



UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO ACADÊMICO DO AGRESTE – CAA
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS
CURSO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS

WILLIAMS CESAR DE AZEVEDO

**O PAPEL DESEMPENHADO PELO PLANO DE METAS JUNTO AO SETOR
AUTOMOBILÍSTICO SOB A PERSPECTIVA DE ACUMULAÇÃO CENTRADA NO
CAPITAL INDUSTRIAL**

Caruaru

2020

WILLIAMS CESAR DE AZEVEDO

**O PAPEL DESEMPENHADO PELO PLANO DE METAS JUNTO AO SETOR
AUTOMOBILÍSTICO SOB A PERSPECTIVA DE ACUMULAÇÃO CENTRADA NO
CAPITAL INDUSTRIAL**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Pernambuco – Centro Acadêmico do Agreste, como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Econômicas.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Lucilena Ferraz Castanheira Corrêa.

Catálogo na fonte:
Bibliotecária – Simone Xavier - CRB/4 - 1242

A994p Azevedo, Williams Cesar de.
O papel desempenhado pelo plano de metas junto ao setor automobilístico sob a perspectiva de acumulação centrada no capital industrial. / Williams Cesar de Azevedo. – 2020.
49 f. il. ; 30 cm.

Orientadora: Lucilena Ferraz Castanheira Corrêa.
Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso) – Universidade Federal de Pernambuco, CAA, Economia, 2020.
Inclui Referências.

1. Plano de metas (J. Kubitschek, 1956-1960). 2. Industrialização. 3. Inflação. I. Corrêa, Lucilena Ferraz Castanheira (Orientadora). II. Título.

CDD 330 (23. ed.)

UFPE (CAA 2020-100)

WILLIAMS CESAR DE AZEVEDO

**O PAPEL DESEMPENHADO PELO PLANO DE METAS JUNTO AO SETOR
AUTOMOBILÍSTICO SOB A PERSPECTIVA DE ACUMULAÇÃO CENTRADA NO
CAPITAL INDUSTRIAL**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Departamento de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Pernambuco – Centro Acadêmico do Agreste, como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Econômicas.

Aprovado em: 24 / 11/ 2020.

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Dr.^a Lucilena Ferraz Castanheira Corrêa (Orientadora)
UFPE/CAA

Prof.^a Dr.^a Isabella Leitão Neves Frota (Examinadora Interna)
UFPE/CAA

Prof. Dr. Márcio Miceli Maciel de Sousa (Examinador interno)
UFPE/CAA

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a Deus por tudo proporcionado em minha vida e por ter ao meu redor pessoas maravilhosas, que sempre me incentivaram e apoiaram nas realizações dos meus sonhos.

Aos meus pais, Cecilia e Reginaldo, a minha irmã Thayanne e minha noiva Andresa, agradeço por todo apoio e incentivo durante a minha caminhada acadêmica, vocês foram a base dessa etapa da minha vida.

Agradeço a minha orientadora Prof.^a Dr.^a. Lucilena Castanheira, pela paciência, dedicação e suporte na realização e conclusão desse trabalho.

A UFPE, e ao demais professores da instituição que passaram pela minha formação, agradeço por todos os ensinamentos e conselhos dados.

Aos meus colegas de graduação mais próximos, o meu agradecimento, são pessoas maravilhosas que levarei pra sempre comigo.

RESUMO

Esse estudo tem como objetivo analisar o processo de industrialização brasileira durante o governo de Juscelino Kubitschek através do Plano de Metas (1956-1961). Vale ressaltar, que o Plano de Metas foi um projeto ambicioso com o intuito de promover uma expansão e modernização do mercado interno do país com forte presença do Estado, bem como, com grande participação do capital estrangeiro. Esse movimento tinha como objetivo central dar maior dinamismo ao setor industrial nacional através principalmente do setor automobilístico, e alçá-lo como o propulsor do crescimento econômico. Diante dessa perspectiva, o atual estudo fez uso de uma metodologia exploratória centrada em uma revisão bibliográfica sobre o tema proposto. Nesse sentido, que no curto prazo, o Plano de Metas se mostrou como um projeto audacioso, ao constatar os resultados entre o que foi projetado e o que foi executado. No entanto, no médio e longo prazo, as consequências nas buscas pelos cinquenta anos de progresso em cinco anos do governo JK, o que pode ser verificado foi um descontrole das contas públicas, e consequentemente elevação da inflação e aumento da dívida externa, entre alguns desses problemas.

Palavras chaves: Plano de Metas. Industrialização. Inflação.

ABSTRACT

This scientific work aims to analyze the Brazilian industrialization process during the Juscelino Kubitschek government through the Plan of Goals (1956-1961). It is worth mentioning that the Goals Plan was an ambitious project with the aim of promoting the expansion and modernization of the country's domestic market with a strong presence of the State, as well as, with a large participation of foreign capital. This movement had as its central objective to give greater dynamism to the national industrial sector, mainly through the automobile sector, and to raise it as the driver of economic growth. Given this perspective, the current study made use of an exploratory methodology centered on the vast bibliography available on the proposed theme. In this sense, it is concluded that in the short term, the Goals Plan proved to be an audacious project, as it verified the results between what was designed and what was executed. However, in the medium and long term, the consequences for the fifty years of progress in five years of the JK government, what can be seen was a strong lack of control of public accounts, and consequently an increase in inflation and an increase in external debt, among others some of these problems.

Keywords: Goals Plan. Industrialization. Inflation.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Quadro 1 –	Projetos Aprovados Pelo Geia, 1956-1957	31
Quadro 2 –	Nível de Nacionalização dos 11 Projetos	
	Aprovados pelo Geia	32
Gráfico 1 –	Dívida Interna do Governo Federal 1955-1961	38

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 –	Participação do Café nas Exportações Brasileiras (%)	15
Tabela 2 –	Índice de Produção Industrial entre 1930 a 1939	17
Tabela 3 –	Taxas Anuais de Crescimento da Produção Industrial (1939-1945)	19
Tabela 4 –	Planos de Metas – Expansão Prevista e Resultados (1957-1961)	27
Tabela 5 –	Recursos Externos para Indústrias Básicas (1955-1959)	29
Tabela 6 –	Produção da Indústria Automobilística no Brasil (1957-1961)	31
Tabela 7 –	Participação da Indústria Automobilística na Renda Gerada na Indústria da Transformação	34
Tabela 8 –	Participação no Valor Adicionado Industrial em 1952 e 1961 (%)	35
Tabela 9 –	Crescimento do Produto (1947 – 1961)	36
Tabela 10 –	Participação da Indústria Automobilística no Produto Interno Bruto (PIB) (1955- 1961)	36
Tabela 11 –	Indicadores Econômicos do Governo JK (1955 – 1961)	37
Tabela 12 –	Índice de Inflação entre 1962 a 1969 (%)	39
Tabela 13 –	Participação da Indústria Automobilística no Produto Interno Bruto (PIB) (1961-1967)	40
Tabela 14 –	Produção de Automóveis 1968 – 1973	40
Tabela 15 –	Variação do PIB entre 1980 a 1989	42

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
1.1	JUSTIFICATIVA	12
1.2	OBJETIVOS	13
1.2.1	Objetivo Geral	13
1.2.2	Objetivos Específicos.....	13
1.2.3	Estrutura do Estudo	13
2	CONJUTURA DA ECONOMIA NACIONAL	
	ANTES DO PLANO DE METAS	15
2.1	UMA ANÁLISE DO SETOR AUTOMOTIVO DURANTE 1930 – 1955	22
3	O PAPEL DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA	
	SOB O SLOGAN DOS CINQUENTA ANOS DE	
	PROGRESSO EM CINCO ANOS DE GOVERNO	26
3.1	O PAPEL DO GRUPO EXECUTIVO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA (GEIA) E A CONSOLIDAÇÃO DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO NO BRASIL (1956- 1960)	29
4	PLANO DE METAS E A ECONOMIA	34
4.1	UMA BREVE ABORDAGEM SOBRE O SEGMENTO AUTOMOTIVO ATÉ A DÉCADA DE 1980.....	38
5	ANÁLISE CONCLUSIVA	43
	REFERÊNCIAS	45

1 INTRODUÇÃO

A modernização da economia de um país potencialmente passa pelo processo de industrialização interna. Os benefícios desse processo podem ser constatados através dos resultados que são traduzidos pelo aumento da produtividade e por conseguintes produtos de maior valor agregado. Esse processo acaba por gerar novos postos de trabalho e, conseqüentemente, o aumento da renda culminando em melhorias no padrão de vida de toda sociedade.

No Brasil, especificamente, pode-se afirmar que o processo de industrialização começou de forma bastante tardia, comparada à industrialização da Europa, em especial a Inglaterra.

Foi depois da crise financeira do ano de 1929 que o país começou um processo de aceleração da industrialização interna via substituição de importação durante o governo de Getúlio Vargas (ALBUQUERQUE, 2015). A referida crise também foi a responsável, diretamente, por outro movimento verificado na economia interna, o aumento da urbanização da população brasileira em busca de emprego nos grandes centros urbanos da época. Segundo Corrêa (2013, p.22),

Essa evolução no crescimento da população urbana no Brasil, principalmente a partir do início do século XX foi identificado como um dos pilares do processo de industrialização e modernização. E a busca pelo emprego nos grandes centros urbanos se mostra como principal fator atrativo desse movimento, porém não se mostra em nenhum momento capaz de suprir as expectativas dessa população.

Diante dessa perspectiva, Meyer (2002, p.13) pontua que “a indústria nacional cresceu 13% no período de 1933-1936”. Enquanto que, Ribeiro (2014) sinaliza que os grandes avanços da indústria nacional pesada tiveram seu início a partir de três fatores: a fundação da Companhia do Vale do Rio Doce, em 1942; a construção da Siderúrgica Nacional de Volta Redonda, no mesmo ano; e com a criação da Petrobrás, em 1953.

Entretanto, a partir do ano de 1956 a economia brasileira se deparou com um novo modelo desenvolvimentista; um modelo de planejamento estatal proposto pelo governo Juscelino Kubitschek (1956-1961), denominado Plano de Metas. O Plano de Metas tinha como objetivo central trazer, nos cinco anos de governo de JK, um desenvolvimento estruturante que iria resultar em cinquenta anos de progresso, posteriormente (GREMAUD

et.al., 2010). Para implementar tal modelo desenvolvimentista foi criado o Conselho do Desenvolvimento¹.

Nesse sentido, é colocado como pilares do modelo os setores de energia, transportes, indústria de base, alimentação e educação, divididos em 31 metas (CENTRO CELSO FURTADO, 2010). Assim sendo, “o referido planejamento estatal” constituiu na mais sólida decisão em prol da industrialização na história econômica do país, pois centrava na construção de uma indústria verticalmente integrada, além do capital social básico de apoio a esta estrutura” (LESSA, 1981, *apud* LACERDA; *et. al.*, 2006, p. 97). Diante dessa perspectiva, o desenvolvimento foi estruturado sob um tripé para seu financiamento: grande participação do capital estrangeiro e do Estado e em minoria o capital privado nacional.

Tal movimento em busca de investimentos diretos estrangeiros, financiamento público e subsídios para o capital privado, configura-se num processo no qual a industrialização no país começou a ser o “ator principal” na busca pelo crescimento econômico e desenvolvimento social.

Nesse sentido, o Estado surge como o grande condutor para a acumulação de capital, através da industrialização pesada. Segundo Rabelo (2003, p.50), esse processo se deu da seguinte forma,

Seja na agilização de instrumentos de incentivo, seja na oferta direta de bens e serviços, o Estado tem aí um papel insubstituível. A parte do grande incentivo ao capital estrangeiro, o Estado vai também viabilizar os investimentos do capital privado nacional.

O Centro Celso Furtado (2010) afirma que o Plano de Metas foi alçado como uma proposta dentro de um ciclo endógeno de crescimento econômico e forte presença do Estado como condutor desse processo. Esse processo foi implementado a partir de grandes investimentos em infraestrutura e na indústria pesada, via participação de investimento estatal e do capital estrangeiro. E desempenhando um papel de ator coadjuvante desse processo, estava o setor privado nacional.

¹ O Conselho de Desenvolvimento foi presidido por Lucas Lopes e Roberto Campos. Para execução do Plano de Metas foi criada uma série de comissões setoriais que administravam e criavam os incentivos necessários para que as metas tivessem os objetivos de investimentos alcançados, tais como: o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (Geia), o Grupo Executivo da Indústria da Construção Naval (Geicon), o Grupo Executivo da Indústria Mecânica Pesada (Geimape), o Grupo de Executivo para Aplicação de Computadores Eletrônicos (Geace), o Grupo Executivo para incrementar e Reestruturar o Sistema de Ensino Técnico-Científico-Profissional (Enape) e o Grupo Executivo de Assistência a Média e Pequena Empresa (Geampe) (CENTRO CELSO FURTADO, 2010, p.50).

Nesse contexto, é possível identificar que o poder público passa a atuar como propulsor do sistema econômico do país utilizando os recursos disponíveis, a fim de acelerar o crescimento econômico (IANNI, 1971 *apud* ALBUQUERQUE, 2015, p.13).

Para alcançar o desenvolvimento planejado, o setor público focou na indústria automobilística como um dos pilares estruturantes necessários para o crescimento da indústria nacional, e em consequência a ascensão do mercado interno. Diante dessa perspectiva, fica evidente que a emergência da indústria automobilística e sua cadeia produtiva configurava como uma mola propulsora para o desenvolvimento do país.

Na outra ponta, Fonseca (2003), menciona também a importância do setor automobilístico, quando se verifica que entre 1955-1959 essa indústria recebeu investimentos de aproximadamente 70% de capital estrangeiro, ou seja, esse aporte sinaliza a importância desse segmento no planejamento almejado por JK.

Assim sendo, o objetivo central desse trabalho é mostrar as consequências que o Plano de Metas ocasionou no desenvolvimentismo nacional através do fortalecimento do setor automobilístico, com grande participação do Estado, do capital estrangeiro e em pequena participação o setor privado, conforme mencionado por Gremaud *et.al.* (2010).

1.1 JUSTIFICATIVA

O processo de modernização do setor industrial de um país passa, necessariamente, pelo aumento da produtividade via expansão da capacidade tecnológica (RATTNER, 1962). Segundo o autor, quando se dá a junção desses dois movimentos é possível se deparar com a elevação da competitividade econômica, vista sob a ótica de melhores produtos e aumentos na geração de emprego, o que consequentemente, aumenta a renda das pessoas, ocasionando num melhoramento do seu padrão de vida e, concomitantemente, o nível educacional da população evolui, dentre outras consequências positivas.

No Brasil, a aceleração do processo industrial começou de modo tardio, por volta do final da década de 1920. Somente depois da crise de 1929 o país foi capaz de identificar que o consumo e o investimento são as variáveis que necessitavam receber incentivos do governo, com o objetivo de superar as dificuldades geradas pela queda das exportações, ou seja, deu-se início ao modelo de desenvolvimento voltado para dentro, conforme defendido por Maria da Conceição Tavares (GREMAUD *et.al.*, 2010).

Mas é no período de 1956-1961, na gestão do presidente Juscelino Kubistchek através do seu Plano de Metas, que teve como objetivo alavancar o processo de industrialização,

colocando como cerne desse processo o setor automobilístico na busca por levar a economia do país para uma esfera de um capitalismo industrial maduro. Esse período foi o de maior crescimento industrial do país, onde foi possível identificar o setor automobilístico como um dos atores principais para dinamismo da indústria interna. Outro comportamento muito identificado nesse período, foi a urbanização da população brasileira e com um forte exôdo migratório da região Nordeste e Norte em direção a região Sudeste, movimento empulsionado pelo fortalecimento do setor automobilístico nessa última região (FURTADO, 2007).

Diante dessa perspectiva, fica claro a enorme contribuição que o setor automobilístico propulsionou no impacto do crescimento econômico do país. Nesse sentido, a importância do Plano de Metas, deve ser alçada como um dos mais importantes planejamentos estatais que o país presenciou.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo Geral

Analisar o papel desempenhado pelo Plano de Metas junto ao setor automobilístico sob a perspectiva de acumulação centrada no capital industrial.

1.2.2 Objetivos Específicos

- Verificar a conjuntura da economia interna antes do Plano de Metas;
- Identificar a performance da indústria automobilística sob a perspectiva do Plano de Metas e suas implicações na economia interna.

1.2.3 Estrutura do Estudo

A Introdução ao tema de estudo está exposta no Capítulo 1, onde propõe-se explorar de forma sintética os motivos que levaram o governo de JK a arquitetar um modelo desenvolvimentista centrado na industrialização pesada. No Capítulo 2, se dá a contextualização do cenário político e econômico do país antes do governo de JK, apresentando um panorama da indústria automobilística nesse período. No Capítulo 3, evidencia-se uma discussão sobre a indústria automobilística sob a ótica do Plano de Metas, procurando analisar, a partir da exposição de dados, o projeto e demonstrar como se

desenvolveu o trabalho desempenhado pelo Geia, no tocante a implementação da indústria automobilística nacional. No Capítulo 4, são apresentados os resultados do Plano de Metas junto a indústria automobilística e, posteriormente, é exposto um panorama histórico do setor automotivo, entre o período pós plano até a década de 80. E por fim, no último capítulo, à guisa de conclusão da pesquisa proposta é discorrida embasada em todas as estatísticas levantadas frente as fontes bibliográficas estudadas e dados numéricos referentes aos períodos estudados.

2 CONJUNTURA DA ECONOMIA NACIONAL ANTES DO PLANO DE METAS

No ano de 1929, a economia mundial foi afetada por uma de suas maiores crises financeiras, a quebra da bolsa de valores de Nova York. Nesse momento, o Brasil tinha uma economia cujo desenvolvimento era denominado “para fora”, ou seja, as exportações se constituíam como dinâmica do crescimento econômico interno. Porém, a economia nessa época era predominantemente centrada na produção agrícola, e de outro lado o consumo interno, quase que na sua totalidade, correspondia a importados (JOAQUIM, 2008). Ou seja, era uma economia dependente e vulnerável as flutuações dos preços internacionais dos seus produtos. Baer (2003) relata que as exportações brasileiras sofreram impacto negativo com a crise, chegando numa queda de aproximadamente 60% entre 1929 e 1932.

Nesse cenário, o café era o principal produto na época, porém com a grande depressão de 1929, suas exportações foram reduzidas, apresentando uma retração de aproximadamente 35%. Vale ressaltar que os outros produtos que compunham a pauta de exportação do país, tais como: borracha, açúcar, algodão etc., apresentaram um aumento em torno de 85%, conforme demonstrado na Tabela 1.

Tabela 1 - Participação do Café nas Exportações Brasileiras (%)

PRODUTO	1925-1929	1935-1939
CAFÉ	71,7	47,1
OUTROS	28,3	52,9
TOTAL	100	100

Fonte: BAER (2003 *apud* Meyer 2002, p. 12).

Ainda dentro da crise, no ano de 1930, Getúlio Vargas assume a presidência do Brasil com a proposta de buscar políticas que conduzissem o país a características de uma nação nacionalista-desenvolvimentista, principalmente focado para a industrialização. A partir desse momento, o modelo de desenvolvimento nacional passou a focar no consumo interno e nos investimentos, sendo denominado por Maria da Conceição Tavares, de acordo com Melo (2019), como “desenvolvimento para dentro”.

O período entre a ruptura do modelo vigente até a crise de 1929 culminou no aumento do mercado interno brasileiro, porém, segundo Albuquerque (2015), esse íterim que compreende o governo de Getúlio Vargas ficou conhecido como industrialização restringida. Pois, para o autor, foi uma época marcada pela soberania frente ao capital estrangeiro que queria ser investido no país. Sendo que,

[...] a figura do Estado assume um papel relevante, em razão de sua capacidade de definir um arranjo institucional baseado em crenças e ideologias, ao mesmo tempo em que define normas, leis e regras institucionais formais para o alcance dessa estratégia. Especificamente em relação ao capital internacional, é necessário a construção de um arranjo institucional que minimize sua influência, mas não sua participação, nos objetivos gerais decididos internamente (AREND, 2009, p.116 *apud* ALBUQUERQUE, 2015, p.3).

Ainda de acordo com Joaquim (2008, p.11) houve dois fatores que contribuíram para o processo de industrialização do país a partir de 1930:

- [1] O êxodo rural, devido à crise do café, com o aumento da população urbana que foi constituir um mercado consumidor.
- [2] Redução das importações em função da crise mundial e da II guerra mundial, que favoreceu o desenvolvimento industrial, livre de concorrência estrangeira.

Diante dessa perspectiva, Meyer (2002) argumenta que a manutenção do mercado interno foi de extrema relevância para que a indústria local fosse implementada e que a manutenção da capacidade de consumir fosse garantida, principalmente através de medidas adotadas pelo governo de apoio ao setor cafeeiro². O resultado desse processo pôde ser verificado através de seus impactos no aumento da indústria nacional que foi de aproximadamente 13% entre o período de 1933-1936. Esses resultados vêm ao encontro do objetivo do governo de Getúlio Vargas pois, a mudança estrutural da economia nacional foi alcançada focando no avanço da industrialização interna.

O crescimento da produção industrial nessa época encontrou dois desafios que acabaram por impulsionar sua evolução: i) bloqueio referente as importações no período e, ii) havia ainda internamente uma forte demanda por produtos manufaturados. A Tabela 2 traz dados desse crescimento no período de 1930 a 1939, onde se pode destacar o avanço da produção de artigos de papel, a produção de metal e artigos têxteis:

² A receita gerada pela compra do produto, para posterior destruição por parte do governo, alavancou a produção industrial.

Tabela 2 - Índice de Produção Industrial entre 1930 a 1939

	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
Total	95,2	103,1	103,4	118,6	133,9	152,9	174,9	187,1	199,4	224,6
Mineração	91,1	85,8	82,3	86,2	85	96,3	104,5	128,3	140,1	137,7
Transformação										
Total	95,3	103,5	103,9	119,3	135,1	154,2	176,5	188,4	200,7	226,6
Minerais não-metal	87,8	151,2	145,4	208,9	282,5	332	426,5	498,6	558,3	619,5
Produtos metalúrgicos	81,9	71,9	90,2	130,5	155,3	172,2	202	225,3	274,1	397,7
Produtos de papel	80,3	120,7	102,2	238,8	290,8	424,1	459,7	564,9	566,6	781,9
Produtos de couro	121	118,7	107,8	137,2	146,1	172,8	152,8	175,3	160,1	161
Químicos e farmacêuticos	100,3	66,4	73,4	82,7	79,2	105	113,2	133,6	138,3	151,2
Perfumes, sabonetes e velas	77,9	77	95,6	107,8	153,7	157	285,9	221	255,9	259,2
Têxteis	97,2	125,6	127,4	131	145,7	165,4	195,8	207,5	219,8	247
Roupas e Calçados	70,8	75	67,3	71,2	74,6	94,7	110,9	121	113,8	124,8
Produtos alimentícios	107,9	102,3	99,3	111,6	116,9	128,6	132,4	120,9	125,5	124,9

Fonte: Adaptado de VYLLELA *et al.* (1971 *apud* BAER, 2003, p. 48).

Nota: Os índices para cada grupo de indústria são ponderados de acordo com a média de sua proporção no valor agregado à indústria manufatureira durante os censos de 1919 e 1939. As estimativas se baseiam em dados do FIBGE, Anuário Estatístico do Brasil, 1939/40; IBGE, Recenseamento Geral do Brasil de 1920 e 1940, e Ministério da Agricultura, Serviço de Estatística da Produção

A urbanização da população foi um fator muito importante para promover o crescimento industrial. “Identifica-se que em 1940, a classe operária era composta por 2.046.945 trabalhadores, dos quais 38,2% estavam alocados na indústria de transformação, e o restante em serviços: governo, serviços sociais, transporte e comunicações” (SINGER, 1985, p. 57-58 *apud* ALCANTARA, 2003, p.2)

Nesse sentido, constata-se que o processo de industrialização que o governo Vargas estava implantado no país gerou avanços em todos os setores da economia, independente de haver lanços com a indústria. Sendo assim,

Além de se tornar a base da economia a partir da primeira metade deste século, o desenvolvimento industrial também foi importante porque conduziu a expansão de outros setores econômicos. Ele impulsionou o desenvolvimento do setor terciário, principalmente o dos segmentos mais diretamente ligados a indústria, como os serviços indústrias de utilidade pública, transportes, comunicações, armazenagem e parte do comércio e finanças (ASSIS, 1999, p.17 *apud* ALCANTARA, 2003, p.8).

O impulsionamento e o avanço da indústria nacional pôde ser registrada em outro momento de turbulência mundial, antes do início da 2ª Guerra Mundial (1939-1945), nesse período o governo de Vargas implementou novas medidas, como por exemplo, ampliação do crédito por parte do Banco do Brasil. Fausto (2006) ressalta que o Banco do Brasil se tornou o principal ator financeiro do país, principalmente com a criação da Superintendência da Moeda e do Crédito (SUMOC). A SUMOC tinha como função principal criar vários instrumentos, como por exemplo, a carteira de redesconto e a carteira de crédito agrícola e industrial, afim de manter a economia no mesmo nível de crescimento anterior à guerra.

É possível pontuar outra característica econômica da década de 1930, o país ainda era consideravelmente dependente da taxa de câmbio, taxa essa que no período estava muito desvalorizada frente a outras moedas dos países centrais. Segundo Albuquerque (2015), a aceleração do processo da industrialização de importação, iniciada nesse período, acabou por provocar um virtual desaparecimento no mercado internacional, pois as importações foram reduzidas, o que acarretou num processo caracterizado por uma onda de liquidez na economia brasileira.

Quase sem concorrentes internacionais em decorrência da guerra, a indústria nacional pode prosseguir seu crescimento e até se aventurar no mercado externo, como foi o caso do setor têxtil, que passou a exportar para países da América Latina e África. O mais importante, no entanto, foi o crescimento qualitativo da produção industrial do país. A indústria metalúrgica e de máquinas obteve forte expansão, o que viria, num futuro próximo, trazer grandes benefícios ao conjunto da economia nacional (ALBUQUERQUE, 2015, p.8).

Nesse sentido, Baer (2003, p.58) afirma que,

[...] a Segunda Guerra Mundial representou um período de aumento na produção, porém não foi seguido de uma expansão da sua capacidade produtiva. Ele relata que a produção industrial cresceu a uma taxa de 5,4% no período da guerra, entre os anos 1939-1945, uma taxa bem inferior ao que foi visto no período 1933-1936. As taxas médias de crescimento anual de alguns no período foi: produtos de metal (9,1%), têxteis (6,2%), calçados (7,8%) e bebidas e fumo (7,6%), onde todas essas indústrias tiveram as importações drasticamente restringidas no período.

Diante do exposto, faz-se necessário analisar a Tabela 3 que demonstra dados da evolução média (em percentual) do crescimento dos principais setores da indústria brasileira durante os anos da Segunda Guerra Mundial.

Tabela 3 - Taxas Anuais de Crescimento da Produção Industrial (1939-1945)

	1939 – 1945 (%)
Indústrias Extrativas	3,7
Indústrias de Transformação	5,2
Minerais não-metálicos	14,1
Metalúrgica	9,1
Material de Transporte	-11
Papel	4,1
Borracha	30
Couros e Peles	-2,5
Óleos e Graxas Vegetais	6,7
Textil	6,2
Calçados	7,8
Produtos Alimentares	0,9
Bebidas e Fumo	7,6
Editorial e Gráfica	2,3
Construção Civil	4,8
Energia Elétrica	7,4
Total	5,4

Fonte: Villela e Suzigan (1973, p. 230 *apud* Costa 2010, p.23).

De acordo com Costa (2010) as exportações de produtos industrializados subiram de 16,1 mil toneladas em 1939, para 65,9 mil toneladas em 1943, e o valor obteve um aumento de US\$ 2,5 milhões para US\$ 91,9 milhões no mesmo período.

Diante dessa perspectiva, pode-se destacar como exemplo o surgimento, em 1943, da Fábrica Nacional de Motores no Rio de Janeiro e, posteriormente, em 1946 no governo de Eurico Gaspar Dutra (1946-1951) se deu o início do funcionamento do primeiro alto-forno da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) na cidade de Volta Redonda-RJ.

O largo período que transcorreu até a recuperação mundial logo seguido da Segunda Guerra Mundial obrigou a economia do País a voltar-se sobre si mesma desenvolvendo novas atividades produtivas, com apoio em faixas de demanda interna até então atendidas pelas importações. Sob a pressão de uma redução drástica na capacidade para importar, iniciou-se, assim, um processo de substituição de importações que se manteve até a época atual levando a um grau de diversificação industrial e a taxas de crescimento bastante mais acentuadas do que as de quase todas as nações latino-americanas (TAVARES, 1978, p.59 *apud* JOAQUIM, 2008, p.15).

Após essas colocações, fica claro que a proteção ao mercado interno implementado pelo presidente Getúlio Vargas trouxe mudanças estruturais para economia interna, pois, o país deixou de importar bens industrializados, e começou a produzir esses produtos internamente. Os efeitos dessa proteção interna já podiam ser vistos em 1940, nesse período o país contabilizava 49.418 firmas nacionais, o que prontamente garantia à demanda da

população frente aos empecilhos impostos as importações durante a guerra (CORREIA, 2008).

Segundo Baer (1985, p.39-40 *apud* Joaquim, 2008, p.15) o resultado da drástica redução das importações e do auge de crescimento das exportações fez com que as reservas de divisas do país aumentassem, passando de US\$ 71 milhões, às vésperas da 2ª Guerra, para US\$ 708 milhões em 1945.

As principais características do desenvolvimentismo brasileiro da época eram o protecionismo a indústria nacional, a forte intervenção estatal no comércio exterior, a captação de empréstimos internacionais para o financiamento dos projetos de industrialização e o investimento em indústrias de bases (RIBEIRO, 2014, p. 39).

No entanto, de acordo com Albuquerque (2015), a primeira medida imposta por Dutra em seu governo foi flexibilizar as restrições às importações, resultando num aumento das mesmas, o que automaticamente culminou na redução das reservas cambiais do país. Diante desse cenário, o governo precisou adotar medidas restritivas para as importações, o que resultou em melhorias no desempenho da indústria nacional. No entanto, ressalta-se que essa melhoria poderia ser atribuída mais aos problemas do setor externo do que propriamente num resultado estruturado na política de industrialização vigente no país. Assim sendo, no sentido de controlar as importações o regime cambial foi eficaz e, simultaneamente, ajudou a indústria brasileira no seu processo de industrialização, pois o consumo nesse período continuou o mesmo e fez provocar o surgimento de indústrias novas no país.

Assim, com a imposição de controles cambiais e sobre as importações, Villela (2011) relata que o crédito real à indústria cresceu 38%, 19%, 28% e 5%, respectivamente, nos anos de 1947 a 1950. Entre 1946 e 1950, a produção real da indústria de transformação aumentou um pouco mais que 42% (9% a.a), com destaque para os setores de material elétrico (28% a.a), material de transporte (25% a.a) e metalurgia (22% a.a).

Ainda no governo Dutra foi lançado, em 1948, o Plano Salte, contudo este não era um plano completo, mas um programa de despesas públicas voltado a quatros setores: saúde, alimentação, transporte e energia. O plano entraria em vigor em 1950 e teria a sua duração até 1954.

Esperava-se gastar Cr\$ 19,9 bilhões durante esse período, dos quais Cr\$ 2,6 bilhões foram destinados à melhoria dos serviços de saúde, Cr\$ 2,7 bilhões para a modernização de produção e fornecimento de alimentos, Cr\$ 11,4 bilhões para a modernização do sistema de transportes e Cr\$ 3,2 bilhões para aumentar o potencial energético do país (BAER, 2003, p. 79).

Não obstante, o Plano Salte teve uma curta duração. Em 1951 o programa foi paralisado devido a questões financeiras e por problemas de implantação, pois o plano não conseguiu ser aplicado em escala nacional.

A natureza do Plano Salte não era realmente global, pois não dispunha de metas para o setor privado ou de programas que o influenciassem. Travava-se, basicamente, de um programa de gastos públicos que cobria um período de cinco anos. Ele conseguiu, entretanto, chamar atenção para outros setores da economia defasados em relação a indústria e que poderiam, conseqüentemente, impedir um futuro desenvolvimento (BAER, 2003, p.79).

Em 1951, o ex-presidente Getúlio Vargas voltou à presidência do país e propôs dar continuidade ao seu projeto nacional desenvolvimentista e desenvolver o parque industrial brasileiro que estava concentrado no eixo Rio-São Paulo. Foi nesse seu segundo mandato que a industrialização pesada começou a caminhar o seu progresso. Sendo assim,

O projeto nacional-desenvolvimentista de industrialização pesada só foi iniciado verdadeiramente pelo segundo governo Vargas, com a criação da Siderúrgica Nacional, a Fábrica de Motores, a Álcalis, a Petrobrás e o BNDE, e continuou, depois de breve interrupção causada pela sua morte, através do plano de metas do governo JK. Não se trata, portanto de um projeto de desenvolvimento autônomo da burguesia nacional. (...). Estava constituído desde o início por um forte núcleo industrial estatal, onde tanto o capital estrangeiro como nacional desempenhavam papéis complementares (TAVARES, 1999, p 462 *apud* ALCANTARA, 2003, p. 7).

No entanto, no período em tela, é possível constatar um processo inflacionário herdado do período anterior. Albuquerque (2015) argumenta que esse processo inflacionário pode ser analisado sob a ótica temporal. Segundo o autor, se no curto prazo houve um efeito positivo para os empresários via capitalização, entretanto, no médio prazo o aumento dos níveis de preços e queda do poder aquisitivo das famílias acabou por provocar redução no consumo, impactando na retração no nível de investimento no setor industrial, necessitando da interferência governamental via política cambial³.

Vargas no seu segundo mandato, criou duas empresas estruturais para o desenvolvimento futuro do país, a Petróleo Brasileiro S.A (Petrobras) e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE), onde esse último teria grande papel no processo de industrialização do país com o Plano de Metas do governo Juscelino Kubitschek a partir de

³ Em 1953, acontecem duas mudanças no sistema cambial do país. De acordo com Baer (2003, p.74-75) em janeiro de 1953 foi adotado pelo governo o sistema de câmbio livre limitado, que permitia a entrada e saída de capital e seus lucros, e a compra e venda de moeda estrangeira para fins do turismo. Em outubro de 1953 vem uma reforma mais estruturada e profunda no sistema de câmbio brasileiro, onde através da instrução 70 da Sumoc, ou seja, criaram um sistema de câmbio múltiplo que eliminou controles quantitativos diretos e criou um leilão para obtenção de divisas.

financiamento para investimentos industriais. Além disso, Vargas ampliou a rede rodoviária e reestruturou a rede ferroviária.

Com a morte de Getúlio Vargas, em 1954, o até então ministro da fazenda do seu governo, Café Filho, foi nomeado o novo presidente do Brasil. E no começo do ano 1955 Café Filho promulgou a Instrução 113 da SUMOC, que concebia uma autorização a CACEX para realizar emissões de licenças de equipamentos sem cobertura cambial.

A Instrução 113 da SUMOC desempenhou papel importante no Governo de Juscelino Kubitschek no seu Plano de Metas, aliás, foi no seu programa que o uso da Instrução foi ampliado. Essa medida foi o tripé para o desenvolvimento da indústria brasileira no período 1956-1960 e, concomitantemente, do aumento da participação do capital estrangeiro na indústria nacional.

2.1 UMA ANÁLISE DO SETOR AUTOMOTIVO DURANTE 1930-1955

O setor automotivo pode ser alçado como um dos precursores do desenvolvimento da indústria no século XX.

No mercado interno, pode-se verificar que entre o período de 1920 a 1930, foi o início do marco da indústria automobilística em território nacional, sendo caracterizadas apenas como montadoras, pois os componentes eram na sua totalidade importados (CORREIA, 2008, p. 30 *apud* NASCIMENTO, 2016, p. 70).

Nesse período, é possível citar que uma das grandes dificuldades como fator de atração para a expansão do setor no mercado interno foi o modal de transporte de passageiros e produção, pois ainda era quase que predominantemente ferroviário.

Segundo Botelho (2002), os registros datam que no país as primeiras montadoras que vieram se instalar em território nacional foram: Ford Motors do Brasil, em 1923, e a General Motors do Brasil, em 1925. “É importante ressaltar, que esse processo de montagem de automóveis no mercado brasileiro, tinha como premissa na sua estrutura a utilização de mão de obra ampla e barata” (LOBO, 1977 *apud* NASCIMENTO, 2016, p.70).

Nesse sentido, é importante pontuar que o cenário começou a passar por uma inflexão no período do pós-guerra (2ª Guerra Mundial), onde se identifica um movimento de maior importação de veículos oriundo de fabricantes europeus, principalmente da Volkswagen, incentivando a competitividade entre as empresas do setor, que culminou como fator estimulador para a fabricação de veículos nacionais (NASCIMENTO, 2016).

Em 1945, uma firma local (Vemag) iniciou a montagem de automóveis de diversas marcas, bem como de veículos comerciais e máquinas agrícolas. Em 1949, uma empresa estatal (a fábrica nacional de motores) começou a montar caminhões Isotta Franchini; esta atividade foi logo interrompida, devido a falência do produtor italiano, mas retomada em 1952 com a montagem de caminhões Alfa Romeo. Neste mesmo ano, a Willys estabeleceu uma subsidiária no Brasil para montagem de jipes, que começou a operar em 1954. A Volkswagen iniciou a montagem de automóveis e utilitários em 1953. Finalmente, a Mercedes-Benz, que vinha desenvolvendo planos para a produção de caminhões desde 1951, iniciou a implantação de sua fábrica em 1953 (GUIMARAES, 1980, p. 777).

De acordo com Correia (2008), em 1949 a fábrica nacional de motores, em parceria com a Isotta Franchini, teve a sua produção em torno de 200 unidades de caminhões, onde em seus componentes havia cerca de 30% de peças nacionais. Em 1950 a FNM encerrou a fabricação de veículos da Isotta devido à falência da mesma, porém, a empresa italiana fez uma indicação para suprir seu lugar, tal indicação foi a Alfa Romeo. Nesse mesmo ano foi firmado o acordo entre a FNM e a Alfa Romeo. Essa união acabou por fortalecer o mercado de chassis de ônibus e caminhões no mercado interno (BRANDÃO, 2011).

Segundo Nascimento (2016) do total de veículos montados e registrados no mercado nacional, no ano de 1950, aproximadamente 55,53% eram automóveis leves e os outros 44,47% eram distribuídos entre caminhões e ônibus.

É importante ressaltar que antes da ascensão da indústria automobilística nacional, a indústria de autopeças já estava implantada no país. Ainda é possível pontuar que o referido setor apresentou uma curva ascendente durante o período que compreende a II Segunda Mundial (1939-1945). Esse comportamento do setor pode ser atribuído aos bloqueios impostos a importação, bem como apresentava uma demanda interna de peças para realizar o reparo da frota nacional de veículos. Diante desse contexto, é importante ressaltar que, no ano de 1946, o Brasil já contava com cerca de 30 fábricas produzindo peças (MYARA, 2013).

Já em 1951 foi criada a Comissão de Desenvolvimento Industrial (CDI), que tinha a função de elaborar políticas voltadas para o desenvolvimento do setor industrial. A CDI implementou várias subcomissões com a finalidade de propor medidas voltadas para o desenvolvimento da indústria automobilística e investigar possíveis fragilidades que viessem a impactar de forma negativa no seu desenvolvimento. Segundo Latini (2000, p. 89 *apud* Myara 2013, p.12), o mercado interno visto sob a ótica da demanda e da oferta, foram diagnosticados dando destaque aos aspectos abaixo:

- O mercado interno de automóveis ainda era tímido para justificar a prioridade nos investimentos no setor. Porém, possuía grande potencial de crescimento para ser ignorado.
- O Brasil tinha carência de mão de obra técnica especializada e qualificada para atuar nesse setor e tampouco possuía matéria-prima para a fabricação de automóveis em território nacional.

Nesse sentido, é importante ressaltar que para indústria automobilística o setor de autopeças acabava por resultar no desenvolvimento de uma cadeia produtiva e, consecutivamente, promovendo o dinamismo da economia local. Diante dessa perspectiva o avanço desse setor pode ser verificado pelo aumento de fábricas existentes no país, pois, é possível verificar uma evolução em torno de 1000% no número de unidades instaladas no mercado interno entre os anos de 1946 e 1955 (LIMONCIC, 1997). Assim sendo, é relevante pontuar que por iniciativa dos empresários do setor de autopeças, em 1953, criaram uma exposição denominada como 1ª Mostra da Indústria Nacional de Autopeças (BRANDÃO, 2011).

Diante desse cenário, e visando uma política industrial mais avançada, o governo de Getúlio Vargas centrou seus esforços para o desenvolvimento da indústria de base no país. Logo, em 1953, políticas de incentivo implementadas fizeram surgir um setor automotivo com forte nível de nacionalização, usando como instrumento aumento de tarifas aduaneiras, cujo objetivo era a retração das importações utilizando como “discurso” a justificativa de reduzir os desequilíbrios na balança comercial. Sob essa perspectiva, o governo implementou projetos de estudos em busca de promover o surgimento de uma indústria automotiva moderna e focada na produção interna de automóveis (BOTELHO, 2002).

No mesmo ano, Cano (2005) ressalta que, Getúlio Vargas implementou a Comissão Executiva da Indústria de Material Automobilístico (Ceima),

Nesse sentido, o plano de desenvolvimento econômico e social de Vargas pretendia consolidar o salto para a industrialização, criando blocos industriais e constituindo o setor pesado dos bens de produção. A questão principal reside no fato de que a estratégia foi pensada sob a liderança da empresa pública, minimizando a participação da empresa estrangeira. O Plano evidenciava um conteúdo nacionalista, que não deixou de despertar por parte do capital estrangeiro e das agências internacionais de financiamento (AREND, 2009, p.120 *apud* ALBUQUERQUE, 2015, p.12).

É relevante sinalizar que os avanços da indústria automobilística ficaram evidentes já na primeira metade da década de 50. Discorrendo de uma retrospectiva, verifica-se que, em 1955, a indústria nacional já era responsável por quase 30% da nacionalização da frota de veículos, bem como ressalta-se que a fábrica nacional de motores já detinha a produção de mais de 50% da linha de produção de veículos pesados (LIMONCIC, 1997).

A magnitude da importância desse cenário pode ser constatada com a conclusão de CANO (2005), onde o autor ressalta que, a indústria em 1955 representava aproximadamente $\frac{1}{4}$ do produto interno bruto (PIB) brasileiro, e que a estrutura do setor industrial, nesse período, apresentava a seguinte distribuição: o setor de bens de consumo não duráveis representado por 55% de participação, o de bens intermediários com 35% e os setores de bens duráveis e bens de capital juntos representavam os 10% restantes.

Diante dessa perspectiva, é possível verificar que esse movimento pode ser caracterizado como o ponto de germinação da indústria automobilística nacional que, posteriormente, será dada como cerne de um projeto de planejamento estatal, no governo de Juscelino Kubitschek (1956-1960).

3 O PAPEL DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA SOB O SLOGAN DOS CINQUENTA ANOS DE PROGRESSO EM CINCO ANOS DE GOVERNO

O governo herdado por Juscelino Kubitschek (1956-1961) tinha como cenário uma economia estritamente frágil, resultado de um desequilíbrio na balança de pagamentos e acentuada perda do poder de compra das exportações. É importante ressaltar que o referido governo era um grande defensor da entrada do capital estrangeiro no país, pois argumentava que esse movimento teria uma grande contribuição para o avanço da industrialização doméstica (GREMAUD *et.al.*, 2010). De acordo com Mourão (2012, p.6 *apud* Albuquerque, 2015, p.3),

Juscelino Kubitschek procurou realizar o desenvolvimento econômico através da reelaboração das condições de dependência, o que corresponde a uma transformação da direção e do sentido da política econômica governamental, ou melhor, a mudança da concepção da ideologia desenvolvimentista. Para ele, a industrialização somente seria possível no contexto da interdependência e associação. Para tanto, Kubitschek executa seu governo jogando, simultaneamente, com a ideologia nacionalista e uma política econômica de tipo internacionalista sendo que ele executa de maneira brilhante.

Após essa perspectiva, fica evidenciada uma mudança na postura governamental em relação a condução da industrialização pesada interna, diferentemente do que se verificava no governo de Getúlio Vargas. Logo, é importante mencionar que o governo de Juscelino Kubitschek se elegeu sob o slogan “cinquenta anos de progresso em cinco anos de governo”, estruturado no planejamento estatal via implementação do Plano de Metas⁴. Ressalta-se que o Plano tinha como cerne o fortalecimento da industrialização pesada atuando como fator estruturante para o desenvolvimento do país, como por exemplo, produção do aço, alumínio e outros metais (GREMAUD *et.al.*, 2010).

Segundo Souza (2008, p.31),

O Plano de Metas teve como principal objetivo a implementação do desenvolvimento industrial, a busca em identificar os pontos de estrangulamento interno tanto na infraestrutura como na economia nacional. A busca por esse enfretamento pode ser identificada quando se constata que a entrada anual de capital aumentou de US\$ 65 milhões no período 1950-55 para US\$ 148 milhões no período 1956-61, ou seja, um aumento de aproximadamente 127%.

Diante disso, pontua-se que a distribuição do Plano de Metas organizou-se da seguinte forma: o setor de energia abrangia cinco metas, o setor de transporte sete metas, o setor de alimentação responsável por seis metas, o setor de indústria de base com onze metas, e o setor

⁴ O plano foi elaborado com base nos estudos do grupo BNDE- Cepal, que identificou a existência de uma demanda reprimida por bens de consumo duráveis e visava superar os pontos de estrangulamento da economia.

de educação com uma meta e a meta síntese: a construção de Brasília (GREMAUD *et.al.*, 2010). O setor de transporte passa a ser um dos focos do Plano de Metas, apresentando como principal objetivo a ampliação e pavimentação das rodovias (SOUZA, 2008).

Sendo assim, JK e sua equipe, buscaram implementar um setor industrial mais robusto e competitivo no país. É importante pontuar que, o setor de bens de consumo duráveis foi alçado como um dos principais pontos de investimento do Plano de Metas, devido a sua forte relação com outros segmentos da indústria, ou seja, a sua cadeia produtiva.

Dos 355,8 bilhões de cruzeiros previstos para investir-se no período 1957-1961, 93,4% se destinavam ao investimento em energia, transporte e indústria de base (onde se incluía siderurgia, cimento, metais não ferrosos, fertilizantes, ou seja, insumos básicos fundamentais) (SOUZA, 2008, p.30).

A Tabela 4 vem demonstrar algumas das principais metas quantitativas e os seus resultados, dados ao investimento no período de 1957-1961. Diante dos valores expostos, é possível verificar que outros setores receberam investimento bem baixos de realizações, por exemplo, a produção de carvão e o refino de petróleo que não realizaram nem 30% da meta prevista, enquanto a construção de rodovias alcançou 138% do previsto. Fato este que evidencia o claro objetivo do projeto.

Tabela 4 - Planos de Metas: Expansão Prevista e Resultados (1957-1961)

Setor	Previsão	Realizado	Variação entre Previsão/Realizado (%)
Energia Elétrica (1.000 kw)	2.000	1650	82
Carvão (1.000 ton)	1.000	230	23
Produção de Petróleo (1.000 barris/dia)	96	75	76
Refino de Petróleo (1.000 barris/dia)	200	52	26
Rodovias-Construção (1.000 Km)	13	17	138
Carros e Caminhões (1.000 unid.)	170	133	78
Nacionalização de Carros (%)	90	75	-16,66
Nacionalização de Caminhões (%)	95	74	-22,10

Fonte: Adaptado de Orenstein e Sochaczewski (1989 *apud* Giambiagi, 2011, p. 36).

O cenário acima descrito e os dados expostos, deixam evidente que a indústria automobilística, na década de 50, foi protagonista na mudança estrutural do setor industrial no mercado interno. Esse protagonismo refletiu em toda sua cadeia produtiva, ou seja, as indústrias de equipamento de transporte, material elétrico, do plástico e da metalurgia. Diante dessa perspectiva, é possível verificar que esses foram alguns dos setores que apresentaram forte crescimento nesse período.

Um componente importante da nova substituição de importações foi o papel principal desempenhado pelo investimento estrangeiro nesse processo. Sua participação foi indispensável por duas razões: a transferência necessária de tecnologia nos setores modernos e autofinanciamento em divisas estrangeiras do equipamento de capital necessitado (FISHLOW, 1972, p.51.).

Segundo Gremaud *et al.* (2010, p. 367-368), “os materiais de transporte chegaram a ter um aumento de mais de 711%, materiais elétricos e de comunicações mais de 417%, produção têxtil mais de 34%, alimentos mais de 54% e bebidas mais de 15%”. Diante desses dados, os autores concluem que os bens de consumo duráveis passaram a ser as variáveis que contribuíram para o impulsionamento da economia interna. Tal cenário pode ser observado sob a análise de Lacerda *et.al.* (2006), onde verificou-se que a taxa média de crescimento dos setores de bens duráveis e de consumo, durante o período de 1955-1962, foi de aproximadamente 26,40% e 23,90%, respectivamente. O impacto da consolidação desse desenvolvimento pode ser visualizado através da taxa média de crescimento do PIB entre 1957-1961, que foi da ordem de 8,20% a.a.

Nesse sentido, é importante pontuar que o cerne do objetivo do governo JK, com a intenção de proporcionar um descolamento da economia do país, no período, para um capitalismo industrial estrutural, foram atingidas em sua maioria, mostrando um resultado altamente positivo.

Esse resultado, deve-se a uma grande participação do capital estrangeiro, pois este se configura como o principal financiador do Plano de Metas, especialmente porque manifestou grande contribuição na política cambial praticada no período. É possível ressaltar que a política cambial foi implementada sob os pilares de taxas múltiplas ou da Instrução nº 113 da Sumoc, que facilitava as importações de máquinas e equipamentos das empresas estrangeiras. Essa ação do governo acabou por alterar o setor produtivo nacional através de uma expressiva modernização do processo de produção interno. No período compreendido entre 1956 e 1960, os recursos provenientes da Instrução nº113 totalizaram US\$ 404,9 milhões, de acordo com os boletins da Sumoc de 1955-1961 (CENTRO CELSO FURTADO, 2010).

Esse investimento foi dividido em quatro metas, a indústria automobilística, alumínio, cimento e construção naval. A indústria de transformação recebeu 97,96% desses investimentos, em coerência com o previsto no Plano, que calculava como meta das indústrias de base maior participação do capital privado, em detrimento dos recursos originados nos orçamentos públicos da União, dos estados e dos financiamentos públicos (CENTRO CELSO FURTADO, 2010, p. 68).

“A indústria automobilística recebeu a maior parte de recursos estrangeiros investidos no Brasil no período, tendo chegado rapidamente a um estágio de nacionalização de 50%” (RABELO, 2003, p.50). A Tabela 5 vem demonstrar a distribuição dos recursos externos para as indústrias básicas no período que compreende 1955-1959. Diante dos dados expostos, é possível verificar que a indústria automobilística foi a que mais recebeu aporte de recursos, tanto externo como interno, dentro da indústria básica.

Tabela 5 - Recursos Externos para Indústrias Básicas (1955-1959) – (%)

Indústria Básica	Investimento Estrangeiro	Financiamento Público
Automobilística	74,4	60,5
Siderurgia	2,1	28,5
Mecânica e Equipamento	5,1	0,4
Outros Setores	18,4	10,6

Fonte: Adaptado de Sumoc (1959 *apud* Rabelo, 2003, p. 51).

Diante dessa perspectiva, Rabelo (2003) corrobora que foi nesse período, do governo de JK, o setor automobilístico foi o mais contemplado com investimentos estrangeiros no país. Ressalta ainda que, a produção de autopeças e de bens intermediários para a indústria de material de transporte se mostraram como uma mola propulsora para a produção de caminhões, motores, tratores e carros de passeio no Brasil. É importante mencionar e destacar que todo esse impulsionamento do setor automobilístico e sua cadeia produtiva, contou com um dos pilares do Plano de Metas, o meio de financiamento: público, com recursos oriundos do BNDE, e através do capital privado nacional e estrangeiro, esse último representando uma maioria.

3.1 O PAPEL DO GRUPO EXECUTIVO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA (GEIA) E A CONSOLIDAÇÃO DO SETOR AUTOMOBILÍSTICO NO BRASIL (1956-1960)

A partir da primeira metade da década de 50, evidencia-se que, através do Plano de Metas o setor automobilístico iniciou o aceleração do seu protagonismo para o desenvolvimento e consolidação da indústria nacional. Para Rabelo (2003), a expansão do

setor automobilístico, conjuntamente com sua cadeia produtiva, alcançou um alto sucesso, em grande parte devido a entrada dos investimentos estrangeiros no país.

É importante salientar que o planejamento estatal focando no setor automotivo, durante o governo JK, iniciou-se a partir da formalização de um conselho subdividido em várias comissões setoriais. Nesse sentido, surgiu o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), atuando como o grupo responsável pelo estudo e implantação da indústria automobilística no Brasil⁵. Assim, pontua-se que o Geia se apresentou e se impôs como uma sinalização de credibilidade, para que o capital estrangeiro norteasse suas expectativas quanto ao setor automobilístico nesse período no país. Essa expectativa positiva, pode ser corroborada com a visão de Roeche (2011), onde conclui-se que a indústria de automóveis no período do Plano de Metas recebeu quase metade dos seus investimentos realizados através da Instrução 113 da Sumoc.

Diante desse contexto, é importante destacar que o governo, juntamente ao Geia, formulou algumas regras a serem seguidas pelas empresas que se instalassem no país,

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 1 de Julho do ano de 1960, os caminhões e veículos utilitários necessitavam possuir 90% de conteúdo nacional, e os jipes e carros, 95% (AMSDEN, 2009, p.275 *apud* POMPEU, 2017, p.27).

De acordo com Pompeu (2017), dos dezoitos projetos apresentados para montar o parque industrial automotivo em território nacional no governo de JK, apenas onze conseguiram ser aprovados e implementados.

⁵ De acordo com Pompeu (2017, p.25) e relacionando o art.16, do decreto nº39.412, coube ao Geia as seguintes qualificações: “1. Preparar e submeter à aprovação do Presidente da República, planos nacionais automobilísticos para várias linhas de produção de automóveis e adaptá-los às contingências da circunstancia econômica brasileira; 2. Analisar, negociar e aprovar, de forma privativa, os projetos individuais remanescentes a 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; 3. Supervisionar, por ação própria, ou em cooperação com demais órgãos de governo, o cumprimento das diretrizes e projetos concernentes à indústria de material automobilístico; 4. Recomendar, quando for o caso, as entidades oficiais designadamente encarregadas de fornecer créditos para empreendimentos, de desenvolvimento econômico, os projetos automobilísticos submetidos a seu exame e devidamente aprovados; 5. 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”.

Quadro 1 - 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, Caminhão e Ônibus Simica	Carro de passeio

Fonte: Amsden (2009 *apud* Pompeu, 2017, p.27).

De acordo com as informações apresentadas no Quadro 1, é possível identificar que apenas duas empresas nacionais tiveram seus projetos aprovados junto ao Geia; a Vemag e a Fábrica Nacional de Motores, evidenciando um forte processo de internacionalização do setor durante o período do governo JK. Nesse sentido, uma das imposições do Geia era que as indústrias instaladas no país fizessem mais uso de componentes produzidos internamente na sua produção e que os sistemas CKD⁶ ou SKD⁷ fossem substituídos por sistemas de produção com uma parcela maior de componentes nacionais.

Pois dentro dessa ótica, o que estava em discussão era que uma maior nacionalização desses sistemas geraria um efeito multiplicador na economia, resultando em uma pulverização da renda nacional e, por conseguinte, da demanda interna. Para se alcançar o nível de nacionalização pretendido o governo lançou mão de vários subsídios fiscais como fator atrativo para essa mudança no sistema de produção no setor automobilístico.

Tabela 6 - Produção da Indústria Automobilística no Brasil 1957-1961

Veículos	1957	1958	1959	1960	1961	Total
Caminhões Pesados	3.372	4.447	3.344	4.181	1.811	17.155
Caminhões Médios e Ônibus	15.475	26.479	36.312	37.518	12.653	128.437
Caminhões Leves	1.008	4.682	7.908	9.931	5.585	29.114
Jipes	9.201	14.322	18.178	19.516	8.925	70.230

⁶ O CKD é um sistema onde as peças dos automóveis são fabricadas fora do país, normalmente nas fábricas centrais das montadoras e importadas pelos países onde as montadoras tem suas fábricas de montagem instaladas.

⁷ O SKD é um sistema onde as peças já estão montadas em subconjuntos para que sejam realizadas as importações, o que diminui os custos de investimentos com mão de obra no país onde as fábricas estão instaladas com sua linha de montagem.

Utilitários	1.554	9.010	18.500	24.091	15.502	68.657
Automóveis	0	2.189	12.001	37.943	27.726	79.759
Total	30.700	61.129	96.243	133.079	72.202	393.352

Fonte: Secretaria Executiva do Geia (Retirado de Latini, 2007) *apud* Myara (2013, p.16).

Com mais empresas instaladas em território nacional, a produção total do setor automobilístico, entre 1957 e 1961, apresentou uma evolução de aproximadamente 135%. Os dados demonstram que o maior volume de produção na indústria automotiva ocorreu no ano de 1960. No entanto, é possível constatar que a produção de automóveis, em 1961, sofreu uma redução de 27% se comparada ao ano anterior, conforme demonstrado na Tabela 6.

É importante salientar que não apenas a busca pelo aumento da produção no setor era o objetivo do governo JK, mas o potencial de nacionalização dos veículos produzidos em território nacional era uma das principais metas a ser alcançada, conforme demonstrado no Quadro 2.

Quadro 2 – Nível de Nacionalização dos 11 Projetos Aprovados Pelo Geia

EMPRESA	MODELO PRODUZIDO	NÍVEL DE NACIONALIZAÇÃO
Simca do Brasil S.A	1960: Modelo Básico: Chambord	65%
Volkswagen	1957: produziu a primeira Kombi nacional	50%
Volkswagen	1959: primeiro Fusca	54%, atingindo 95% em 1961
Willy	1959: Jipes	80%
Vemag	Studebaker e Caminhões da Scania e somente em 1964 lança o DKW-Vemag Fissiore e o Lubrina,	95%
Toyota	1958: modelo Land Cruiser 1962: modelo Bandeirantes	- 60%
Scania-Vabis	1958 é lançado o primeiro veículo da empresa	35%
Mercedes-Benz	1956: caminhão L312	45%
International Harvester	1957: modelo N-167	70%
FNM	1958: caminhão da Alfa Romeo	35%
Ford	1957: produção do caminhão F-600 1958: começa a produção do motor V8 brasileiro.	40%
General Motors	1958: o modelo de caminhão Chevrolet 6500	55%

Fonte: Myara (2013, p.17-18).

Faz-se necessário salientar que, ainda dentro do governo JK, nenhuma das empresas das quais tiveram seus projetos aprovados pelo Geia conseguiram atingir o nível de nacionalização almejada pelo governo. Em contrapartida, é importante evidenciar que os índices que foram alcançados durante os anos do governo de JK são expressivos, devido a relação do setor automobilístico com vários segmentos da indústria.

A partir dessas análises, foi possível identificar que a indústria automobilística, desde o início da década de 1950, se colocou como um segmento de grande relevância para o dinamismo econômico nacional. A partir dessa premissa, fica comprovado que o Plano de Metas de JK se mostrou como uma grande ação objetivando investimentos estruturadores para o futuro do país.

4 PLANO DE METAS E A ECONOMIA

É possível mencionar que o resultado de imediato identificado com o impulsionamento do setor automobilístico foi a geração de novos postos de trabalho, aliado a melhorias nos rendimentos da população empregada no setor. Almeida (1972) ressalta que, de acordo com os dados referentes ao período, foi possível identificar uma evolução média de 92,50%, entre os anos de 1950 a 1960, no que se atribui a mão de obra empregada no setor automobilístico junto a indústria de transformação.

De acordo Lattini (1984, p.47 *apud* Limoncic, 1997, p.132), “em 1960 a indústria automobilística empregava cerca de 120.000 mil trabalhadores, apresentando como característica dessa mão-de-obra em sua maioria imigrantes da região Nordeste do país”,

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 (1984, p.47 *apud* Limoncic, 1997, p. 191).

Diante dessa perspectiva, é importante demonstrar a relação desse aumento da mão de obra empregada, entre 1955-1960, e seu impacto na renda gerada da população empregada na indústria de transformação, conforme Tabela 7. Os dados expostos demonstram que a indústria automobilística aumentou continuamente sua participação na renda gerada na indústria de transformação, chegando ao final do projeto com uma evolução de aproximadamente 400% no período analisado.

Tabela 7 - 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

Fonte: Adaptado de Almeida (1972, p.63 *apud* Pompeu, 2017, p.34).

É importante ressaltar que com a expansão no setor automotivo em conjunto com o setor público, despontaram internamente como fator dinâmico da economia via crescimento dos postos de empregos, entre o período de 1950 a 1960. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o efeito multiplicador via cadeia produtiva do

setor automobilístico pode ser constatado quando se identifica a geração de empregos no período mencionado; a indústria de transformação apresentou uma evolução em torno de 9,23%, a indústria mecânica e metalúrgica cresceu acima de 200% e a indústria de madeira e móveis aumentou 74,08%. Lafer (1970, p.2), destaca que “durante o período 1957-1962 o crescimento da renda foi de 3,9%, uma renda superior quando comparada aos períodos 1947-1951 e 1952-1956 que registrou apenas 2,1%”.

Nesse sentido, é relevante pontuar que o governo de JK focou seus objetivos na busca pela mudança estrutural do setor industrial nacional, e o cerne para essa alteração passava pelo aumento da participação dos setores de bens de capital e dos bens de consumo duráveis. Para Pompeu (2017), entre 1950 a 1960, os setores da indústria nacional, como da metalurgia, papel e papelão, borracha, entre outros, aumentaram a sua participação em mais de 50% na produção industrial, enquanto setores como da mecânica, material elétrico e material de transporte aumentaram sua contribuição em mais de 125%. É fato que quando se observa o desempenho do setor industrial, é possível identificar a grande contribuição do setor automobilístico nesse período, conforme exposto na Tabela 8. Dados estes, que apresentam a evolução de crescimento entre 1952 e 1961 dos setores mais dinâmicos e inter-relacionados com o setor automotivo, dando destaque para o setor de bens duráveis (18,2%) e bens de capital (20,30%).

Tabela 8 - Participação no Valor Adicionado Industrial em 1952 e 1961 (%)

SETOR	1952	1961	1952/1961
Não Duráveis	55,4	40	7,7
Duráveis	6	12	18,2
Intermediários	32,5	35,7	12,8
Capital	6,1	12,3	20,3
Total	100	100	11,6

Fonte: Andre Villela (2011, p.31 *apud* Machado 2019, p.42).

Diante desse contexto, vale sinalizar que o governo de JK tinha como objetivo alavancar a indústria de base para o processo de industrialização proposto em seu projeto (LAFER, 1970). Ainda segundo o autor, quando se analisa o período de 1956 a 1959, é possível identificar uma evolução média de aproximadamente 25,83% em crescimento do setor de bens de produção, enquanto os bens de consumo apresentaram uma trajetória crescente em média de 3,65%.

Essa postura de foco na industrialização, acaba por alterar a dinâmica econômica do país, ou seja, abandona-se uma economia com forte característica agrícola, para ser tornar

uma economia industrial e com um movimento de urbanização bem acentuado, conforme representado na Tabela 9. O produto real agrícola apresentou taxa de crescimento inferior ao produto real, enquanto que o produto real industrial cresceu a uma taxa elevada e registrando uma diferença de mais 100% em comparação a taxa do produto real. Era o país começando a mudar e solidificar o setor industrial em território nacional.

Tabela 9 - Crescimento do Produto 1947-1961

ANO 1947-1961	
PRODUTO REAL	128%
PRODUTO REAL AGRÍCOLA	87%
PRODUTO REAL INDUSTRIAL	262%

Fonte: Elaboração própria a partir de Baer (2003, p. 83).

Nesse sentido, vale salientar a importância do setor automobilístico na formação do PIB nacional. É possível destacar que ao longo do período de 1955 a 1960, pode ser constatado um aumento progressivo dessa participação, chegando ao final do projeto com uma elevação de aproximadamente 380%, conforme a Tabela 10. Assim sendo, diante dessa evolução, é possível identificar que o setor dentro da atividade econômica nacional se mostrou de suma importância para impulsionar o PIB interno, onde apresentou um crescimento de 6,82% no mesmo período.

**Tabela 10 - Participação da Indústria Automobilística no Produto Interno Bruto (PIB)
1955-1960 – (%)**

Ano	Participação	PIB Nacional
1955	0,6	8,8
1956	0,7	2,9
1957	1,4	7,7
1958	2,1	10,8
1959	2,5	9,8
1960	2,9	9,4

Fonte: Adaptado de Almeida (1972, p.65 *apud* Pompeu 2017, p.34).

Contudo, sabe-se que qualquer evento em economia tem seu lado positivo e negativo, ou seja, afirma-se o processo do famoso *trade-off*. Assim sendo, com o plano de desenvolvimento de JK não foi diferente, pois corrobora-se que a industrialização do país durante esse período alcançou avanços significativos. No entanto, é perceptível que também ocorreram impactos negativos, por exemplo, com o saldo de transações correntes, com a inflação e com a dívida externa do país. Na Tabela 11, os dados expostos demonstram o comportamento dessas variáveis durante o período de 1955 a 1961.

Tabela 11 - Indicadores Econômicos do Governo JK (1955-1961)

Ano	Saldo de Transações Correntes ⁸	Inflação	Dívida Externa Total
1955	2	23	1.445
1956	57	21	1.580
1957	-264	16,1	1.517
1958	-248	14,8	2.044
1959	-311	39,2	2.234
1960	-478	29,5	2.372
1961	-222	33,2	2.835

Fonte: Abreu (1990 *apud* Pompeu 2017, p.14) (Dados Adaptados)

Nota: Valores do Saldo de Transações Correntes e Dívida Externa Total em milhões de US\$

Diante da Tabela 11, identifica-se que o saldo de transações correntes foi positivo nos dois primeiros anos, porém a partir do ano de 1957 e até o ano de 1961, observa-se uma trajetória negativa, a dívida externa apresentou uma evolução de 96,19% e o desempenho médio da inflação foi em torno de 6,34% no período analisado. “É importante ressaltar que o rompimento com o FMI, no ano de 1959, acabou por agravar o problema da renegociação da dívida externa, aumentando o desequilíbrio externo” (MEYER, 2002, p.39).

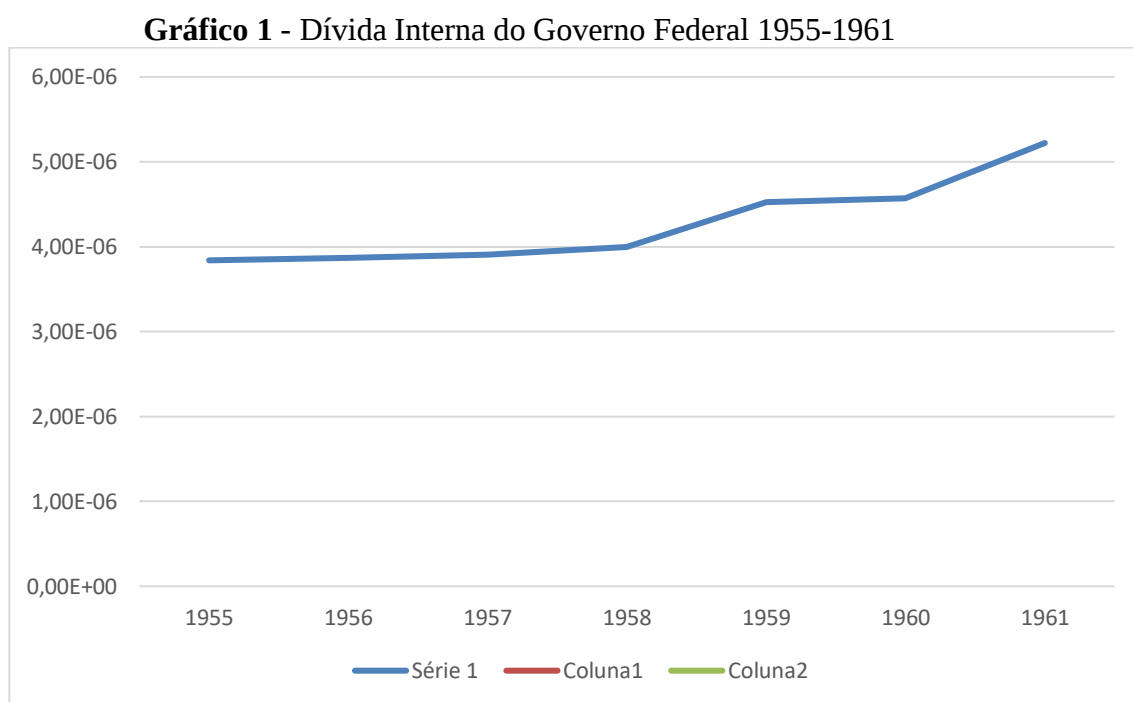
Segundo Albuquerque (2015, p.18),

Outro motor da inflação no período foi a mudança na estrutura do comércio exterior, com o país começando e terminando a década como exportador de bens primários, onde o café era ainda o produto de maior exportação, e a mudança nas importações, que deixaram de ser de bens de consumo para ser bens de capital, com as importações de maquinários através da instrução 113 da Sumoc para a indústria automobilística e de insumos produtivos.

Joaquim (2008), pontua que para o governo controlar o processo inflacionário, eminente ainda durante o ano de 1958, foi implementado o Plano de Estabilização Monetária (PEM). Segundo o autor, o projeto se dividia em duas etapas: a primeira recebeu o nome de transição ou reajustamento, seu intuito era controlar os aumentos nos níveis de preço, o governo via como importante tomada de decisão a redução nos investimentos; e a segunda fase estaria no encaminhamento a partir do controle do processo inflacionário e implementação de uma política monetária expansionista com o aumento do crédito. No entanto, essas ações não passaram para a segunda fase, pois o governo tomou a decisão pela continuação do impulso ao setor industrial, mesmo que o resultado obtido fosse o aumento da taxa de inflação no país, como aconteceu posteriormente.

⁸ O Saldo de Transações Correntes é onde são registrados os rendimentos das operações comerciais realizadas entre o Brasil e os países estrangeiros, operações de exportação e importação.

Além do aumento da dívida externa, entre 1955 e 1961, o Brasil registrou também uma expansão na dívida interna do governo, onde os recursos internos eram praticamente destinados as metas ligadas aos setores de infraestrutura do país. No período que compreende o Plano de Metas de JK, a dívida interna do governo registrou um aumento de quase 40%, esse crescimento pode ser observado no gráfico a seguir:



Fonte: IPEADATA (2020).

Ressalta-se que, mesmo com todos os avanços obtidos com o Plano de Metas, JK deixou a presidência do país, em 1961, sobre umas das maiores escaladas inflacionárias que o Brasil enfrentou.

4.1 UMA BREVE ABORDAGEM SOBRE O SEGMENTO AUTOMOTIVO ATÉ A DÉCADA DE 1980

No período posterior ao governo de JK, se deu a eleição do Presidente Jânio Quadros e o vice João Goulart. O novo governo se deparou com uma economia passando por um forte processo inflacionário e aumento exponencial da dívida externa. Diante desse quadro, o governo de Jânio Quadros tentou conter o processo inflacionário reduzindo os gastos do governo, e para isso, o instrumento utilizado foi a interrupção do processo de industrialização. Diante dessa perspectiva, observa-se que nessa época esses dois movimentos acabaram gerando crises econômicas e políticas.

É preciso pontuar que, no ano de 1962, a indústria automobilística já apresentava um índice de nacionalização de quase 100%, conforme projetado pelo Geia. No entanto, o cenário interno começou a apresentar várias conturbações de ordem econômica e política. Esse cenário resultou na contenção da demanda interna e, conseqüentemente, as empresas do setor acabaram por vivenciar um excesso de produção. Diante disso, algumas empresas do setor automotivo vieram a ser fechadas ou, ainda, foram adquiridas pela concorrente, por exemplo, a Volkswagen que adquiriu a Vemag, e a Ford que tomou posse da Alfa Romeu e da Willys (NASCIMENTO, 2016).

Assim, observa-se que, na segunda metade da década dos anos 60, o crescimento econômico é caracterizado por um processo conhecido como “estagflação”, ou seja, baixo crescimento econômico e, conjuntamente, com inflação. Para fazer frente a esse cenário, o governo implementou o Plano Trienal, com o objetivo de controlar a inflação que em 1963 registrava, pelo IGP, 79,9% a.a (MYARA, 2013). A Tabela 12 expressa os índices de inflação na década de 60.

Tabela 12 - Índice de Inflação entre 1962 a 1969 (%)

Ano	Inflação
1962	51,60
1963	79,92
1964	92,12
1965	34,24
1966	39,12
1967	25,01
1968	25,49
1969	19,31

Fonte: IBGE e BCB-DEPEC (*apud* Portal R7, 2020).

Nota: IGP-DI/FGV (1948-1979); IP (INFLAÇÃO OFICIAL/1980-2013).

Mesmo com o fechamento de algumas multinacionais, a indústria automobilística, entre 1961 e 1967, manteve uma média de 3,41% de participação na formação do PIB do país (POMPEU, 2017). Na Tabela 13 são expostos os dados sobre o período.

Tabela 13 - Participação da Indústria Automobilística no Produto Interno Bruto (1961-1967)

Ano	Participação (%)	PIB Nacional
1961	2,8	8,6
1962	3,5	6,6
1963	3,6	0,6
1964	3,7	3,4
1965	3,4	2,4
1966	3,6	6,7
1967	3,3	4,2

Fonte: Adaptado de Almeida (1972, p.65 *apud* Pompeu 2017, p.34).

Para Myara (2013), a década de 60 tem como realidade um cenário de forte concentração do setor automotivo em quatro grandes multinacionais: Volkswagen, Willys, General Motors e Ford; tendo essas o domínio de 78,7% do mercado brasileiro, e em 1969 esse controle do mercado subiu para 90,4%, ou seja, um aumento de quase 15%.

Já entre os anos de 1968 e 1973, o país vivenciou o período que ficou denominado como Milagre Econômico, a partir da implementação do I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND). Ressalta-se que, esse período foi denominado como Milagre Econômico devido ao crescimento médio do PIB brasileiro, em torno de 11% a.a. Myara (2013), pondera que esse crescimento, durante o período, se deve em grande parte ao dinamismo do setor de bens de consumo duráveis, e com ênfase ao impulsionamento do setor automotivo. A autora ainda sinaliza que o setor apresentou um crescimento médio de aproximadamente 20% a.a. e que dentro desse crescimento pode-se citar a expansão da produção de automóveis, que registrou uma taxa de 160% no período. Essa expansão está ligada a dois fatores econômicos,

Pelo lado da demanda, a expansão do crédito ao consumidor foi fundamental para aumentar a compra de veículos e outros bens de valor unitário mais elevado. Pelo lado da oferta, os sucessivos planos para estimular o crescimento econômico PAEG¹, PED² e I PND³ elevaram os investimentos no setor automobilístico para ampliação da capacidade produtiva. (CAMARGO, 2006 *apud* MYARA, 2013, p.21-22)

A seguir, a Tabela 14 expressa a expansão da produção que ocorreu no período citado.

Tabela 14 - Produção de Automóveis 1968-1973

Ano	Automóveis	Comerciais Leves	Caminhões	Ônibus	Total
1968	165.045	66.984	40.642	7.044	279.715
1969	244.379	63.073	40.569	5.679	353.700
1970	306.915	66.728	38.388	4.058	416.089
1971	399.863	73.840	38.868	4.393	516.964
1972	471.055	92.329	53.557	5.230	622.171

1973	564.002	110.810	69.202	6.362	750.376
-------------	---------	---------	--------	-------	---------

Fonte: ANFAVEA (2011 *apud* Myara 2013, p.22).

Vale pontuar que, essa onda de crescimento interno, bem como do setor automobilístico, indica estar atrelado a mudança tanto no comportamento da demanda como da produção. De acordo com Myara (2013), é possível identificar que, na primeira metade da década de 70, as indústrias automobilísticas começaram a ofertar mais modelos de utilitários para população brasileira, entre 1970 e 1974 os números de modelos ofertados no país quase que duplicou, com cada empresa empregando diferenciais novos nos seus produtos para conseguirem competir no mercado brasileiro.

Outra mudança significativa, que impactou positivamente no setor e que merece ser destacada, diz respeito a localização geográfica. Até a década de 70 o setor era concentrado na região sudeste, mais especificamente no estado de São Paulo. O que acarretava que todas as ações e execuções de política que visassem o setor, eram destinadas para o estado de São Paulo (NASCIMENTO, 2016). Ressalta-se que, a partir do final dos anos de 1970, essa concentração começou a se dispersar, principalmente com a transferência da Fiat Automóveis para o estado de Minas Gerais, a Agrale no Rio Grande do Sul e a Volvo no estado do Paraná, assim é possível verificar que o setor automotivo começou a espalhar seu dinamismo econômico para outras regiões do país.

E a partir dos anos 80, conhecido como a década perdida, é possível verificar a contração não só da economia interna, como também do setor automotivo, acompanhando essa retração (MYARA, 2013).

Os anos 80 foram marcados por forte diminuição na produção de automóveis no país. Em 1981, a quantidade de veículos produzidos, anualmente já apontava uma queda da ordem de 30,7% em relação a 1979, ou seja, de uma produção anual de 1.127 milhão de veículos, a indústria passou a produzir apenas 780 mil unidades. A produção de automóveis oscilou entre 800 mil a 1 milhão de unidades nos anos seguintes, atingindo 1,013 milhões no final da década. (PIMENTA, 2002, p.23 *apud* NASCIMENTO, 2016, p.72)

O PIB brasileiro, durante a década de 80, apresentou uma taxa média de crescimento de apenas 3% ao ano, uma taxa de crescimento inferior ao que o país registrou durante o Plano de Metas e em períodos subsequentes. Atrelado a esse baixo crescimento do PIB, MYARA (2013) aponta uma retração no investimento, sobre o PIB, na casa dos 18% e o produto industrial registrando uma redução acima dos 10%, no começo da década. A Tabela 15 expõe a variação do PIB durante a década mencionada.

Tabela 15 - Variação do PIB entre 1980 a 1989

ANO	PIB
1980	9,23%
1981	-4,25%
1982	0,83%
1983	-2,93%
1984	5,4%
1985	7,85%
1986	7,49%
1987	3,53%
1988	-0,06%
1989	3,16%

Fonte: IBGE (*apud* Portal Gazeta do Povo 2012).

Nota: Informações disponíveis no SGS – Sistema Gerenciador de Séries Temporais, no site do Banco Central.

À guisa de conclusão, é importante ressaltar a importância do setor automobilístico, tanto para o crescimento econômico quanto para o desenvolvimento do país.

5 ANÁLISE CONCLUSIVA

A partir da pesquisa realizada, verifica-se que a indústria automobilística foi a proposta colocada, pelo governo JK, como cerne para fomentar a economia interna e, conseqüentemente, trazer crescimento, o que se mostrou como um pilar estruturante altamente importante para alcançar esse objetivo. Nesse sentido, o plano de desenvolvimento ancorado em uma industrialização, caracterizado com forte participação do Estado, se mostrou ambicioso e também positivo. Nesse período, do governo de JK (1956-1961), o país se deparou com uma forte intervenção estatal na promoção da indústria nacional automotiva, estruturada em três pilares que foram importantes para o seu financiamento, e também como uma nova forma de acumulação de capital no Brasil, foram estes: capital estatal, capital privado estrangeiro e capital privado nacional (em menor porcentagem).

É importante ressaltar que o Plano de Metas foi alçado como o primeiro “planejamento estatal” para se conseguir o crescimento econômico almejado. O referido plano, tinha como objetivo o enfrentamento e a superação dos pontos de estrangulamento e dar seguimento nos pontos de germinação pelas empresas que viessem se instalar no território nacional. Diante dessa perspectiva, é importante sinalizar que o capitalismo industrial se consolidou e, em conjunto ao capital estrangeiro, foi possível registrar um forte processo de industrialização, o qual alçou o país em patamares não vistos anteriormente.

Diante desse contexto, é relevante pontuar as características do processo de industrialização no Brasil, desde o governo de Vargas até JK, sendo que o primeiro colocou como foco a industrialização promovendo o setor de bens de uma indústria leve, e o segundo focou no desenvolvimento do setor de bens provenientes de uma industrialização pesada. Ambos os projetos tinham como objetivo o fortalecimento e o crescimento do mercado interno, ou seja, o consumo e o investimento como variáveis dinâmicas para gerar o crescimento econômico. O setor automobilístico foi escolhido principalmente por se um setor ligado ao ramo que desencadeava o progresso em vários setores, provocando um efeito cascata no processo.

Nesse sentido, conclui-se que, no curto prazo o Plano de Metas foi um projeto bem executado e com resultados bem-sucedidos, com suas metas, quase que em sua totalidade, alcançadas, gerando um fortalecimento do mercado interno e, consecutivamente, um aumento no padrão de vida da população brasileira, assim, pode-se inferir que o governo solidificou um parque industrial maduro no país. Contudo, a longo prazo o plano trouxe um processo inflacionário elevado, colocando o país em crise na década de 60, o que provocou o

fechamento de algumas multinacionais que não conseguiram resistir ao momento de instabilidade vivenciado. Esse cenário tumultuado, em busca do controle de variáveis que sacrificavam a economia interna, se perpetuou até o final da década de 1980 e, consequentemente, refletia tanto no setor industrial como no setor automotivo.

REFERÊNCIAS

- ALBUQUERQUE, Alexandre B. **Desenvolvimentismo nos Governos Vargas e JK**. XI Congresso Brasileiro de História Econômica, Vitória-ES, 2015. Disponível em: http://www.abphe.org.br/arquivos/2015_alexandre_black_albuquerque_desenvolvimentismo-nos-governos-vargas-e-jk.pdf. Acesso em: 3 jun. 2019.
- ALCANTARA, Janio S. **O Processo Histórico da Industrialização e a Educação Profissional: As Inovações Tecnológicas e a Formação do Trabalhador**. Dissertação (Mestrado em Educação) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2003.
- ALMEIDA, J. **A Implantação da Indústria Automobilística no Brasil**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1972.
- BAER, Werner. **A Economia Brasileira**. 2. ed., São Paulo: Editora Nobel, 2003.
- BOTELHO, Adriano. Reestruturação Produtiva e Produção do Espaço: O caso da Indústria Automobilística Instalada no Brasil. **Revista do Departamento de Geografia**, 15(2002), p. 55-64. Disponível em: http://www.educadores.diaadia.pr.gov.br/arquivos/File/2010/artigos_teses/GEOGRAFIA/Artigos/ARTIGOADRINABOTELHOUSP.pdf. Acesso em: 19 out. 2019
- BRANDÃO, Ramon L. **O Automóvel no Brasil entre 1955 e 1961: A Invenção de Novos Imaginários na era JK**. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal de Juiz de Fora, Juiz de Fora, 2011. Disponível em: <https://www.ufjf.br/ppghistoria/files/2011/01/Ramon-de-Lima-Brand%C3%A3o.pdf>. Acesso: 22 abr. 2020.
- CANO, Wilson. **Getúlio Vargas e a Formação e Integração do Mercado Nacional**. In: XI ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL E PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, Salvador-BA, 2005. Disponível em: <http://www.xienanpur.ufba.br/234.pdf>. Acesso em: 18 mai. 2019.
- CENTRO CELSO FURTADO. **Memórias do Desenvolvimento**. Ano 4, v.4, n.4. Rio de Janeiro: Centro Internacional Celso Furtado de Políticas para o Desenvolvimento, setembro, 2010. Disponível em: <http://www.centrocelsofurtado.org.br/arquivos/image/201405161510110.Memorias4texto.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2019.
- CORREIA, Lucilena F. C. **A Pobreza Estrutural do Nordeste Metropolitano: Uma Análise Multidimensional das suas Características**. Tese (Doutorado em Economia) - Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2013. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/bitstream/123456789/11202/1/TESE%20LUCILENA%20FERRAZ%20CASTANHEIRA%20CORR%C3%8AA.pdf>. Acesso em: 11 out. 2019.
- CORREIA, João C. **Impactos da Indústria Automobilística nas Cidades do Estado de São Paulo e sua Transformação em Função do Processo Industrial**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16139/tde-21012010-145148/publico/tese.pdf>. Acesso em: 13 abr. 2020.

COSTA, Thierre M. **Estado e o Mundo no Processo de Industrialização no Brasil (1930-1951)**. Monografia (Bacharelado em Economia) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2010. Disponível em: <https://pantheon.ufrj.br/bitstream/11422/2392/1/TMCosta.pdf>. Acesso em: 8 fev. 2020.

FAUSTO, Boris. **Getúlio Vargas: O Poder e o Sorriso**. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.

FISHLOW, Albert. Origens e Consequências da Substituição de Importações no Brasil. **Estudos Econômicos**, São Paulo, v.2, n.6, p.7-75, dezembro, 1972.

FURTADO, Celso. Formação econômica do Brasil. 34. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2007 (1ª edição: 1959).

GIAMBIAGI, Fabio; VILLELA, Andre; CASTRO, Lavina Barros; HERMANN, Jennifer. **Economia Brasileira Contemporânea (1945-2010)**. 2. ed. Rio de Janeiro: Elsevier Editora Ltda, 2011.

GREMAUD, Amaury Patrick; VASCONCELLOS, Marco; TONETO JÚNIOR, Rudinei. **Economia Brasileira Contemporânea**. 8. ed. São Paulo: Editora Atlas S.A, 2010.

GUIMARAES, Eduardo A. A. A Dinâmica de Crescimento da Indústria de Automóveis no Brasil: 1957/78. **Pesq. Plan. Econ.** 10(3), p.775-812, dezembro, 1980.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico 1960**. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/68/cd_1960_v1_br.pdf. Acesso em: 13 out. 2020.

IPEADATA- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Séries Históricas-Finanças Públicas**. Disponível em: <http://www.ipeadata.gov.br>. Acesso em: 13 out. 2020.

JOAQUIM, Francielen R. **Planos de Metas e as Consequências na Industrialização Brasileira**. Monografia (Graduação em Ciências Econômicas). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2008. Disponível em: <http://tcc.bu.ufsc.br/Economia291906.pdf>. Acesso em: 13 mai. 2019.

LACERDA, Antônio C.; BOCCHI, João Ildebrando; REGO, José Márcio; BORGES, Maria Angélica; MARQUES, Rosa Maria. **Economia Brasileira**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2006.

LAFER, C. **O planejamento do Brasil – observações sobre o Plano de Metas (1956-1961)**. In: LAFER, B. (Org.). Planejamento no Brasil. São Paulo: Perspectiva, 1970. p. 29-50.

LIMONCIC, Flávio. **A Civilização do Automóvel: A Instalação da Indústria Automobilística no Brasil e a Via Brasileira para uma Improvável Modernidade Fordista 1956-1961**. Dissertação (Pós-Graduação em História Social) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1997.

MACHADO, Weslei Miguel Lima. **A Importância do Plano de Metas para o Desenvolvimento da Indústria Pesada no Brasil**. Monografia (Bacharelado em Economia) -

Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: <https://pantheon.ufrj.br/bitstream/11422/11833/1/WMLMachado.pdf>. Acesso em: 5 jul. 2020.

MELO, Hildete Pereira de (org.). **Maria da Conceição Tavares: vida, ideias, teorias e políticas/ Maria da Conceição Tavares; Hildete Pereira de Melo (organizadora).** São Paulo: Fundação Perseu Abramo/ Expressão Popular/ Centro Internacional Celso Furtado, 2019. Disponível em: http://centrocelsofurtado.org.br/arquivos/file/Livro_Maria_da_Conceicao_Tavares_WEB.pdf. Acesso em: 13 fev. 2020.

MEYER, Henrique Cadime Duque Estrada. **Desenvolvimento Brasileiro e o Governo Kubitschek.** Monografia (Graduação em Ciências Econômicas) - Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2002.

MYARA, Lucca. **Transformações na Indústria Automobilística Brasileira no Setor de Veículos Comerciais Leves e a Automóveis: 1990-2010.** Monografia (Bacharelado em Economia) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <https://pantheon.ufrj.br/bitstream/11422/1989/3/LMyara.pdf>. Acesso em 19 mai. 2020.

NASCIMENTO, Marcio S. Implantação e Evolução da Indústria Automobilística no Brasil. **Revista Tocantinense de Geografia**, Araguaína (TO), Ano 05, n.07, p. 67-79, janeiro-julho de 2016.

POMPEU, Bruno N. **O Desenvolvimento da Indústria Automobilística sob a Ótica do Plano de Metas do Governo Juscelino Kubitschek (1956-1961).** Monografia (Bacharelado em Economia) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2017. Disponível em: <https://pantheon.ufrj.br/bitstream/11422/4735/1/Monografia%20-%20Bruno%20Pompeu%20-%20Vers%C3%A3o%20Corrigida%20Final.pdf>. Acesso em: 2 jul. 2020.

PORTAL GAZETA DO POVO. **PIB do Brasil.** Disponível em: <https://infograficos.gazetadopovo.com.br/economia/pib-do-brasil>. Acesso em: 06 out. 2020.

PORTAL R7. **Inflação e Dívida Pública.** Disponível em: <https://www.r7.com/r7/media/2014/20140331-info-ditadura/20140331-info-ditadura>. Acesso em: 05 out. 2020.

RABELO, Ricardo F. Plano de Metas e Consolidação do Capitalismo Industrial no Brasil. **E & G Economia e Gestão**, Belo Horizonte, v.2 e 3, n.4 e 5, p. 44 - 55, Dez.2002/Jul.2003.

RATTNER, Heinrich. Produtividade e desenvolvimento. *Revista de Administração de Empresas*. vol.7 no.25 São Paulo Oct./Dec. 1967. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0034-75901967000400002> . Acesso em 06 out 2020.

RIBEIRO, Elisa S. Crise, Desenvolvimento e Políticas de Industrialização no Brasil de Getúlio Vargas. Brasília: **Universitas Humanas**, v.11, n.1, p.37-46, jan./jun. 2014.

ROEHE, Nara S. **A Indústria Automobilística e a Política Econômica do Governo Geisel: Tensão em uma Parceria História (1974-1978).** Tese (Doutorado em Filosofia e Ciências Humanas) - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011.

SOUZA, Nilson Araujo. **Economia Brasileira Contemporânea: de Getúlio a Lula**. 2. ed. São Paulo: Editora Atlas S.A, 2008.