

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE ECONOMIA
MONOGRAFIA DE BACHARELADO

**O DESENVOLVIMENTO DA INDÚSTRIA
AUTOMOBILÍSTICA SOB A ÓTICA DO PLANO DE
METAS DO GOVERNO JUSCELINO KUBITSCHEK
(1956 – 1961)**

BRUNO NOGUEIRA POMPEU
Matrícula nº 106083659

ORIENTADOR: Prof. Almir Pita

OUTUBRO 2017

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE ECONOMIA
MONOGRAFIA DE BACHARELADO

**O DESENVOLVIMENTO DA INDÚSTRIA
AUTOMOBILÍSTICA SOB A ÓTICA DO PLANO DE
METAS DO GOVERNO JUSCELINO KUBITSCHEK
(1956 – 1961)**

BRUNO NOGUEIRA POMPEU
Matrícula nº 106083659

ORIENTADOR: Prof. Almir Pita

OUTUBRO 2017

As opiniões expressas neste trabalho são da exclusiva responsabilidade do autor

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por estar sempre iluminando meu caminho e por ter me cercado de pessoas maravilhosas, que nunca deixaram de me incentivar. A estes, dedico este trabalho e deixo os agradecimentos abaixo.

Aos meus pais, Ilza e Luis, agradeço pelo apoio incondicional em todas as etapas da minha vida e por todo esforço e dedicação na minha educação e conclusão dos meus estudos. São meus grandes exemplos de honestidade e perseverança, pelos quais moldaram meu caráter e minha formação como ser humano.

À minha esposa Carolina, agradeço pela paciência e por nunca desistir de mim. Seus “puxões de orelha” foram essenciais para a conclusão deste trabalho. À nossa amada filha Anna Luiza, que neste momento ainda está no ventre da mãe, agradeço por me trazer a noção de responsabilidade necessária para a conclusão desta etapa da minha vida acadêmica. Que este trabalho sirva de inspiração um dia para você, minha filha, e que eu consiga sempre te apoiar, como sua mãe e seus avós fizeram comigo.

Aos meus irmão, Fernando e Claudio, parceiros para a vida toda, agradeço pela proteção de sempre ao irmão caçula e por me ensinarem o valor da amizade.

Aos meus padrinhos, Lenice e João, em memória, agradeço por ajudarem meus pais na minha educação e por sempre me ensinarem o valor dos estudos.

Agradeço ao meu orientador pela paciência, dedicação e os valiosos ensinamentos, através dos quais não seria possível concluir esta monografia. Agradeço também aos demais professores do Instituto de Economia, em especial à Professora Margarida Gutierrez, que tive a honra de ser monitor por dois semestres.

Aos demais professores que passaram pela minha formação, agradeço por toda a dedicação e amor à profissão. Não teria conseguido sem vocês.

À querida amiga Marly Galvão, agradeço pelo incentivo e por toda a ajuda durante a conclusão deste trabalho.

Ao meu primo, Matheus, o irmão mais novo que eu não tive, agradeço por sempre estar ao meu lado e pelas risadas, mesmo nos momentos mais difíceis.

Aos demais amigos e familiares, deixo meu muito obrigado e a gratidão por todo o incentivo recebido.

RESUMO

O presente estudo tem como tema a importância da indústria automobilística para a economia brasileira, e o contexto desta análise é o período de governo de JK, quando é instituído o Plano de Metas, que se tratava de um conjunto de trinta e uma metas para o período entre os anos de 1956 a 1960, incluindo-se a construção da capital Brasília, denominada de “meta síntese”. Assim sendo, o trabalho tem por objetivo analisar a implantação da indústria automobilística no Brasil, incluída em uma das metas do Plano. Como justificativa para o desenvolvimento do estudo, observa-se que a industrialização do país se deu para atender ao objetivo de expansão e modernização do mercado interno, e a indústria automobilística poderia provocar demanda derivada e estender seu crescimento aos setores a ela relacionados, bem como traria aprendizado tecnológico à indústria de forma geral. Para tanto, a metodologia utilizada para o desenvolvimento do presente estudo trata-se de uma revisão bibliográfica, e a pesquisa é do tipo exploratória-descritiva. Como principal resultado obtido, concluiu-se que, ainda que a indústria automobilística já existisse anteriormente a 1956, foi com o Plano de Metas que ela se solidificou. Ainda que não tenha alcançado o objetivo de promover a constituição de um setor 100% nacional ou de alcançar a meta percentual de nacionalização de peças e componentes, foi positiva a criação e diversificação de empregos, o desenvolvimento de setores fornecedores de matérias-primas e o aprendizado tecnológico das empresas e instituições públicas, em relação a metrologia e padronização. JK avaliava como sendo impossível o avanço econômico sem a participação do capital estrangeiro. Portanto, o governo JK apenas conseguiu alcançar o Plano de Metas em curto prazo, já que existiu um investimento expressivo de capital estrangeiro. A industrialização em larga escala não deliberou os problemas econômicos e tampouco pôs o Brasil em circunstância de primeiro mundo, uma vez que apenas quem se beneficiou com isto foram as multinacionais e as organizações monopolistas nacionais.

Palavras-Chave: Desenvolvimento; Indústria Automobilística; Juscelino Kubitschek; Plano de Metas.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO.....	7
CAPÍTULO I - O GOVERNO JUSCELINO KUBITSCHKEK E O PLANO DE METAS	10
I.1 – Juscelino Kubitschek: A Chegada ao Poder	10
I.2 – O Cenário Econômico do Governo JK.....	11
I.3 – O Plano de Metas.....	14
I.4 – O Capital Estrangeiro	18
CAPÍTULO II - O PLANO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA.....	21
II.1 – Antecedentes Históricos: A Indústria Automobilística Antes de 1956.....	21
II.2 – O Desenvolvimento da Indústria Automobilística Durante o Governo JK....	24
CAPÍTULO III - RESULTADOS DO PLANO DE METAS PARA A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA.....	30
III.1 – O Domínio das Empresas Automobilísticas Internacionais.....	30
III.2 – Resultados Econômicos	31
CONCLUSÃO.....	37
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	39

INTRODUÇÃO

O presente estudo tem como tema a importância da indústria automobilística para a economia brasileira. O estudo se encontra delimitado a uma pesquisa bibliográfica. Tal tema se mostra importante, visto que o período do Governo de Juscelino Kubitschek (JK) é considerado um dos mais importantes para a indústria nacional, já que impulsionou a industrialização acelerada, sintetizada pelo lema do Plano de Metas: Cinquenta anos em cinco.

Conforme Lafer (2002), o desenvolvimentismo econômico brasileiro em meio ao Governo de JK, veio a priorizar os investimentos em segmentos de transportes e energia, na indústria de base (bens de consumos duráveis e não duráveis) e na substituição de importações, incentivando a ascensão da indústria automobilística. JK visava em seu Governo atenuar a diferença social através de geração de riquezas e ampliação da industrialização e, por conseguinte, fortalecendo a economia do país.

O segmento automobilístico possui na montagem de automóveis a sua principal atividade, e esta diferencia-se como um oligopólio mundial, composto por uma pequena quantidade de grandes corporações internacionalizadas, constituídas em várias aglomerações produtivas em distintos países. Os altos ganhos de economia de escala e de aglomeração, entre demais barreiras de entrada no procedimento de produção de um veículo, são essenciais para o entendimento do comportamento desse mercado. De acordo com Goldenstein (2008), esse segmento se encontra em constante processo de solidificação, sendo comum as incorporações, fusões, *joint ventures* e parcerias comerciais das mais distintas naturezas que, de uma maneira comum, reafirmam a composição de mercado oligopolizado desse segmento econômico.

A indústria automotiva se mostra sendo de ampla importância para a economia brasileira. Conforme dados da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), esta indústria alcançou um faturamento da ordem de US\$ 97,4 bilhões no ano de 2014. No transcorrer do tempo, com o avanço da produção e do mercado interno, o Brasil tornou-se o sexto maior produtor de automóveis do planeta e o quinto maior mercado consumidor. Assim, a importância deste segmento para a economia nacional, pode ser

ratificada pela participação no Produto Interno Bruto (PIB) que, no ano de 2014, representou 6,8%. Em relação ao PIB industrial, esta indústria representou 26,5%.

Segundo Brum (1991), em 31 de janeiro do ano de 1956, tomava posse na presidência do Brasil Juscelino Kubitschek de Oliveira, com o seu “Plano de Metas”, instituído por um órgão incumbido de delinear a estratégia de desenvolvimento para o Brasil, o Conselho de Desenvolvimento, órgão inteiramente subordinado ao presidente, com o lema “50 anos em 5”. Diante disto, a política seguida priorizou a industrialização acelerada, os investimentos em infraestrutura de transportes, além da concepção da Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) e a construção da nova capital Brasília.

O Plano de Metas de JK tratava-se de um conjunto de trinta e uma metas para o período entre os anos de 1956 a 1960, incluindo-se a construção da capital Brasília, denominada de “meta síntese”. Estas metas foram agrupadas em cinco áreas: energia, transportes, alimentação, indústria de base e educação. A diretriz da política econômica desenvolvimentista do Governo JK estava direcionada para a concretização da industrialização brasileira. Portanto, pergunta-se: como os incentivos e os investimentos do Plano de Metas ajudaram a transformar a indústria automobilística em uma das mais importantes da economia brasileira?

Como hipótese para tal pergunta, conforme Lafer (2002), a década de 1950, notadamente a sua segunda metade, foi assinalada pelo progresso do procedimento de industrialização brasileira. Esse desenvolvimento econômico do Brasil foi incentivado pelo forte investimento público através dos investimentos diretos do Estado ou de empresas estatais e, de forma menos aberta, pelo capital internacional e privado nacional. Assim, para permitir este desenvolvimento acelerado, JK adotou o “Modelo Tripé”, fundamentado na atuação do Estado (com investimentos em infraestrutura e segmentos de base), da Iniciativa Privada Nacional (em segmentos de bens de consumo não-duráveis como têxtil e alimentos) e da Iniciativa Privada Externa (em segmentos de maior tecnologia, tais como bens de consumo duráveis: automóveis e eletrônicos).

Assim sendo, o estudo tem por objetivo geral analisar a implantação da indústria automobilística no Brasil sob a ótica do Plano de Metas, tomando como base o período 1956 – 1961, e como objetivos específicos, apresentar o Governo JK e o Plano de Metas, analisar como o Plano influenciou o desenvolvimento da indústria automobilística no período

estudado e os resultados econômicos para a industrialização nacional, em especial, para a indústria automobilística.

Como justificativa para o desenvolvimento do estudo, observa-se que a industrialização do país se deu para atender ao objetivo de expansão e modernização do mercado interno e a indústria automobilística poderia provocar um efeito multiplicador e estender seu crescimento aos setores a ela relacionados. Assim, o mercado nacional precisou adequar-se à produção das companhias multinacionais que, por sua vez, buscavam reproduzir os mesmos níveis de consumo dos mercados de suas matrizes, o que trouxe como implicação o adensamento da concentração de renda no Brasil.

Para tanto, a metodologia utilizada para o desenvolvimento do presente estudo trata-se de uma revisão bibliográfica. Esta revisão bibliográfica se deu por meio de artigos científicos e publicações. Todo o material foi obtido por meio de sites de busca e bibliotecas virtuais e a pesquisa é do tipo exploratória-descritiva.

A estrutura do estudo está dividida da seguinte maneira: no capítulo 01, são abordados o Governo Juscelino Kubitschek e o Plano de Metas, apresentando o cenário econômico do Governo JK e a contextualização do Plano de Metas. No capítulo 02 estuda-se o Plano Nacional de Desenvolvimento da Indústria Automobilística, mostrando os antecedentes históricos, tais como: a indústria automobilística antes de 1956, e o desenvolvimento da indústria automobilística durante o Governo JK. No capítulo 03, são expostos os resultados do Plano de Metas para a indústria automobilística e para a industrialização brasileira.

CAPÍTULO I - O GOVERNO JUSCELINO KUBITSCHEK E O PLANO DE METAS

Neste capítulo, são abordados o Governo Juscelino Kubitschek e o Plano de Metas, apresentando o cenário econômico de seu período como Presidente da República e a contextualização do Plano de Metas. Exibe-se aqui que o Plano de Metas foi programa de industrialização e modernização essencial criado e desenvolvido no Governo de JK, na maneira de um audacioso conjunto de objetivos setoriais, que por sua vez, daria prosseguimento ao processo de substituição de importações que se vinha desenvolvendo nos dois decênios antecedentes no setor automotivo.

I.1 – Juscelino Kubitschek: A Chegada ao Poder

Sabe-se que, desde a destituição de Getúlio Vargas no ano de 1945 e a posse de Juscelino Kubitschek, advieram-se quase onze anos de ocorrências de maior importância para a circunstância política em detrimento à econômica. Posteriormente ao Governo Vargas, conforme Magalhães (2007, p. 32), “assumiu-se como Presidente da República o Marechal do Exército, Eurico Gaspar Dutra. Seu Governo (1946-1951) fora conservador e repressor no que se refere as manifestações trabalhistas e movimentos sindicais”. Ao contrário das linhas acompanhadas pelo Governo antecedente, Dutra promoveu a abertura do mercado nacional aos produtos importados com a finalidade de combater a inflação interna; atuando inversamente ao seu predecessor, abrandou inesperadamente os investimentos na industrialização.

Segundo Furtado (2005), a série de ações tomadas pelo então governante despontaram como algo negativo no contexto econômico, e, caso não fossem arguidas, induziriam o Brasil à falência. Diante disto, uma gama de medidas foi tomada para que as circunstâncias fossem resolvidas, tais como interferências maciças nas importações de produtos manufaturados. “Tais ações surtiram efeitos e, com a conclusão do seu mandato, o Brasil obteve índices médios de desenvolvimento de 6% ao ano”. (Furtado, 2005, p.81)

Ainda conforme Furtado (2005), depois do Governo Dutra, eleito de forma democrática, regressou à cadeira maior do executivo Getúlio Vargas. O Brasil, por outro lado,

tornou-se outro, novas ideias, novas maneiras de expressão e liberdade para elas e não mais existia espaços as barreiras ditatoriais que antigamente o mesmo Presidente estabelecera. As políticas alteraram e o Estado passou a ser mais aberto aos debates, entretanto, as políticas econômicas e desenvolvimentistas foram conservadas, propendendo basicamente à industrialização do Brasil.

Conforme Magalhães (2007, p. 33), novos projetos foram implementados, dando continuidade ao iniciado desde a implantação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), que incluíram; “a concepção do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE), surgindo como uma instituição de financiamento de recursos industriais e de infraestrutura”.

De acordo com Maranhão (1981, p. 64), “a segunda metade de seu Governo, dessemelhante da sua popularidade no começo, dos quase 50% de votos recebidos, foi tomada por um enorme desagrado político, sobretudo da elite”, que a partir de então, começou a questionar o seu projeto desenvolvimentista; porém, pode-se aqui falar que, mesmo que existissem pontos ruins em seu Governo, as pressões não ocorriam em razão dos fracassos por esse empreendido, porém sim, pelos progressos causados em seu período; basicamente, esta pressão das elites induziu a ruína do Governo.

Assim sendo, as movimentações para destituição ou afastamento do presidente, tornaram-se ainda mais incisivas, e dada sua evidência, fora contida, dessa vez não pelos exércitos e por seu vasto arsenal, todavia, por uma excepcional arma, um único tiro, finalizando seu mandato, sua vida política. Getúlio Vargas se suicidou em agosto do ano de 1954. Logo, assumiu o Governo o seu vice, que terminou o mandato e posteriormente as eleições do ano de 1955, conferiu a faixa presidencial a Juscelino Kubitschek de Oliveira.

I.2 – O Cenário Econômico do Governo JK

O Governo de JK foi marcado pela intensa política de desenvolvimento. O seu Governo pretendia promover uma modernização e industrialização nunca antes vista em tão pouco tempo, exigindo assim uma quantidade gigantesca de recursos tanto da esfera pública quanto da esfera privada. Segundo Franco (2005, p. 74), o *slogan* do seu Governo: “cinquenta anos em cinco, que ficou célebre e encantou os brasileiros”.

Neste contexto, as diretrizes do Governo JK consideravam investimentos enérgicos em

áreas estratégicas, tais como: energia, transporte, alimentação e indústrias de base. Além disto, a construção de uma nova capital brasileira era um sonho de JK e estava prevista na constituição, entretanto, os gastos não estavam no orçamento inicial do Governo. E também, a nacionalização de produtos e o avanço da educação igualmente tratavam-se de prioridades. A tabela 01 logo abaixo sintetiza o cálculo de investimentos totais em cada segmento da economia.

Tabela 01 - Estimativa do Investimento Total 1957-1961 (bilhões de Cr\$ e milhões de US\$).

	Produção Interna (Cr\$)	Importação (US\$)	Importação (Cr\$)	Total (Cr\$)	%
Energia	110,0	862,2	69,0	179,0	42,4
Transporte	75,3	585,6	46,6	121,9	28,9
Alimentação	4,8	130,9	10,5	15,3	3,6
Ind. Básica	34,6	742,8	59,2	93,8	22,3
Educação	12,0	-	-	12,0	2,8
Total	236,7	2.321,5	185,3	422,0	100,0

Fonte: Abreu (1990).

Como se pode observar na tabela acima, os investimentos em energia e transportes representavam cerca de 71,3% do total de recursos, que seriam quase que totalmente provenientes da esfera pública. Indústrias de base representariam a 22,3% e alimentação a 3,6%. Por fim, estava a educação com 2,8%, que igualmente seria a cargo total da esfera pública. Mesmo com estes gastos, o Governo tinha uma perspectiva que a inflação fosse ficar por volta de 13,5% ao ano, que seria abaixo do ano precedente ao Governo JK e seria econômica e socialmente aceitável. Entretanto, esta previsão ficou bem distante de se consolidar. Uma conferência entre as metas determinadas e o que foi de fato feito, pode ser vista na tabela 02 logo abaixo.

Tabela 02 - Previsão e resultados 1957-1961.

	Previsão	Realizado	%
Energia Elétrica (1.000 Kw)	2.000	1.650	82
Carvão (1.999 ton.)	1.000	230	23
Petróleo - Produção (1.000 barris / dia)	96	75	76
Petróleo - Refino (1.000 barris / dia)	200	52	26
Ferrovias (1.000 Km)	3	1	32
Rodovias - Construção (1.000 Km)	13	17	138
Rodovias - Pavimentação (1.000 Km)	5	-	-
Aço (1.000 ton.)	1.100	650	60
Cimento (1.000 ton.)	1.400	870	62
Carros e Caminhões (1.000 unid.)	170	133	78
Nacionalização (carros) (%)	90	75	-
Nacionalização (caminhões) (%)	95	74	-

Fonte: Abreu (1990).

Com isto, pode-se observar que várias delas tiveram um elevado percentual de conclusão e outras não. Evidentemente, teve-se uma preferência pelo transporte rodoviário, já que, conforme Baer (1996, p. 87), “a indústria automobilística foi bastante impulsionada e previa-se fabricar 170.000 carros no ano de 1960”. Demais resultados igualmente apresentaram elevados percentuais de concretização, tais como: energia elétrica e produção de petróleo. No entanto, setores como ferrovias e carvão apresentaram resultados bem abaixo do que se aguardava.

De tal modo, observa-se que o Governo de JK, de fato, ocasionou um grande desenvolvimento. Teve-se um amplo impacto no setor industrial e uma expressiva melhora da infraestrutura. A construção de uma nova capital foi um sonho concretizado com sucesso e iniciou a ocupação do interior do território nacional. Apesar disso, para Cardoso (1989, p. 105), “por se tratar de uma ação tão complicada e onerosa, aplicada em um período curto de tempo, problemas com o seu financiamento acabaram aparecendo”. O sistema financeiro do país naquele período não era maduro e competente o bastante para conseguir os recursos necessários, e a excepcional solução foi um aumento da carga tributária.

No entanto, o aumento da carga tributária não era algo aceitável, já que a esfera privada não concordaria, e o volume de investimentos poderia acabar tombando, causando um problema bem maior. A única forma que descobriram para dar prosseguimento ao desenvolvimento, foi o financiamento inflacionário, que era uma arma funcional, porém, bastante perigosa. Ocorreu emissão de moeda pelo governo e injeção na economia como pagamento de seus projetos em execução.

Tabela 03 - Quadro econômico do Governo JK 1955-1961.

Anos	PIB	Saldo em Transações Correntes (US\$ milhões)	Inflação (%)	Dívida Externa Total (US\$ milhões)
1955	8,8	2	23	1.445
1956	2,9	57	21	1.580
1957	7,7	- 264	16,1	1.517
1958	10,8	- 248	14,8	2.044
1959	9,8	- 311	39,2	2.234
1960	9,4	- 478	29,5	2.372
1961	8,6	- 222	33,2	2.835

Fonte: Abreu (1990).

Como se pode observar na tabela 03 acima, o saldo em transações correntes exibiu resultados negativos cada vez maiores, e a dívida externa quase duplicou. A inflação, após um período de queda nos primeiros anos de governo, começou a acelerar, houve emissão monetária visando pagar os juros da dívida externa, e o mandato de JK foi concluído em meio a fortes pressões inflacionárias. Assim sendo, o Governo JK impetrou parte dos seus objetivos, causando um expressivo desenvolvimento à custa de um aumento na dívida e na inflação, que foi um combustível para o desenvolvimento.

I.3 – O Plano de Metas

Segundo Mello (1990), o Plano de Metas foi concebido dentro de um conjunto de trinta objetivos a serem alcançados nos diferentes segmentos da economia. No final de sua elaboração, foi incluso no plano mais uma meta, denominada de meta-síntese, sendo a construção de Brasília e a transferência da capital do país. O Plano de Metas foi concebido com fundamento em estudos e diagnósticos feitos desde o começo da década de 1940 por comissões e missões econômicas. Como característica principal, o plano visava desenvolver a indústria de base, além de investir na construção de estradas e de hidrelétricas, bem como ampliar a extração de petróleo, tudo com a finalidade de tirar o Brasil do seu atraso e transformá-lo em um país industrializado.

A missão de conduzir e acompanhar as metas do Plano foi do Conselho de Desenvolvimento, órgão criado em fevereiro de 1956 através do Decreto nº 38.744. Sua estrutura era semelhante à da Comissão Mista Brasil Estados Unidos (CMBEU), formada por grupos de trabalho que possuíam técnicos especializados, responsáveis pela parte teórica, e por grupos executivos, que eram responsáveis pela implementação de políticas e atuavam junto ao BNDE.

O trabalho do Conselho de Desenvolvimento definiu as 30 metas do programa, conforme Faro e Silva (2002), estas foram divididas da seguinte forma, de acordo com cinco setores da economia: Energia (metas 1 a 5); Transportes (metas 6 a 12); Alimentação (metas 13 a 18); Indústrias de Base (metas 19 a 29) e Educação (meta 30). A construção de Brasília, como já citado, foi chamada de meta-síntese e incluída ao final da elaboração do Plano de Metas. O desenvolvimento da indústria automobilística, foco deste estudo, recebeu a meta de número 27.

Frente a isto, ao assumir a Presidência, em janeiro do ano de 1956, JK buscou logo implantar o seu Plano de Metas. Com isto, seu governo induziu o país a várias transformações. De acordo com Mello (1990, p. 67), as principais obras de grande repercussão interna e também internacional foram:

- A implantação da indústria automobilística;
- A expansão das usinas hidrelétricas;
- A criação do Conselho Nacional de Energia Nuclear;
- A criação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE);
- A expansão da indústria do aço;
- A criação do Ministério das Minas e Energia;
- A fundação de Brasília.

O Governo de JK baseava-se em aprofundar a industrialização, planejando-a, expandindo a infraestrutura de bens e serviços básicos, assegurando as importações imprescindíveis e impedindo a suspensão do processo de desenvolvimento por políticas contracionistas. Este pensamento econômico foi batizado de “Plano de Metas”.

De acordo com Bielschowsky (2000, p. 80), o procedimento de desenvolvimento econômico e industrial para países da “periferia”, é bastante implexo. “Economistas estruturalistas assinalam que a diversidade, a baixa produtividade, baixa diversificação e insuficiente complementaridade inter-setorial, tratam-se de deficiências que pioram o padrão de desenvolvimento”.

Para Cardoso (1978, p. 230), “o subdesenvolvimento não sugere que não exista desenvolvimento, entretanto”, esse é bastante lento e preso aos meios habituais, e de tal modo, é imprescindível que haja um “choque de desenvolvimento” para que se conduza de maneira decisiva uma enorme aceleração no padrão de desenvolvimento, irrompendo com os níveis de dependência para se conseguir a “auto-sutentação”.

Assim, frente a esta perspectiva de libertação dos padrões de dependência, da autossuficiência desenvolvimentista, é preciso a mobilização de diferentes setores da sociedade, de distintas classes sociais. Portanto, foi nesta interpretação que JK enxergou na sociedade a probabilidade de transformação, de mudança no padrão de vida, da extensão econômica como fator transformador para irromper os estágios iniciais de subdesenvolvimento.

JK enxergava a necessidade de transformar o que se podia chamar de “abstração ideológica popular” em “metas” que mobilizassem os empenhos de segmentos produtores emergentes com a ajuda popular para conjuntamente consolidarem a meta real de política do desenvolvimento. De acordo com Kubitschek *apud* Cardoso (1978, p. 238):

Necessito da ajuda de todos os brasileiros de boa vontade, para extirpar esse cancro que é a miséria de várias unidades da Federação. O trabalho é enorme e, desde que proposta com firmeza, chega a todos, demandando uma quota de sacrifício, porém, correspondendo a todos.

Diante disto, a noção de desenvolvimento como tratamento de choque dá bem conta do entendimento da crise de transição, imprescindível mesmo que pouco agradável. JK ressaltou em seu discurso a racionalidade do trabalho e do capital humano para principiar a transformação. Segundo Kubitschek *apud* Cardoso (1978, p. 244): “apenas assim poderemos ter, dentro de cinco anos, a efetivação de um programa que equivalha a cinquenta anos de luta”.

Segundo Benevides (1979), a compactuação do executivo no pensamento do progresso do desenvolvimento econômico, transcendeu a todos os graus da sociedade, e para que o Plano de Metas obtivesse sucesso, existia a necessidade de alteração da mentalidade pró-desenvolvimentista, e assim, foram dentro destas particularidades que se iniciou a averiguação de como estas novas demandas poderiam ser providas.

A estrutura econômica do país no começo da década de 1950 exibia uma disposição relevante no ritmo de desenvolvimento. De acordo com Oliveira (2006, p. 94), “o impasse da estabilização monetária *versus* avanço econômico, predominava na sociedade”. Isto significa que existia a necessidade de alteração imprescindível nos paradigmas de desenvolvimento, e foi nesta percepção que se examinou a viabilidade da implementação de um programa de desenvolvimento nacional. Em síntese, tais fatores reconheceram a necessidade de

implementação de um projeto que viabilizasse a solidificação da industrialização nacional, considerando que estes pontos destacados, tratam-se de aspectos de uma estrutura econômica em transformação.

Conforme Lessa (1982, p. 87), cabe ressaltar que, o Plano em si, pelos seus benefícios, planejamento, e pela configuração das suas medidas aplicadas conjuntamente, “consolidaram a maior ação propendendo o desenvolvimento econômico do Brasil”. Todavia, em uma análise mais específica e pontual, o Plano não foi uma política de desenvolvimento econômico “inédita”, considerando que grande maioria de suas propostas e metas foram congregadas de programas ou estudos que se inviabilizaram por distintos fatores, tais como: problemas de financiamentos, planejamentos estruturais, capacidade executiva e administrativa, portanto, fatores fundamentais que não permitiram a sua implantação.

De acordo com Lafer (2002, p. 89), o Plano de Metas congregou diversos aspectos de “projetos concretizados, porém, “não implantados, como os estudos técnicos da Missão *Cooke* e *Abbink*, particularidades do Plano de Saúde, Alimentação, Transporte e Energia (Plano SALTE) e Comissão Econômica para América Latina (CEPAL)”. O que estes estudos técnicos e estes projetos diferenciam do Plano de Metas, é que esses não agiram como um projeto integrado, que propendesse o desenvolvimento econômico abrangendo vários setores da economia do país.

Observa-se com isto que, a economia nacional, antes da formulação e aproveitamento do Plano de Metas, atravessava por problemas na estrutura de desenvolvimento industrial. Lessa (1982, p. 66) assinala que “a industrialização ocorria de maneira não intencional, portanto, a industrialização não procedia de um objetivo propositalmente cursado”. Sendo assim, o Plano de Metas veio formulado sob um projeto de empenhos propositalmente orientados à construção de estágios superiores da pirâmide industrial verticalmente conexa. Assim, conforme este autor, o desenvolvimentismo como um projeto de um capitalismo nacional, exerceu seu destino por meio do Plano de Metas: “integrou decisivamente a economia do país ao movimento de internacionalização do capitalismo”.

Desta maneira, observou-se que a constituição de projetos para implantar a economia brasileira no panorama internacional por meio de industrialização, não foi uma tentativa particular do Governo JK, todavia, nota-se que a articulação de fatores tais como planejamento, análise estrutural e o “talento das autoridades”, compuseram igualmente em

fatores que viabilizaram o Plano de Metas.

Segundo Moura *apud* Gomes (2002, p. 147), de modo mais extenso e sistemático, “o Plano de Metas propendia o aumento consecutivo da disposição de investimentos no Brasil”, diante da reunião de esforços do capital privado (nacional e estrangeiro) com assistência da esfera pública, acrescentando esforços e dando impulsos para o capital estrangeiro, o qual foi essencial para o desenvolvimento econômico associado.

Portanto, com o exposto até aqui, pode-se dizer que o Plano de Metas era fundamentado nas análises e diagnósticos dos estudos da CEPAL e dos projetos do BNDE. Conforme Kubitschek *apud* Benevides (1979, p. 210), A finalidade principal do Plano de Metas era a de “acelerar o processo de acumulação, somando assim a produtividade dos investimentos existentes e aplicando em atividades de produção”.

I.4 – O Capital Estrangeiro

Segundo Leopoldi (2000), a participação do capital estrangeiro se deu com o Governo realizando investimentos no setor industrial através, inicialmente, da emissão monetária, bem como da abertura da economia ao capital estrangeiro. A emissão monetária (ou emissão de papel moeda) ocasionou um agravamento do processo inflacionário, enquanto que a abertura da economia ao capital estrangeiro provocou uma crescente desnacionalização econômica, pois as companhias estrangeiras vieram então a controlar segmentos industriais estratégicos.

Um dos artifícios utilizados pelo Governo JK foi a Instrução 113 da SUMOC, mesmo não tendo sido criada durante seu mandato. Segundo Bresciani (2003, p. 127), “ainda que tenha sido criada no ano de 1955, a função da Instrução 113 da Superintendência da Moeda e Crédito (SUMOC) foi estendida no período”, com a finalidade de somar a importação de bens de capital sem comprometer a balança de pagamentos, causando assim uma modernização ligeira do parque industrial.

Como visto antes, JK assumiu o Governo em 31 de janeiro do ano de 1956 e ao basear seu processo desenvolvimentista na entrada de capitais estrangeiros, sofreu fortes críticas de movimentos nacionalistas, pois estes pensavam que a concepção de companhias estatais, o controle sobre as remessas de lucros para o exterior, a industrialização com substituição de importação, o protecionismo à indústria nacional e ao câmbio, e as intensas posições contra o

colonialismo, punham sob suspeita o capital internacional.

No transcorrer do seu Governo, sempre que a situação lhe admitia, JK assumia, com acenos teatrais, disposições nacionalistas e as explorava amplamente na mídia para então realizar uma composição entre o antigo e o novo e entre as elites e as massas. Foi exatamente assim no lançamento da Operação Pan-Americana (uma iniciativa que possuía como finalidade unir todos os países da América Latina em volta de um projeto de desenvolvimento social e econômico) e na ruptura com o Fundo Monetário Internacional (FMI), (organização internacional criada no ano de 1944 na Conferência de *Bretton Woods* com o fim, inicial, de auxiliar na reconstrução do sistema monetário internacional posteriormente a Segunda Guerra Mundial). A isto, ele denominava de “saudável nacionalismo econômico”. Segundo Tavares (1978, p. 72):

Do ano de 1956 ao ano de 1961, adentrou-se na terceira fase de desenvolvimento do pós-guerra, que se distinguiu por dois fatores mais avulsos: a ampliação da participação direta e indireta do Governo nos investimentos, e o ingresso de capital estrangeiro privado e oficial para financiar parcela vital do investimento em determinados setores.

De acordo com Leopoldi (2000, p. 260), considerando que JK foi um firme defensor dos investimentos estrangeiros, e pensava que apenas através deles seria admissível remover o Brasil do atraso agrário, sua escolha pelo capital estrangeiro para estimular uma nova fase do desenvolvimento industrial foi fundamentada nas três fontes de recursos abaixo:

- 1) Grandes investimentos estrangeiros diretos nos setores principais da indústria, apontados pelo Plano de Metas;
- 2) Grande financiamento externo, sob meio de crédito, para empreendimentos públicos de grande porte – alargamento da Usina de Volta Redonda, construção de usinas hidrelétricas, extensão da Petrobrás, construção de Brasília e outros. Tais empréstimos criariam um grande endividamento externo de curto prazo;
- 3) créditos de fornecedores que representavam financiamentos de bancos estrangeiros para a aquisição de produtos do país de origem.

Além do mais, JK também justificava o ingresso de capitais estrangeiros em razão de se viver uma nova situação internacional. Segundo Lafer (2002, p. 110), preocupado em reconquistar o tempo perdido, “seu Governo irrompeu as barreiras do subdesenvolvimento para deixar às gerações futuras em uma nação mais vigorosa e com uma vida mais tranquila e confortável.”.

Lafer (2002, p. 111) diz ainda que, JK chegou até mesmo a chamar de loucura o não-

enfrentamento do atraso e dizia, em resposta aos críticos que, certamente “ampliaram-se as formas de pagamento, mesmo que em um índice não superior ao quinquênio antecedente”. E por fim, JK explicava sua política mais agressiva alegando que o Brasil, naquele tempo, além de bem maior que o de outrora, tinha outro nível de reivindicação, sendo impraticável viver com os recursos encontrados e que não se poderia revalorizar a moeda com o país ainda submerso em uma condição colonial, sem estradas, sem energia, sem obras estruturais.

Sendo assim, pode-se entender que as metas eram audazes e, em sua grande parte, obtiveram resultados relativamente positivos. O desenvolvimento das indústrias de base, essenciais ao processo de industrialização, foi de praticamente 100% no quinquênio 1956-1961. Ao fim do Governo JK, o Brasil tinha mudado. Vários foram os progressos, porém, inúmeras foram as críticas à escolha de JK pelo desenvolvimento econômico com recurso ao capital estrangeiro, em detrimento de uma política de estabilidade monetária. Assim, o desenvolvimento econômico e a conservação da estabilidade política, embora o avanço da inflação e os resultados dela sucedidos, ofereceram à população o sentimento de que o subdesenvolvimento não precisaria ser uma condição imutável.

CAPÍTULO II - O PLANO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

Neste capítulo, estuda-se o Plano Nacional de Desenvolvimento da Indústria Automobilística, mostrando os antecedentes históricos, tais como: a indústria automobilística antes de 1956, e seu desenvolvimento durante o Governo JK. Analisa-se aqui de maneira mais específica, a participação das companhias estrangeiras no setor automobilístico brasileiro. Mostra-se que tal segmento industrial foi um dos que mais ganhou apoio para desenvolver-se no Governo JK.

II.1 – Antecedentes Históricos: A Indústria Automobilística Antes de 1956

No que se alude aos paradigmas globais, pode-se avaliar o Brasil, até a década de 1960, como sendo um país com a industrialização e com o capitalismo industrial bem atrasados. De acordo com Mello *apud* Kupfer e Hasenclever (2002, p. 55), a trajetória da industrialização do Brasil tem três partes:

Entre os anos de 1888 e 1929, havia o surgimento e a solidificação da industrialização; entre os anos 1930 e 1955, teve-se um período de industrialização limitada, na qual as bases técnicas e econômicas eram escassas; e entre os anos de 1956 e 1961, existiu o período da forte industrialização, no qual a função intervencionista e patrocinador que o Estado teve (e os elevados investimentos deste), foi de grande valor.

Segundo Lessa (1998, p. 67), “no início do século XX, o café tratava-se do grande “carro chefe” da economia do país, sendo o responsável pelos resultados da balança de pagamento e o segmento responsável pelo acúmulo de divisas”. Portanto, foi com a economia cafeeira que o Brasil começou a se colocar na dinâmica capitalista de acúmulo. Este autor assinala o surgimento do capital industrial nacional como um desdobramento das divisas e rendas somadas pelo capital cafeeiro. O Brasil era um país basicamente de economia agrícola, produtor de matérias-primas, e com quase toda a economia direcionada para o mercado externo. Portanto, os interesses da burguesia cafeeira naquele período eram predominantes, e toda e qualquer política estatal tendia a valorização do café.

No entanto, como o setor agroexportador atendia somente ao mercado consumidor externo, a economia brasileira era muito dependente dos outros países. Neste contexto, a

agricultura era a grande responsável pelas exportações nacionais, onde o café, o cacau, o algodão e o açúcar, eram juntos os responsáveis por mais de 80% das exportações. Latini (2007, p. 45) complementa afirmando que:

(...) uma atividade industrial incipiente (concentrada na produção de tecidos e produtos alimentícios) apoiava-se no comércio interno destas mercadorias e de produtos importados. (...). Máquinas, equipamentos, matérias-primas principais (como combustíveis), produtos químicos e farmacêuticos, metais (ferrosos e não-ferrosos) eram sua grande parte, importados por mediação de organizações comerciais atacadistas, nacionais e estrangeiras, que constituíam com os grandes proprietários rurais, a parte mais influente da elite empresarial do país.

Todavia, nessa mesma época, certas indústrias começavam a surgir no país. Entretanto, estas não possuíam força como uma classe social e não tinham ao menos condições de rivalizar os seus interesses com os interesses do café, primeiramente em razão da hegemonia total desse último, e segundo, o Governo ainda não tinha interesse em se afastar da sua política de valorização do café e do mercado externo. Assim, como a industrialização ainda se encontrava em iniciação, as indústrias ainda não constituíam uma burguesia com estratégias, interesses e fins consistentes.

Segundo Bastos (1998, p. 267), “essa política principiou a trazer uma grande insatisfação popular, já que tais ações tornavam oneroso o custo de vida e as importações dos produtos principais”. Com esses efeitos, e com o aumento dos produtos estrangeiros, passou a acontecer uma substituição das importações e um maior protecionismo à produção nacional. Somente depois da Segunda Guerra Mundial, o Brasil viu-se frente a uma condição econômica muito desfavorável proveniente dos conflitos do período.

Até a década de 1950, diversas eram as condições que não permitiam o capital industrial de se autodeterminar no Brasil. Uma delas foi a já mencionada supremacia dos interesses cafeeiros. A outra foi que a indústria, por sua vez, nos momentos de consolidação, não apresentava dinamismo aceitável para compor e conservar um mercado consumidor consistente para o seu desenvolvimento, e isso era um fato que igualmente dificultava a entrada e investimento de grandes indústrias, como o caso da indústria automobilística. Outro fator essencial, é que o país não possuía forças produtivas capitalistas e os bens de produção, que são imprescindíveis para o crescimento de um parque industrial.

Conforme Peliano (1987, p. 197), quando o sistema de produção Fordista começou a ganhar popularidade e viu-se o espantoso efeito multiplicador que os automóveis ocasionaram

na economia norte-americana, percebeu-se então aqui no Brasil que, “a indústria automobilística tratava-se de um segmento industrial de enorme potencialidade produtiva e que era igualmente apropriada de promover e desenvolver várias outras atividades econômicas”. Para Keller (1994, p. 301):

No ano de 1950, foi designada a Comissão de Desenvolvimento da Indústria (CDI), subordinada ao Ministério da Fazenda. No ano de 1952, foi criada uma subcomissão da CDI – a de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis – e, essa tinha duas obrigações principais: uma era analisar as ações imprescindíveis à promoção de novas assessorias à indústria automobilística, e a outra era sugerir providências e incitações direcionadas para a implementação deste segmento industrial.

Primeiramente, essa subcomissão não conseguiu, em seus estudos de análises, probabilidades positivas em relação à implementação da indústria. De acordo com Latini (2007, p. 88), o levantamento desta subcomissão apontou para os seguintes resultados:

- a) A faixa do mercado interno alcançada pela indústria automobilística era escassa para relevar sua imprescindibilidade, entretanto, já era satisfatória para não a negar de vez;
- b) A importância do problema do transporte para o desenvolvimento do Brasil;
- c) O país não cumpria os pré-requisitos imperativos para a implementação deste tipo de indústria: não possuía mão-de-obra qualificada, nem técnicos nem a matéria-prima demandada.

Tal realidade, assim como todas as barreiras à implementação desse segmento no Brasil, foram expostos no Plano Nacional de Estímulo à Produção de Automóveis e à Implantação Gradativa da Indústria Automobilística, de outubro do ano de 1952. Perante tal plano, o então Presidente da República, Getúlio Vargas, definiu aos órgãos competentes da União que cooperassem com a subcomissão da CDI na preparação de projetos de lei e outras providências imprescindíveis a propor a resolução do congresso.

Para Araújo (2001, p. 157), essa determinação concebeu um amplo estímulo aos trabalhos dessa subcomissão que ainda esbarrou em demais problemas, “como por exemplo, a necessidade de uma ampla quantidade de capital, tanto interno quanto externo”. Existia uma lista de produtos, especialmente os acessórios fabricados pela indústria de autopeças, que ainda não podiam ser importados”.

II.2 – O Desenvolvimento da Indústria Automobilística Durante o Governo JK

Segundo Barros e Pedro (2012, p. 94), “foi apenas no ano de 1956, com a chegada de JK à presidência da República que, a indústria automobilística adquiriu função principal nas políticas de desenvolvimento do Governo”. Como já visto aqui, estudos da CEPAL e do BNDE assinalaram pontos de estrangulamento na economia nacional, procedidos, possivelmente, do procedimento de substituição de importações principiado ainda na década de 1930.

Tais resultados foram expedidos a um procedimento sem planejamento, ocasionando enormes desequilíbrios macroeconômicos. Conforme Barros e Pedro (2012, p. 95), “os escopos indicados por JK por meio do Plano de Metas, procuraram preencher esta falha estrutural, delineando metas de desenvolvimento em setores característicos e conexos”. Exemplificando, a diminuição das importações de automóveis “ocasionaria efeito positivo ao procedimento de industrialização do país, assim como diminuiria os desníveis da balança de pagamentos, procedidos do aumento das importações de automóveis leves e pesados”.

A opção pelos setores em que os investimentos foram feitos, fundamentou-se no procedimento de demanda derivada, ou seja, o investimento, e concludente ampliação de um setor característico, acabavam por provocar demanda em outros. Segundo Bresciani (2003, p. 126), “em se tratando especificamente da indústria automobilística, os investimentos acabaram por originar demanda no segmento de autopeças, borrachas, vidros e minérios”. Portanto, quanto mais a fabricação de veículos aumentava, maior era a demanda nos segmentos correlatos, estimulando assim o desenvolvimento do setor de peças e metais.

Segundo Leopoldi (2000), a Superintendência da Moeda e do Crédito (SUMOC), foi a autoridade monetária antes do surgimento do Banco Central do Brasil. Com a sua criação, o novo órgão uniu-se ao Banco do Brasil, e determinadas funções que competiam àquele, foram então repassadas para este órgão, tais como o Tesouro Nacional e a Caixa de Amortização. Foi suprimido na data de 31 de março de 1965, quando o Banco Central do Brasil (BACEN) deu início as suas atividades. Conforme esta mesma autora acima, admitiu a importação de máquinas e equipamentos sem cobertura cambial para o Brasil, na maneira de investimento direto, a partir do ano de 1955.

Conforme Villela e Baer (1980, p. 64), nota-se que a Instrução 113 da SUMOC foi categórica na orientação da economia nacional para a internacionalização, “pois inicialmente da entrada de capital estrangeiro, o país passou a ser um país favorável e próspero para investimentos estrangeiros”. Sua função na industrialização brasileira, notadamente na instalação da indústria de automóveis no Brasil, “pode ser indiretamente reconhecida pelo fato de que as mais elevadas taxas de desenvolvimento do setor industrial aconteceram exatamente onde o capital estrangeiro era predominante no período entre os anos de 1955 e 1964”.

O Plano de Metas foi criado por JK pretendendo desenvolver cinquenta anos de evolução dentro de cinco anos de Governo. Segundo Villela e Baer (1980, p. 65), “os setores de transporte, energia e a indústria de base representaram juntamente, 93% do total dos investimentos”. Por esta razão, a indústria automobilística foi uma das prioridades do Plano, “de maneira que em 16 de junho do ano de 1956, logo no começo do seu Governo, JK assinou o Decreto nº 39.412, de 16 de junho de 1956. Tal decreto concebeu o surgimento da indústria automobilística no Brasil”, por meio da concepção do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA). Conforme o art. 16, do Decreto nº 39.412, o GEIA tinha como escopos e imputações:

- Preparar e submeter à aprovação do Presidente da República, planos nacionais automobilísticos para as várias linhas de produção de automotores e adaptá-los às contingências da circunstância econômica brasileira;
- Analisar, negociar e aprovar, de forma privativa, os projetos individuais remanescentes à indústria automobilística para o país, e conduzi-los quando aprovados, aos órgãos encerrados do controle de comércio e de câmbio, para as providências executivas que aos mesmos incumbirem;
- Supervisionar, por ação própria, ou em cooperação com demais órgãos de Governo, o cumprimento das diretrizes e projetos concernentes à indústria de material automobilístico;
- Recomendar, quando for o caso, às entidades oficiais designadamente encarregadas de fornecer créditos para empreendimentos, de desenvolvimento econômico, os projetos automobilísticos submetidos a seu exame e devidamente aprovados;
- Gerar e coordenar estudos acerca da nomenclatura, revisão de tarifas aduaneiras, classificação de mercadorias por categorias de importação, normalização de materiais, seleção de tipos, preparo de mão de obra especializada e de técnicos, fornecimentos de matérias primas e de bens de produção, estatísticas, censo industrial, medidas tributárias e legislativas, mercados, custos de produção, mostras e exposições e demais aspectos de interesse para a indústria de material automobilístico.

Segundo Santos e Burity (2002, p. 80), “o GEIA era formado por órgãos componentes do Governo Federal, até mesmo o BNDE, e procurou coordenar e antecipar a implementação das montadoras no Brasil”, além de decidir as metas de produção, autorizar projetos, regular as normas de instalação e planos de nacionalização, além de seguir monitorando o processo de

desenvolvimento. Todavia, ainda que o Governo acreditasse que o capital estrangeiro das montadoras internacionais fosse imprescindível para a ampliação do setor, procuraria promover um programa de nacionalização gradativo e frequente, objetivando a transferência de tecnologia e o acréscimo da arrecadação do Governo.

Conforme Latini (2007, p. 139), O GEIA foi formado inicialmente pelo ministro da Viação e Obras Públicas como presidente, pelo diretor executivo da SUMOC, pelos diretores das Carteiras de Câmbio e Comércio Exterior do Banco do Brasil e pelo diretor superintendente do BNDE. Após o primeiro ano de funcionamento, juntaram-se ao grupo o ministro da Guerra e o recém-criado Conselho de Política Aduaneira (CPA). Com a aprovação dos planos de produção de tratores agrícolas e de máquinas rodoviárias, foram adicionados ao grupo membros do Ministério da Agricultura, da Carteira de Crédito Agrícola e Industrial do Banco do Brasil e do Departamento Nacional de Estradas e Rodagens – DNER.

Ainda segundo Latini (2007, p. 139), nas reuniões do GEIA sempre participavam membros capazes de responder e decidir pelos seus órgãos de origem, quando não eram os diretores, eram subordinados de alta confiança. O grupo era pequeno e as reuniões eram simples, a ideia era centralizar as decisões, ganhando agilidade e evitando a burocracia estatal. Os representantes ficavam responsáveis pela verificação do andamento de cada projeto em seu órgão, quando um projeto era aprovado no GEIA, automaticamente era aprovado nos órgãos oficiais envolvidos.

O GEIA, sendo assim, ficaria responsável não apenas por dar estímulos à industrialização do setor, porém, igualmente por fiscalizar as metas e condições pré-estabelecidas. A nacionalização do procedimento produtivo foi, de fato, a principal meta no período. Conforme Caputo e Melo (2002, p. 108), “a Volkswagen foi a primeira montadora de veículos a submeter um projeto de instalação no Brasil ao GEIA”, de maneira que o BNDE adequou condições atrativas para estimular a implementação, e, do mesmo modo, aproximar a chegada de demais empresas do mesmo segmento. Compete lembrar que, vários projetos foram submetidos ao GEIA, todavia, grande parte deles representavam interesse na produção de veículos pesados, como caminhões; “a Volkswagen foi a primeira montadora de automóveis a se instalar no Brasil, e seu primeiro veículo fabricado foi a Kombi”.

O Brasil foi o primeiro país periférico a constituir ações de conteúdo regional na sua

produção de automóveis, objetivando assim por fim no problema de balança de pagamentos e promover a indústria local. Prontamente, conforme Shapiro *apud* Amsden (2009, p. 275), foi colocada uma série de ações para as montadoras alojadas no Brasil.

As montadoras tinham de acompanhar um cronograma de conteúdo interno muito audacioso para serem elegíveis para a completa gama de subsídios financeiros. A cada ano, seus automóveis tinham de conter uma percentualidade maior de itens adquiridos internamente. Em 1º de julho do ano de 1960, os caminhões e veículos utilitários necessitavam possuir 90% de conteúdo nacional, e os jipes e carros, 95%.

Neste contexto, as empresas tinham que expor seus projetos para o GEIA; e uma vez aprovados, poderiam auferir os incentivos do BNDE. Assim, depois das medidas do Governo, dezoito organizações apresentaram projetos, dos quais onze destes projetos foram aprovados e implementados, conforme mostra o quadro 01 logo abaixo:

Quadro 01 - Projetos aprovados pelo GEIA, 1956-1957.

Empresas	Produtos
General Motors	Caminhão médio e leve
Ford Motor Co. Exports	Caminhão médio e leve
Mercedes - Benz do Brasil	Caminhão médio e pesado e ônibus
Toyota do Brasil	Jipe
Volkswagen do Brasil	Utilitário e carro de passeio
Vemag S.A. Veículos e Máquinas Agrícolas	Utilitário, jipe e carro de passeio
Scania - Vabis do Brasil	Caminhão pesado
Fábrica Nacional de Motores	Caminhão pesado e carro de passeio
International Harvester Máquinas	Caminhão pesado
Willys – Overland	Jipe, utilitário e carro de passeio
S.A. Ind. de Motores, Caminhões e Ônibus, Simca do Brasil	Carro de passeio

Fonte: Shapiro *apud* Amsden (2009).

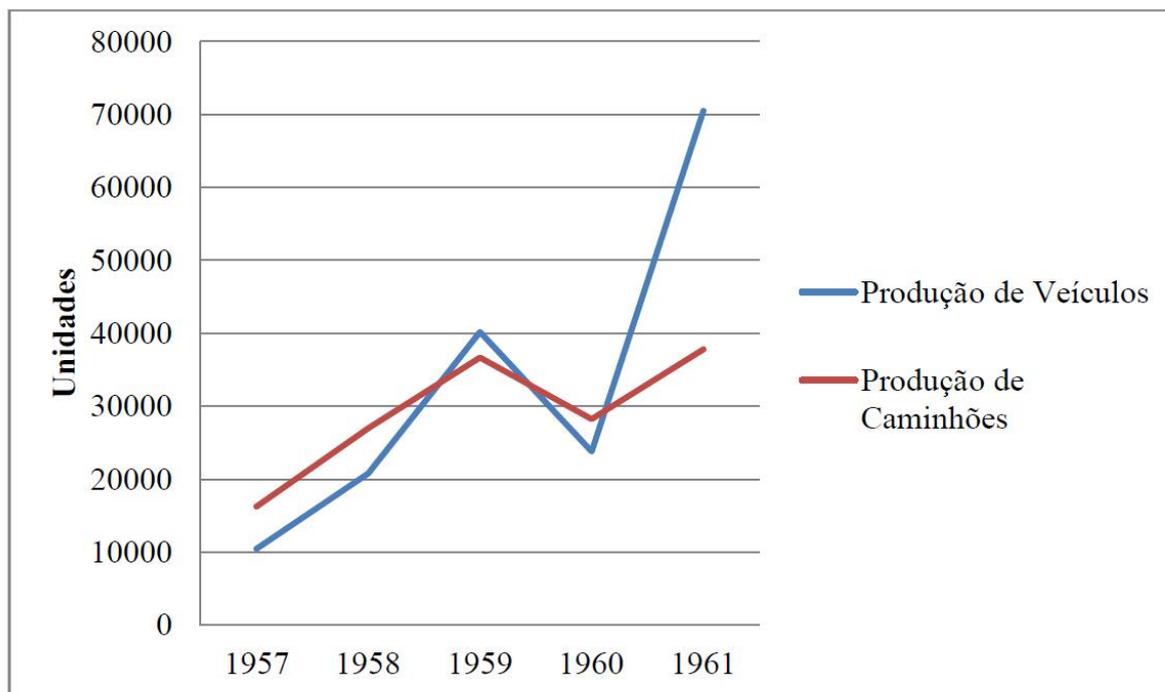
Não era impedido o financiamento de organizações estrangeiras, entretanto, era essencial avaliar o grau de investimento nos setores cobiçados pelo Governo e se estas prioridades poderiam ser alcançadas pelas organizações estrangeiras. Foi definido que a indústria automobilística poderia ter a participação de organizações estrangeiras, entretanto, como alega Amsden (2009, p. 275), foi colocado um programa de nacionalização gradual:

As companhias que não atendessem o cronograma de conteúdo local do Brasil, eram ameaçadas com a rejeita de moeda estrangeira e a remoção de subsídios. Quanto maior o porte do mercado doméstico, mais admissível era a ameaça do Governo. De sua parte, montadoras estrangeiras, e por vezes fornecedores nacionais de peças da ‘primeira camada’, comprimiam os governos retardatários por requisitos mais baixos, valendo-se de ameaças de ‘saída’

A intenção dos índices de nacionalização propostos pelo GEIA era mudar o perfil das empresas instaladas no país. Segundo Latini (2007, p.91), “a grande indústria de veículos estrangeiros costuma exportar seus produtos desmontados (CKD: *completely knocked down*) e montá-los nos países importadores”. Daí a fabricação ser chamada de linha de montagem e as empresas de montadoras. Com o GEIA e o aumento gradativo da nacionalização das peças utilizadas nos veículos, a indústria automobilística nacional passa a trabalhar cada vez mais com peças produzidas no país e menos com os CKD's.

Os investimentos em infraestrutura causados pelo Plano de Metas eram enfocados, especialmente, no alargamento do sistema rodoviário, o que confirmava com o amplo aumento de demanda de veículos leves e pesados. Segundo Caputo e Melo (2002), o transporte rodoviário se sobrepunha ao ferroviário e ao hidroviário, aproximando grande somatória de investimentos à construção de estradas e avanço da fabricação de caminhões e carros. Assim, o aumento de produção no período foi notável, de acordo com a demonstração do gráfico logo abaixo.

Gráfico 01 - Produção de Veículos (1957-1961).



Fonte: Relatório ANFAVEA (2015).

O gráfico acima exhibe visivelmente o avanço da produção de veículos em meio ao Governo JK. Pode-se entender também que, tanto a fabricação de veículos de passeio, quanto

a de veículos comerciais e de carga somaram no período referido. Os estímulos por parte do Governo Federal foram encorpados, e variaram entre benefícios de origens fiscais e cambiais. Para Bresciani e Oda (2003, p. 113), o Governo colocou, gradativamente, a restrição da importação de peças e componentes que já eram produzidos no país, “ao passo que outorgou desobrigação tarifária para algumas cotas de peças e componentes importados, que não tivessem idêntica produção no país, propostos para veículos”. Assim, entende-se que, ainda que tenha sido grande a retomada do desenvolvimento, os anos consequentes a 1960 foram assinalados pela desaceleração do desenvolvimento da produção da indústria de automóveis, que é explicada pelas ações de austeridade, como restrição do crédito, que foram tomadas pelos governos consequentes para equilibrar novamente a economia nacional.

Para Santos e Burity (2002, p. 82), o Plano de Metas e a construção de Brasília, juntos, promoveram enormes progressos para o desenvolvimento do país, todavia, o desequilíbrio macroeconômico e o crescimento da desigualdade social, foram heranças irrefutáveis do Governo JK. “O Governo consequente de Castelo Branco, foi assinalado por ações de aspecto predominantemente rígido”. Conquanto procurasse vincular desenvolvimento e controle da inflação no mesmo projeto, “o desenvolvimento acabou afetado pelas tentativas de controle das taxas de inflação”.

Sendo assim, com o exposto até aqui, observa-se que o desenvolvimento da indústria permanecia positivo, porém, era muito abaixo do percentual observado no Governo anterior de JK. O arrocho nos salários dos trabalhadores foi realizado de maneira ortodoxa, bem como as restrições de crédito, financiamento, e, por conseguinte, do investimento.

CAPÍTULO III - RESULTADOS DO PLANO DE METAS PARA A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

Neste capítulo, são expostos os resultados do Plano de Metas para a indústria automobilística. Mostra-se aqui que JK investiu na instalação de filiais das montadoras multinacionais de veículos na região Sudeste do Brasil. Todavia, embora os problemas ocasionados pelo exposto acima, a instalação de filiais destas multinacionais, provocou diversas oportunidades de empregos nesta região. Os setores de transporte e energia receberam maior importância para os planos de progresso social e econômico.

III.1 – O Domínio das Empresas Automobilísticas Internacionais

De acordo com Brum (1991), frente a pressão do capital estrangeiro, as multinacionais advieram a chefiar cada vez mais o mercado brasileiro, e isto tudo ocasionou na desnacionalização da economia brasileira, já que acabou afetando o desenvolvimento das indústrias nacionais, especialmente as de bens de produção e de bens duráveis.

Uma ampla quantidade de organizações nacionais já tinha falido em razão da concorrência estrangeira e as demais estavam correndo este mesmo risco. Segundo Benevides (1979, p. 173), “um bom exemplo disto, foi a quebra de uma companhia automobilística nacional, a Vemag, que não conseguiu sobreviver a concorrência com as montadoras Volkswagen e Simca”.

Portanto, este domínio das automobilísticas internacionais aconteceu em razão de, no Brasil, não havia investimento em tecnologia desta área e tampouco incentivo do Governo, e por este motivo, o Brasil passou tanto tempo dependendo das tecnologias estrangeiras. Do mesmo modo, para determinados autores, como o citado acima, o Brasil não era partícipe do mercado internacional, porém, somente fornecedor de mão-de-obra barata.

Além disto, existiu uma enorme contradição no Governo de JK, já que para a ampliação da produção industrial, foi preciso que o país produzisse bens de capital, entretanto, não se teve investimento por parte do Governo para a produção dos próprios. Portanto, o Brasil importava estes bens de países desenvolvidos, porém estas máquinas e

equipamentos já estavam defasados em seus países de procedência. Segundo Maranhão (1981, p. 70), ao oposto da importação atenuar, como aspirava o Governo, “ela acabou se conservando na mesma condição, pois a produção industrial alargou e, de tal maneira, aumentou igualmente a demanda de bens de capital”. Em curto prazo o Governo JK conseguiu atingir em grande maioria os objetivos sugeridos em seu Plano de Metas, todavia, conforme Benevides (1979, p. 175), a agilidade em alcançar os resultados acabou por provocar outros problemas:

JK, por um lado, permitiu um desenvolvimento econômico rápido – um salto quantitativo e qualitativo que pôs o país em um novo nível de industrialização, com visíveis expectativas de superação do subdesenvolvimento -, entretanto, por outro lado, aumentou as desigualdades regionais e enfraqueceu o já precário empresariado nacional, ao relegar na prática a um quase segundo plano as organizações brasileiras.

Sendo assim, o governo JK apenas conseguiu alcançar o Plano de Metas em curto prazo, já que existiu um investimento expressivo de capital estrangeiro, como visto antes. A industrialização em larga escala não deliberou os problemas econômicos e tampouco pôs o Brasil em circunstância de primeiro mundo, uma vez que apenas quem se beneficiou com isto, foram as multinacionais e as organizações monopolistas nacionais. Todavia, embora tenha acrescido a demanda de produtos industrializados no Brasil, somaram ainda mais as desigualdades sociais, e estes foram um dos fatores que agravaram a crise que se desdobrou nos anos subsequentes.

III.2 – Resultados Econômicos

Um dos fatores de sucesso do Plano de Metas foi o enfoque no planejamento e um destes pilares foi o Conselho de Desenvolvimento. Este órgão ficou responsável pela condução dos Grupos Executivos, que eram responsáveis pelas implementações das políticas de desenvolvimento de cada setor. Além do GEIA, estudado neste trabalho, também merecem destaque o Grupo Executivo da Indústria de Construção Naval (GEICON) e o Grupo Executivo da Indústria Mecânica Pesada (GEIMAPE).

O Conselho de Desenvolvimento foi importante pois existia uma forte interligação entre as metas, “de forma que o desenvolvimento de um setor provocava um efeito estimulador sobre os demais.” (Leopoldi, 2002, p.136). A análise da Tabela 04 abaixo evidencia e mudança da estrutura industrial brasileira durante o Governo JK, houve uma queda dos ramos ditos tradicionais, compostos por indústrias de bens de consumo não

duráveis e um aumento dos setores mais modernos, que envolvem os bens de capital e os bens de consumo duráveis.

Tabela 04: Estrutura da Produção Industrial Brasileira (% do valor da produção corrente)

Gêneros e Grupos	1940	1950	1960
Tradicionalis	79,65	74,05	56,19
Madeira	2,41	3,39	2,64
Têxtil	20,61	18,69	12,54
Vestuário	6,20	4,34	3,41
Alimentos	36,17	32,02	24,15
Bebidas	2,24	3,13	2,37
Fumo	1,53	1,38	1,12
Outras	10,49	11,10	9,96
Dinâmicas – A	16,13	21,09	30,19
Mínerais não metálicos	3,52	4,51	4,52
Metalurgia	5,41	7,60	10,53
Papel e Papelão	2,11	1,99	2,97
Borracha	0,50	1,61	2,53
Química	4,59	5,18	8,96
Plásticos	-	0,20	0,68
Dinâmicas – B	4,24	5,31	13,62
Mecânica	0,91	1,6	2,85
Material Elétrico	0,79	1,40	3,98
Material de Transporte	2,54	2,31	6,79
Total	100,00	100,00	100,00

Fonte: Bonelli e Gonçalves (1998).

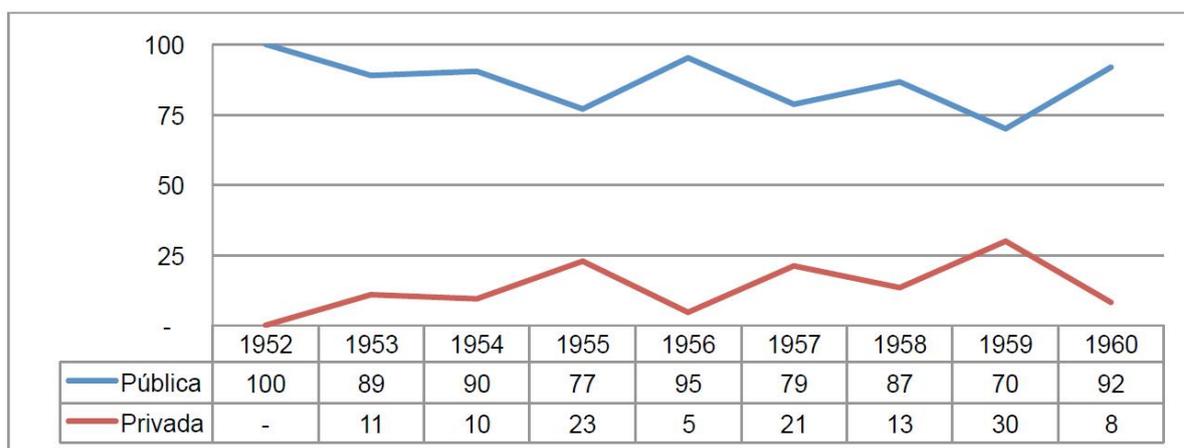
Entre 1950 e 1960, as áreas tradicionais da indústria nacional apresentaram uma queda de 74,05% para 56,19%, ao passo que os setores industriais que compõem a dinâmica A saltaram de 21,09% para 30,19% e dinâmica B de 5,31% para 13,62% no mesmo período. Vale ressaltar o desempenho da indústria de material de transporte, que passou de uma participação de 2,31% em 1950 para 6,79% em 1960, comprovando os investimentos e o desenvolvimento da indústria automobilística brasileira.

Especificamente no plano econômico de JK, a indústria automobilística foi avaliada como sendo básica, e foi uma das excepcionais ações que não consideravam a infraestrutura. Como visto antes, com a construção de estradas, bem como a demanda de automóveis aumentando, foi criado o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), que coordenou a implementação da indústria. Caminhões de cargas eram prioritários para o GEIA, e os carros de passeio eram essenciais para o Governo, porque seriam simbólicos para a população.

No entanto, Amsden (2009, p. 276) afirma que, embora importantes, os investimentos

na indústria automobilística, abrangendo a indústria de autopeças, “satisfizeram a somente 3,7% dos desembolsos totais do banco entre os anos de 1956 e 1960, em razão do intenso investimento em infraestrutura no mesmo período”. Com o gráfico 02 abaixo, pode-se observar que o BNDE ainda estava muito direcionado ao empreendimento público.

Gráfico 02 - Aprovações de financiamento do sistema BNDES por setor, 1952/1959.



Fonte: Najberg *apud* Redivo e Cario (2013).

Segundo Almeida (1972, p. 44), as metas de nacionalização propostas pelo GEIA não foram alcançadas, mas atingiram índices bastante elevados. Ainda conforme Almeida (1972, p.45), “em razão de limitações de ordem tecnológica e de dificuldades no suprimento de matérias-primas, foi impossível alcançar os 100% de nacionalização previstos para 1961”. Em termos de estrutura industrial, Almeida (1972, p.63) afirma que a participação da indústria automobilística na renda gerada na indústria de transformação não era nem de 3% em 1955, mas em 1958 alcançou 8% e manteve-se por volta de 10% entre 1959 e 1961, conforme tabela 05 logo abaixo.

Tabela 05: Participação da indústria automobilística na renda gerada na indústria de transformação.

Ano	Participação (%)
1955	2,8
1956	3,0
1957	5,6
1958	8,1
1959	9,8
1960	10,8
1961	10,1
1962	8,6
1963	7,0
1964	8,8
1965	9,0
1966	8,6

Fonte: Almeida (1972).

Em relação à participação da indústria automobilística no PIB nacional, segundo Almeida (1972, p.65), passou de 0,6% em 1955 para 2,8% em 1961 e ficou acima dos 3% nos anos seguintes da década de 1960, conforme pode ser verificado na tabela 06 abaixo.

Tabela 06: Participação da indústria automobilística no produto interno bruto.

Ano	Participação (%)
1955	0,6
1956	0,7
1957	1,4
1958	2,1
1959	2,5
1960	2,9
1961	2,8
1962	3,5
1963	3,6
1964	3,7
1965	3,4
1966	3,6
1967	3,3

Fonte: Almeida (1972).

Além das mudanças na estrutura industrial, a implantação da indústria automobilística apresentou impactos diretos e indiretos na geração de empregos do setor. Almeida (1972, p.64) afirma que no início da década de 1950 o pessoal empregado na indústria

automobilística representava apenas 0,4% do emprego na indústria de transformação e o censo de 1960 indicou que a indústria automobilística absorvia 4,1% do emprego industrial e este índice saltou para 8% em 1968.

Tais dados indicam o grau de desenvolvimento da indústria automobilística e como ela estava se consolidando como um dos setores industriais mais importantes do país. Ainda segundo Almeida (1972, p.64), entre 1959 e 1968 a indústria automobilística absorveu 22,5% do acréscimo verificado na força de trabalho industrial, enquanto a indústria metalúrgica absorveu 13,8%, material elétrico e de comunicações 9,7%, produtos alimentares 9,1%, química 6,9%, têxtil 6,5%, mecânica 6,1% e os demais setores, cada um, menos de 5%.

Além dos impactos já citados na esfera social, também ocorreram impactos indiretos na medida em que o alto nível tecnológico e de planejamento envolvidos na fabricação de um veículo conferem valor agregado à formação profissional dos trabalhadores do setor. Segundo Latini (2007, p. 191):

A indústria automobilística, além de pagar salários mais altos, permite ao operário não especializado exercer funções de alto rendimento. Ao mesmo tempo, propicia o treinamento e especialização de mecânicos, ajustadores, ferramenteiros, formando uma elite de trabalhadores.

A esfera produtiva foi uma das mais beneficiadas do avanço da indústria automobilística. Segundo Almeida (1972, p. 67):

O seu impacto sobre a estrutura da indústria nacional não se limitou ao emprego ou à renda gerada, nem a um fluxo de compras facilmente quantificável. Tão importante quanto estes, foi, sem dúvida, a repercussão favorável na formação de mão-de-obra, na difusão de novas tecnologias, na exigência de normas de qualidade e na aplicação de métodos mais aperfeiçoados de produção.

Latini (2007, p. 189) reforça esta ideia indicando o grau de evolução da qualidade das matérias-primas e o benefício gerado para os demais setores industriais. Segundo o autor:

Com o rigor exigido pela indústria automobilística, foram atendidas as exigências de tolerâncias dimensionais no grau de perfeição das indústrias estrangeiras mais avançadas. As fundições modernas brasileiras trabalham agora com uniformidade, permitindo a utilização das peças fundidas em máquinas automáticas sem a necessidade de mão-de-obra especializada.

Um dos setores fornecedores de matérias-primas mais beneficiados pelas exigências da indústria automobilística foi a indústria do aço. Segundo Latini (2007, p. 190), “essa

indústria passou de uma produção não especificada e não controlada para uma produção conforme os limites predeterminados de qualidade e uniformidade das empresas fabricantes de veículos”.

Observa-se que tais dados, tanto na esfera produtiva quanto na social, confirmam que a implantação da indústria automobilística foi importante para os objetivos políticos e econômicos do Governo de JK. É uma indústria que agrega valor à formação dos profissionais do setor, contribui para o aumento do emprego e da renda e gera efeitos multiplicadores para outros setores industriais. Desta forma, pode-se dizer que é uma indústria que simboliza o progresso e seu fortalecimento com apoio estatal foi essencial para o Plano de Metas.

No entanto, os índices de nacionalização propostos pelo GEIA não só não foram atingidos, como também ocorreu o desaparecimento de fábricas nacionais, que sucumbiram à concorrência e aos incentivos que as multinacionais estrangeiras receberam para fabricar localmente. Dentre as empresas que tiveram projetos aprovados pelo GEIA (verificar quadro 1, página 27) duas eram nacionais, a Vemag Veículos e Máquinas Agrícolas S.A. e a Fábrica Nacional de Motores. Segundo Benevides (1979, p. 173), “um bom exemplo disto, foi a quebra de uma companhia automobilística nacional, a Vemag, que não conseguiu sobreviver a concorrência com as montadoras Volkswagen e Simca”.

Já a Fábrica Nacional de Motores (FNM), conhecida como “Fenemê”, criada inicialmente para fabricar motores de aviões em 1942, passou a produzir caminhões em 1949 em parceria com a empresa italiana Isotta Fraschini. A FNM também teve dificuldades com a concorrência de empresas estrangeiras e, segundo Latini (2007, p.149), a Alfa Romeo passou a controlar a empresa em 1967.

CONCLUSÃO

O estudo teve por objetivo analisar a implantação da indústria automobilística no Brasil sob a ótica do Plano de Metas, tomando como base o período 1956 - 1961. Por ele, observamos que o Plano objetivava expandir o desenvolvimentismo econômico do país e JK adotou a estratégia de basear-se no capital estrangeiro e em uma interferência maior do Estado na economia, priorizando, assim, a entrada de capitais estrangeiros no Brasil, como investimentos diretos, especialmente na indústria automobilística, e também como financiamentos aos investimentos públicos nos demais setores priorizados pelo Plano de Metas.

Observamos também que JK induziu o Brasil a várias mudanças, sendo uma das principais e de expressiva repercussão interna e mesmo internacional, a implementação da indústria automobilística, com estímulos fiscais a Vemag, então alojada em São Paulo, que foi a primeira fábrica a montar automóveis legitimamente nacionais. Foram igualmente instaladas as fábricas da Volkswagen, Mercedes Benz, Willis Overland, General Motors e Ford. No ano de 1957, os veículos da Volkswagen do Brasil começaram a ser produzidos totalmente no Brasil.

Além do mais, observou-se que, embora o governo JK seja associado à acomodação da indústria automobilística no país, isto não quer dizer que antes dele não tivessem havido montadoras e fábricas de autopeças no país. O que acontece é que suas proporções eram limitadas. A empresa nacional mais importante foi a FNM, instalada no ano de 1942 como sociedade de economia mista em que o Estado possuía o controle acionário. Assim, a FNM foi criada com a finalidade não-alcançada de produzir motores para aviões. Inicialmente do ano de 1946, começou a fabricar tratores, e no ano de 1949, caminhões.

Por um ponto de vista numérico e de capacitação organizacional, constatou-se que o desenvolvimento da indústria automobilística representou um evidente êxito no período analisado por este trabalho e esta indústria se consolidou como uma das mais importantes do país. Entre 1955 e 1961, sua participação no PIB saltou de 0,6% para 2,8%, a participação na renda gerada na indústria de transformação passou de 2,8% para 10,1%. A participação no emprego da indústria de transformação passou de 0,4% em 1950 para 4,1% em 1960.

Entre 1959 e 1968 a indústria automobilística absorveu 22,5% do acréscimo verificado na força de trabalho industrial, enquanto a indústria metalúrgica absorveu 13,8%, material elétrico e de comunicações 9,7%, produtos alimentares 9,1%, química 6,9%, têxtil 6,5%, mecânica 6,1% e os demais setores, cada um, menos de 5%.

No entanto, embora a ideia fosse gerar nacionalização e autonomia, isto não foi alcançado, visto que os investimentos estrangeiros diretos foram essenciais em amplos empreendimentos industriais, notadamente nos seguintes setores: indústria automobilística, estaleiros, mecânica pesada, e companhias siderúrgicas. Como apontado no texto por diferentes autores, a tecnologia, o financiamento e a capacitação da indústria automobilística continuaram dependentes do capital externo.

Ainda ressalta-se que o cumprimento das metas colocadas pelo Governo JK foi muito satisfatório, mesmo considerando o fato de determinados setores terem sofrido uma queda na produção, como foi o caso do setor agrícola. Ao fim da década de 1960 e no começo da década de 1970, o Brasil impetrou condições amplamente partidárias ao seu desenvolvimento no comércio internacional em razão do crédito externo que estava disponível e de fácil acesso e igualmente a probabilidade de obtenção de novos equipamentos mais modernos.

O revés, no entanto, foi a criação de uma “civilização do automóvel”, em detrimento do alargamento dos meios de transporte coletivo para a grande massa, o que pode ser apontado como um dos problemas de mobilidade dos grandes centros urbanos brasileiros.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, M de P. **A ordem do Progresso: cem anos de política econômica republicana 1889-1989**. Elsevier, 1990.

ALMEIDA, J. **A Implantação da Indústria Automobilística no Brasil**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1972.

AMSDEN, A. H. **A ascensão do “resto”**. São Paulo: ed. da Unesp, 2009.

ANFAVEA. **Anuário Estatístico da Indústria Automobilística Brasileira**. São Paulo, Ponto & Letra, 2015.

ARAÚJO, M. de F. I. **Reestruturação produtiva e transformações econômicas: região metropolitana de São Paulo**. São Paulo Perspec. vol. 15, nº 01, São Paulo, 2001.

BAER, W. **A Economia Brasileira**. Nobel, 1996.

BARROS, D. C; PEDRO, L. S. **O papel do BNDES no desenvolvimento do setor automotivo brasileiro**. In: **BNDES 60 anos: perspectivas setoriais**. Rio de Janeiro, 2012.

BASTOS, R. L. A. **O segmento de automação industrial no Brasil: constituição, desenvolvimento e mudança no processo de abertura**. Ensaios FEE, Porto Alegre, v. 19, nº 01, 1998.

BENEVIDES, M. V. de M. **O governo Kubitschek: desenvolvimento econômico e estabilidade política**. 3ª. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

BIELSCHOWSKY, R. **Pensamento econômico brasileiro: o ciclo ideológico do desenvolvimentismo**. 4ª ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 2000.

BONELLI, R.; GONÇALVES, R. **Para onde vai a Estrutura Industrial Brasileira?** Rio de Janeiro: DIPES/IPEA, 1998 (Texto para discussão n. 540 – versão revista). Disponível em <http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=3806&catid=316>. Acessado em 16 de Outubro de 2017.

BRESCIANI, L. P; ODA, N. T. **Reestruturação produtiva e negociações coletivas no setor automobilístico do ABC**. Cadernos de pesquisa, nº 08, 2003.

- BRUM, A. **O Desenvolvimento Econômico Brasileiro**. Vozes. Petrópolis, 1991.
- CAPUTO, A. C; MELO, H. P. de. **A industrialização brasileira nos anos de 1950: Uma análise da Instrução 113 da SUMOC**. Estudos Econômicos, São Paulo, v. 39, nº 03, 2002.
- CARDOSO, E. **Macroeconomia da Dívida Externa Brasileira**. Brasiliense, 1989.
- CARDOSO, M. L. **Ideologia do Desenvolvimento – Brasil: JK – JQ**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.
- CASTRO, A. B. de; SOUZA, F. E. P. **Economia brasileira em marcha forçada**. 4ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2004.
- CERVO, A. L; BERVIAN, P. A. **Metodologia Científica**. 5ª ed. São Paulo: Pearson Praticce Hall, 2004.
- DELGADO, L. de A. N. **O Governo João Goulart e o golpe de 1964: memória, história e historiografia**. 2009.
- EVANS, P. **Autonomia e parceria: Estados e transformação industrial**. Rio de Janeiro: Ed. Da UFRJ, 2004.
- FARO, C. de; SILVA, S. Q. da. **A década de 1950 e o Programa de Metas**. In: GOMES, A. de C. (Org.). **O Brasil de JK**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.
- FRANCO, G. **Auge e Declínio do inflacionismo no Brasil**. Elsevier, 2005.
- FURTADO, C. **Formação Econômica do Brasil**. Companhia Editora Nacional. 32ª Edição, 2005.
- GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2007.
- KELLER, M. **Colisão: GM, Toyota, Volkswagen: a corrida para dominar o Século XXI**. Rio de Janeiro: Campus, 1994.
- LAFER, C. **JK e o programa de metas, 1956-1961: processo de planejamento e sistema político no Brasil**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2002.

LATINI, S. A. **A implantação da indústria automobilística no Brasil: da substituição de importações ativa à globalização passiva.** São Paulo: Alaúde Editorial, 2007.

LEOPOLDI, M. A. P. **Crescendo em meio à incerteza: a política econômica do governo JK (1956-1960).** In: GOMES, Ângela de Castro (Org.). **O Brasil de JK.** 2ª edição. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

LEOPOLDI, M. A. P. **Política e interesses na industrialização brasileira.** São Paulo: Paz e Terra, 2000.

LESSA, C. **A Estratégia de Desenvolvimento 1974-1976: sonho e fracasso.** Campinas: editora da Unicamp, 1998.

LESSA, C. **Quinze anos de política econômica.** 3ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1982.

LIMA, T. C. S; MIOTO, R. C. T. **Procedimentos metodológicos na construção do conhecimento científico: a pesquisa bibliográfica.** Rev. Katál. Florianópolis, v. 10, 2007.

MAGALHAES, G. **Energia, Industrialização e a Ideologia Do Progresso.** Projeto História, São Paulo, nº 34, 2007.

MARANHÃO, R. **O Governo Juscelino Kubitscheck.** Editora Brasiliense, 1981.

MARTINS, L. **Estado capitalista e burocracia no Brasil pós-64.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

MOURA, G. **Avanços e recuos: a política exterior de JK.** In: GOMES, A. de C. (Org.). **O Brasil de JK.** 2ª ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

MELLO, J. M. C. **O capitalismo tardio.** 8ª ed. São Paulo: Brasiliense, 1990.

MELLO, M. T. L. **Defesa da concorrência.** In: KUPFER, D; HASENCLEVER, L. (Org.) **Economia Industrial: fundamentos teóricos e práticas no Brasil.** Rio de Janeiro: Campus, 2002.

OLIVEIRA, C. A. T. de. **JK: Cinquenta anos de progresso em cinco anos de governo.** Belo Horizonte: Mercado Comum, 2006.

PELIANO, J. C. **Automação e trabalho na indústria automobilística**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1987.

REDIVO, A. da S; CARIO, S. A. F. **O BNDES e as políticas desenvolvimentistas – 1952 a 1979**. In: **Encontro de economia da região Sul**. Curitiba, 2013. Disponível em: <<http://www.anpec.org.br/sul/.../i1-228bb372d9ea300861fffe457317b092.docx>>. Acessado em 20 de dezembro de 2016.

SANTOS, A. M; BURITY, P. **O complexo automotivo**. In: **BNDES 50 Anos – Histórias Setoriais**. Rio de Janeiro: BNDES, 2002.

TAVARES, M. C. **Da substituição de importações ao capitalismo financeiro: ensaios sobre Economia Brasileira**. 7ª ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1978.

TORRES, R. L. **A Indústria Automobilística Brasileira: uma análise da cadeia de valor**. Florianópolis, SC. Monografia. Universidade Federal de Santa Catarina. Centro Socioeconômico, 2011.

VELASCO, S. C. **Trajetórias: capitalismo neoliberal e reformas econômicas nos países da periferia**. São Paulo: Ed. da Unesp, 2007.

VILLELA, A; BAER, W. **O setor privado nacional: problemas e políticas para seu fortalecimento**. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1980.