da capital do Brasil, Brasília. A construção de Brasília era um compromisso elencado na sua campanha eleitoral, sendo uma de suas prioridades que obteve grande êxito. Dessa forma, muitas metas do programa foram executadas com sucesso e conseqüentemente, causando expansão no desenvolvimento econômico do país. “Para pôr em prática o Plano de Metas, o nacional-desenvolvimentismo foi substituído pelo desenvolvimentismo-internacionalista” (ALBUQUERQUE, 2015, p.15). “A implementação do programa dependeu da adoção de uma tarifa aduaneira protecionista, complementada por um sistema cambial que subsidiava tanto a importação de bens de capital como de insumos

básicos, e que atraía o investimento direto por parte do capital estrangeiro” (VILLELA, 2016, p.36).

Dessa forma, conforme o PROGRAMA DE METAS DO PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHEK (1958), o conjunto de metas propostas e os resultados esperados eram os seguintes:

- ENERGIA (1 a 5)

1. Elevação da potência instalada de 3.000.000 de KW para 5.000.000 de KW até 1960 e ataque de obras que possibilitarão o aumento para 8.000.000 de KW em 1965.
2. Instalação de uma central atômica pioneira de 10.000 KW e expansão da metalurgia dos minerais atômicos.
3. Aumento da produção anual de carvão de 2.000.000 em 1955 para 3.000.000 de toneladas em 1960, com ampliação da utilização *in loco* para fins termelétricos dos rejeitos e tipos inferiores.
4. Aumento da produção de petróleo de 6. 800 barris em fins de 1955 para 100.000 barris de média de produção diária em fins de 1960.
5. Aumento da capacidade de refinação de 130.000 barris diários em 1955 para 330.000 barris diários em fins de 1960.

Nota-se pelas metas apresentadas, o esforço em aumentar o potencial energético e a busca de diversificar as fontes energéticas, como por exemplo, a construção de central atômica, o aumento da produção de carvão e petróleo. Além claro, do potencial hidroelétrico característico do país.

- TRANSPORTES (6 a 12)

6. Reaparelhamento das ferrovias, com aquisição de 11.000 vagões, 900 carros de passageiros, 420 locomotivas modernas e 850.000 toneladas de trilhos novos.
7. Construção de 2.100 km de novas ferrovias e 280 km de variantes, assim como alargamento de 320 km para bitola de 1,60 m.
8. Pavimentação asfáltica de 5.000 km de rodovia, aumentando assim para 5. 920 km, em 1960, a rede asfaltada federal, que era de 900 km em 1956.

9. Construção de 12.000 Km de novas rodovias de primeira classe, aumentando para 22.000 Km, em 1960, a rede federal, que era de 10.000 Km em 1956.
10. Reparcelhamento e ampliação de portos e aquisição de uma frota de dragagem, com o investimento de 30 .000 .000 de dólares.
11. Ampliação da frota de cabotagem e longo curso, que era de 800.000 toneladas em 1956, para 1.100.000 toneladas, e aumento da frota de petroleiros, de 205.000 toneladas, para 585.000 toneladas em 1960.
12. Renovação da frota aérea comercial com financiamento de 125.000.000 de dólares, dos quais 54.000.000 destinados a aparelhos comerciais a jacto, e construção e reparcelhamento de aeroportos e estações de passageiros.

Nota-se que era importante investir na construção de rodovias e reparcelhar as ferrovias do Brasil, dessa maneira, a realização desse setor ligaria as estradas consideradas importantes para a economia do país.

- ALIMENTAÇÃO (13 a 18)

13. Aumento da produção de trigo de 600.000 para 1.200.000 toneladas.
14. Construção de armazéns e silos para uma capacidade estática de 742.000 toneladas.
15. Construção e aparelhamento de armazéns frigoríficos novos para uma capacidade estática de 45.000 toneladas.
16. Construção de matadouros industriais com capacidade de abate diário de 3.550 bovinos e 1.300 suínos.
17. Aumento do número de tratores em uso na agricultura de 45.000 para 72.000 unidades.
18. Aumento da produção de adubos químicos de 18.000 toneladas para 300.000 toneladas de conteúdo de nitrogênio e anidrido fosfórico.

Nota-se que, o objetivo era aumentar a capacidade produtiva do país e para isso precisava aumentar a frota de tratores e construir locais para o armazenamento de grãos durante a colheita.

- INDÚSTRIA DE BASE (19 a 29)

19. Aumento da capacidade de produção de aço em lingotes de 1.000.000 para 2.000.000 de toneladas por ano em 1960, e para 3.500.000 toneladas em 1965.
20. Aumento da capacidade de produção de alumínio de 2.600 para 18.800 toneladas em 1960 e 52.000 toneladas em 1962.
21. Expansão da produção e refino de metais não ferrosos (cobre, chumbo, estanho, níquel, etc.).
22. Aumento da capacidade de produção de cimento de 2.700.000 para 5.000.000 de toneladas anuais em 1960.
23. Aumento da capacidade de produção de álcalis de 20.000 para 152.000 toneladas em 1960.
24. Aumento da produção de celulose de 90.000 para 260.000 toneladas, de papéis de imprensa de 40.000 para 130.000 toneladas, e de outros papéis de 340.000 para 410.000 toneladas em 1966.
25. Aumento da produção de borracha de 23.000 para 50.000 toneladas, com o início da fabricação da borracha sintética.
26. Aumento da exportação de minério de ferro de 2.500.000 para 8.000.000 de toneladas e preparação para exportação de 20.000.000 de toneladas no próximo quinquênio.
27. Implantação da indústria automobilística para produzir 170.000 veículos nacionalizados em 1960.
28. Implantação da indústria de construção naval.
29. Implantação e expansão da indústria de material elétrico e de mecânica pesada.

No setor de indústria, nota-se que era o foco do governo, logo, para realizar essas metas foram investidos recursos pesados, a realização desse setor contribuiu para que as outras metas fossem realizadas.

- **EDUCAÇÃO**

30. Intensificação da formação de pessoal técnico e orientação da Educação para o Desenvolvimento, com a instalação de institutos de formação especializada.

No setor de educação, nota-se que o montante investido na área é baixo, logo, é evidente que não é foco do governo. Dessa forma, tem-se consequências futuras para o Brasil.

Dessa maneira, esses eram os trinta objetivos listados no seu programa de desenvolvimento e tinha uma meta que era considerada especial por JK, a construção de Brasília, a nova capital do país, que seria localizada na região Centro-Oeste. “A sua concretização custaria à economia brasileira 2,3% do seu Produto Interno Bruto (PIB)” (FRANCA, 2019, p.43).

4.4 RESULTADOS DOS SETORES DO PROGRAMA DE METAS

Os resultados aqui presentes foram extraídos do Cadernos de Ciências Sociais Aplicadas (2019) do autor Acon Gusmão Franca e do artigo BRASÍLIA META-SÍNTESE DO PODER NO CONTROLE E ARTICULAÇÃO DO TERRITÓRIO NACIONAL (2014) dos autores Everaldo Batista da Costa e Valdir Adilson Steinke. Segundo VILLELA (2016), para executar o plano de metas foi utilizado uma tarifa aduaneira protecionista, juntamente com um sistema cambial que auxiliava a importação de bens de capital, atraindo investimento direto através do capital estrangeiro. Dessa forma, o programa obteve os seguintes resultados:

Setor	Investimento (%)	Meta	Resultados alcançados
Energia	43,40%	1 - Energia Elétrica	Alcançou 4.770.000 KW, logo, 95,4% da meta.
		2 - Energia Nuclear	Essa meta foi 100% atingida com a construção e inauguração do reator de pesquisas do Instituto de Energia Atômica na Universidade de São Paulo.
		3 - Carvão Mineral	Por volta de 1960, a produção alcançou 2.199.000 toneladas, logo, 26,7% da meta foi atingida.
		4- Petróleo (Produção)	Foram alcançados 75.500 barris/ dia, sendo assim, 75,5% da meta foi alcançada.
		5 - Petróleo (Refinação)	A capacidade alcançada foi 218.000 barris/ dia; logo, 66,7% da meta foi alcançada.
Transportes	29,60%	6 -Ferrovias (Reaparelhamento)	Em meados de 1960 foram alcançados 76% da meta.
		7 - Ferrovias (Construção)	Foram alcançados 826,5 Km; ou seja, 39,4% da meta.
		8 - Rodovias (Pavimentação)	Foram alcançados 6.202 km, 24% acima da meta.

		9 - Rodovias (Construção)	O resultado obtido foi de 14.970 km, 24,8% acima da meta atingida.
		10 - Portos e Drenagem	Foram alcançados 56,1% da meta.
		11 - Marinha Mercante	A meta atingida no seu conjunto correspondeu a 90,9% da meta.
		12 - Transporte Aeroviário	Foram alcançados 31% da meta.
Alimentação	3,20%	13 - Produção Agrícola (Trigo)	O resultado alcançado foi de 370.000 t, dessa forma, somente 24,7% da meta foi atingida. Logo, teve queda na capacidade de produção, já que eram produzidos 871.000 t, em 1955.
		14 - Armazéns e Silos	O resultado alcançado foi de 569.233 toneladas; 76,7% da meta atingida.
		15 - Armazéns Frigoríficos	A meta inicial era de 45.000 t. O resultado alcançado foi de 8.014 toneladas; 17,8% da meta.
		16 - Matadouros Industriais	O resultado alcançado foi de 2.100 bovinos e 700 suínos; 59,2% e 53,8% da meta respectivamente.
		17 - Mecanização da Agricultura	A meta inicial era de 72.000 tratores. O resultado alcançado foi de 77.362, em 7,2% acima da meta atingida.
		18 – Fertilizantes	O resultado alcançado foi de 290.000 toneladas, 141,7% acima da meta atingida.
		Indústrias de Base	20,40%
20 – Alumínio	O resultado alcançado foi de 16.573 toneladas, logo, 92,1% da meta.		
21 - Metais não ferrosos	O resultado alcançado de cobre, chumbo, estanho e níquel foram aumentadas mutuamente em 203,8%; 147,7%; 143,6% acima da meta.		
22 – Cimento	A meta inicial era 5.000.000 t/ano em 1960; atingiu-se 4.369.250 t, em 1960, ou seja, 90,3% da meta.		
23 – Álcalis	O resultado alcançado foi de 152 mil toneladas, 100% da meta alcançada.		
24 - Celulose e Papel	O resultado alcançado foi de 200.237 t de celulose e 65.760 de papel, logo, 77% e 50,6% da meta alcançada.		
25 – Borracha	A capacidade de produção de borracha sintética foi atingida, porém, a produção de borracha natural atingiu somente 23.500 t, 2,3% da meta.		

		26 – Minério	O resultado alcançado foi de 5 milhões de toneladas exportadas em 1960, logo, 62,5% da meta atingida.
		27- Automobilística	O resultado alcançado foi de 199.180 unidades, ou seja, 17,2% acima da meta.
		28 - Construção Naval	O resultado alcançado foi de 158.000 dwt/ano, logo, 100% da meta atingida.
		29 - Mecânica e de Material Elétrico Pesado	O resultado alcançado foi de 100% o aumento da produção de máquinas e 200% de material elétrico, o último superou a estimativa em mais de 100%.
Educação	3,40%	30 - Pessoal Técnico	Não foram colocadas metas para se alcançar, porém, alguns autores falam que o resultado foi satisfatório.

Enfim, a construção de Brasília, esta chamada de meta-síntese, foi construída em tempo recorde, sendo um compromisso de campanha de JK, a beleza da nova capital encantou com sua arquitetura e modernismo, foi sem dúvida a marca registrada de Juscelino Kubitschek.

O Plano de Metas favorecedor de um poder tentacular cuja meta-síntese foi Brasília operacionalizou o slogan da campanha presidencial: “fazer o Brasil caminhar cinquenta anos em cinco”, ratificando a ideologia espacial que afirma esta nação, implantando hidrelétricas, estradas, siderúrgicas, refinarias, estaleiros navais, açudes, grandes e diversificadas indústrias – automobilística, de construção naval, de material pesado, de autopeças e outras. Cada meta deveria atender a nova realidade a ser criada pelo deslocamento do eixo político-administrativo do país para o Planalto Central. (COSTA; STEINKE, 2014, p.16)

Como pode ser visto acima, muitas metas obtiveram uma grande proporção de realização, logo, é notório que as metas relacionadas ao setor de transporte, principalmente a construção de rodovias, obteve destaque. Outro setor evidente é o de indústria de base, este se destaca pela sua grande capacidade de expansão, dessa forma, as metas foram superadas ou tiveram um desempenho excelente, superando as estimativas. “A produção de automóveis, em particular, serviu para impulsionar o crescimento do setor de bens de consumo duráveis que, conjuntamente com o setor de bens de capital, lideraram essa etapa do processo de substituição de importações” (VILLELA, 2016, p.37). Outro setor que merece destaque é a expansão de energia elétrica, que alcançou grandes percentuais em sua execução.

Portanto, fica evidente que o plano de metas pode ser considerado um programa que obteve sucesso durante o período de sua realização, modernizando os setores de infraestrutura do Brasil, trazendo crescimento e desenvolvimento para a economia brasileira durante o período do governo de JK.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O processo de industrialização no Brasil foi um dos marcos teóricos na história brasileira, passando por várias fases distintas até se industrializar. Durante décadas, desde o governo de Eurico Gaspar Dutra o Brasil vem sendo analisado e estudado para se compreender sobre as deficiências existentes na infraestrutura brasileira, porém, somente no governo de Getúlio Vargas que é instalada uma comissão mista no país. A CMBEU desempenhou um papel fundamental ao estudar sobre os gargalos existentes nos setores básicos no Brasil.

O plano de metas do governo Juscelino Kubitschek foi um modelo de desenvolvimento que teve um fundamento além do processo de substituição de importações, encerrando o fato da industrialização restringida e promovendo um novo ciclo. JK com seu programa de metas transformou a estrutura produtiva do país acelerando e modernizando a economia brasileira. Dessa maneira, é evidente que o plano de metas desempenhou um papel primordial durante o processo de industrialização, logo, é notório que o programa foi bem estruturado e obteve sucesso ao ser colocado em prática.

O programa de JK abrangia investimentos em cinco áreas, nas quais são os setores de energia, transporte, alimentação, indústria de base e educação, como evidenciado neste trabalho o plano obteve grandes percentuais de realização, com destaque para os setores de energia, transporte e indústria de base, estes setores obteve excelentes desempenho, atingindo as metas propostas ou ultrapassando além do esperado, porém, convém destacar que as metas eram bastantes ambiciosas, logo, não atingir o esperado, não significa que o resultado era ruim. Além do sucesso do plano de metas, a construção de Brasília foi o auge do modernismo vivenciado até então, marcando a passagem de Juscelino na história brasileira. O processo de industrializar o Brasil através da indústria pesada foi o auge do sucesso, dessa forma Kubitschek ao implementar o plano de metas ele consegue promover a construção de uma estrutura industrial mais integrada, que beneficiou os governos seguintes. Logo, com uma estrutura bem planejada, o programa de metas com seu objetivo de fechar os gargalos existentes na economia, promoveu uma integração da indústria nacional que sustentou o II Plano Nacional de Desenvolvimento, trazendo uma sustentação no crescimento econômico brasileiro. Dessa forma, através do plano de metas de JK temos parcialmente uma estrutura

necessária que consegue resolver alguns problemas na infraestrutura de base, permitindo o crescimento do Brasil até a década de 1980.

6. REFERÊNCIAS

Abreu, Marcelo de Paiva. **A ordem do progresso: dois séculos de política econômica no Brasil**/ Marcelo de Paiva Abreu. - 2. ed. - Rio de Janeiro : Elsevier, 2014.

COSTA, Everaldo Batista da; STEINKE, Valdir. **Brasília meta-síntese do poder no controle e articulação do território nacional**. 2014.

DALIO, D. J.; MIYAMOTO, S. **O Governo Vargas e a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos**. *Ideias, [S. l.]*, v. 1, n. 2, p. 151–181, 2010. DOI: 10.20396/ideias.v1i2.8649296. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/ideias/article/view/8649296>. Acesso em: 6 jan. 2023.

de Albuquerque, Alexandre Black. **"Desenvolvimentismo nos governos Vargas e JK."** (2015).

FRANCA, Acson Gusmão. **Estado e industrialização pesada no Brasil: uma discussão teórica sobre o Plano de Metas (1956–1961)**. *Cadernos de Ciências Sociais Aplicadas*, p. 19-19, 2019.

FONSECA, Pedro Cezar Dutra. **O Processo de Substituição de Importações**. LCTE, 2009.

GIAMBIAGI, Fabio. **Economia Brasileira Contemporânea (1945-2015)**. 3.ed. ... [et. al] - 3.ed. - Rio de Janeiro: Elsevier, 2016

GOMES, Nathalia Candido Stutz. **A Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico (CMBEU) (1951-1953) à luz do Programa Ponto Quatro (1949) do governo Truman**. *Carta Internacional, [S. l.]*, v. 17, n. 1, p. e1195, 2022. DOI: 10.21530/ci.v17n1.2022.1195. Disponível em: <https://cartainternacional.abri.org.br/Carta/article/view/1195>. Acesso em: 6 jan. 2023.

GOMES, Nathalia Candido Stutz. **Expectativas Frustradas: A Comissão Mista Brasil-Estados Unidos Para o Desenvolvimento Econômico (CMBEU)(1951-1953) E Seus Impactos Nas Relações Brasil-EUA.** REI-Revista de Estudos Internacionais, v. 13, n. 2, 2022.

PROGRAMA DE METAS DO PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHEK. Estado do Plano de Desenvolvimento Econômico, em 30 de junho de 1958, Rio de Janeiro.

SKIELKA, L. **Análise da comissão mista Brasil Estados Unidos e suas motivações / Analysis of the Brazil United States joint commission and its motivations.** Brazilian Journal of Development, [S. l.], v. 6, n. 8, p. 56417–56429, 2020. DOI: 10.34117/bjdv6n8-162. Disponível em: <https://ojs.brazilianjournals.com.br/ojs/index.php/BRJD/article/view/14739>. Acesso em: 6 jan. 2023.

SUZIGAN, Wilson. **Industrialização e Política Econômica: Uma Interpretação em Perspectiva Histórica.** 1975

TAVARES, Maria Conceição. **Da Substituição de Importações ao Capitalismo Financeiro.** 3ª edição. Rio de Janeiro: Zahar editores, 1974.