

**FACULDADES INTEGRADAS DE TAQUARA
CURSO DE HISTÓRIA**

**O PLANO DE METAS E A QUESTÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO
BRASIL**

FERNANDA BASILIO FERNANDES

**TAQUARA
2013**

FERNANDA BASILIO FERNANDES

**O PLANO DE METAS E A QUESTÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO
BRASIL**

Trabalho de Conclusão apresentado ao
Curso de História das Faculdades
Integradas de Taquara, como requisito
parcial para obtenção do grau de
Licenciado em História sob orientação da
Prof^a. Me. Elaine Smaniotto

**TAQUARA
2013**

Dedico este trabalho a todos aqueles que acreditaram em meu potencial, e que de alguma forma colaboraram com a realização deste sonho, principalmente ao Luciano e ao meu filho Álisson.

AGRADECIMENTOS

Agradecer parece ser algo fácil, mas o medo de esquecer alguém torna esse momento tenso. Por isso, agradeço primeiramente a Deus, por ter me dado a oportunidade de conhecer pessoas que me colocaram neste caminho e me auxiliaram durante minha vida acadêmica, pois com certeza sozinha não estaria comemorando este momento.

Agradeço também aos amigos que fiz durante esses cinco anos e meio, pois a vida sozinha é como água morna, não mata a sede. Vocês foram a água gelada para os verões e o chimarrão para o inverno, obrigado a todos com quem tive o privilégio de estudar.

Não posso deixar de agradecer aos mestres do curso de História: Dóris, Jefferson, Daniel, Rogério, Marlise, Eduardo e Elaine, que nos proporcionam conhecer um pouco de um universo que vai além do que a História representa.

Também agradeço a meus familiares e amigos, pela compreensão dos momentos ausentes e por tantas vezes que deixei de ter a companhia de vocês por precisar estudar.

As minhas irmãs, Marinês e Simoni que sempre estiveram ao meu lado me apoiando com uma palavra de carinho e conforto para que eu prosseguisse, à Joice, que mesmo longe estava próxima em suas ligações me dando força e coragem nesta reta final.

A minha orientadora Elaine Smaniotto, nem sei o que dizer, mas acredito naquela frase “Deus escreve reto em linhas tortas”, obrigada por ter aceitado a orientar meu trabalho. Peço desculpas pelos momentos de crise de abstinência de escrita, mas acho que faz parte. Obrigado pela compreensão nos momentos difíceis e por acreditar que seria capaz, me incentivando e cobrando nas horas necessárias.

Não queria citar nomes para não esquecer ou deixar alguém de fora, mas não posso deixar de agradecer alguns amigos especiais que estiveram presentes desde o início do curso, e que cultivamos amizades para além do Campus: Marcelo Silva, Luana W, Camila Martini e minha querida Andrea Ramos, a você Andrea um agradecimento mais que especial, pois dividiu comigo momentos de angústia, companheirismo, cumplicidade e alegrias. Obrigado a todos.

Por último, a você Luciano não tenho palavras para dizer o quanto sou grata pela compreensão, pelo carinho, pelo apoio nas horas que estava quase desistindo e por me fazer acreditar e ver que sou capaz.

Ao Álisson, peço desculpas pelas horas que não pude estar presente e que talvez tenha perdido, já que o tempo não pode voltar, mas saiba que te amo.

RESUMO

O lema “50 anos (de progresso) em cinco” utilizado durante a campanha eleitoral de Juscelino Kubitschek visava o desenvolvimento acelerado do país. Baseado em estudos realizados pela Cepal e no conceito de pontos de estrangulamento elaborados pela Comissão Mista, o governo de JK elaborou e colocou em funcionamento o Plano de Metas. A presente pesquisa propõe-se analisar a efetivação do Plano de Metas do governo Juscelino Kubitschek durante as décadas de 1950 e 1960 no que se refere ao desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil. Busca-se a partir de um estudo bibliográfico e da metodologia qualitativa descritiva, avaliar a efetivação das metas oito, nove e vinte e sete e seus efeitos no desenvolvimento do transporte rodoviário, bem como a integração econômica propiciada ao país durante esse período. Constatou-se que as metas estudadas foram efetivadas, promovendo a ampliação do modal rodoviário brasileiro, bem como integração territorial e econômica. O transporte rodoviário ampliado aproximou diversas regiões, principalmente beneficiou o rodoviarismo-automobilístico, pois os veículos produzidos tiveram como circular no território nacional, favorecendo outros seguimentos industriais.

Palavras – chave: Plano de Metas. Transporte Rodoviário. Integração Econômica.
JK

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Plano rodoviário nacional do DNER 1937	47
Figura 2 - Rodovias radiais	62
Figura 3 - Rodovias longitudinais	63
Figura 4 - Trecho da rodovia Bernardo Sayão entre Anápolis – Belém	64
Figura 5 - Rodovia BR – 116, antiga BR-2	66
Figura 6 - Rodovias transversais	67
Figura 7 - Rodovias diagonais	68
Figura 8 - Rodovia BR – 364	69
Figura 9 – Trecho com topografia ondulada entre Belém e Imperatriz antes desconhecido pelos construtores	70
Figura 10 - Campo de aviação construído para apoio da operação rodoviária a 250 km de Belém	71
Figura 11 - Modais logísticos – Brasil	73

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Desenvolvimento do transporte rodoviário	51
Gráfico 2 - Investimentos estrangeiros	55

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 Brasil – Variação Anual da Inflação 1949 – 1953	35
Tabela 2 - Plano de Metas	40
Tabela 3 - Investimento Direto Estrangeiro entre 1956 e 1960 via Instrução 113 da SUMOC e Decreto 42.820 - Setor de Atividade (2 dígitos)	53
Tabela 4 - Investimento Direto Estrangeiro entre 1956 e 1960 via Instrução 113 da SUMOC e Decreto 42.820 - Setor de Atividade (1 dígito)	56

LISTA DE SIGLAS

AIB	Ação Integralista Brasileira
ANL	Aliança Nacional Libertadora
BIRD	Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento
BNDE	Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico
CACEX	Carteira de Comércio Exterior
CDI	Comissão de Desenvolvimento Industrial
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina
CMBAEE	Comissão Mista Brasileiro-Americana de Estudos Econômicos
CSN	Companhia Siderúrgica Nacional
DIP	Departamento de Imprensa e Propaganda
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte
DNOCS	Departamento Nacional de Obras Contra as Secas
FGV	Fundação Getúlio Vargas
GEIA	Grupo Executivo da Indústria Automobilística
GO	Goiás
ISEB	Instituto Superior de Estudos Brasileiros
IUCLLG	Imposto Único sobre Combustível e Lubrificantes Líquidos e Gasosos
JK	Juscelino Kubitschek
PCB	Partido Comunista Brasileiro
PGNV	Plano Geral Nacional de Viação
PNV	Plano nacional de Viação
PRN	Plano Rodoviário Nacional
PSD	Partido Social-Democrático
PTB	Partido Trabalhista Brasileiro
SENAI	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SP	São Paulo
SUMOC	Superintendência da Moeda e do Crédito

TO

Tocantins

UDN

União Democrática Nacional

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	12
2 O CONTEXTO HISTÓRICO POLÍTICO E ECONÔMICO: DO PERÍODO VARGAS AO DESENVOLVIMENTISMO DE JK	17
2.1 De Vargas a Juscelino Kubitscheck: O contexto político que antecedeu a fase de industrialização acelerada	17
2.2 A economia brasileira a partir da industrialização da década de 1930 até meados de 1950.....	25
3 O GOVERNO DE JUSCELINO KUBITSCHEK: O PLANO DE METAS E O TRANSPORTE RODOVIÁRIO.....	38
3.1 O governo JK e o contexto do Plano de Metas	38
3.2 O desenvolvimento do transporte rodoviário brasileiro na primeira metade do século XX e as metas 8 e 9.....	45
3.3 Meta 27: a indústria automobilística.....	52
4. NOVAS RODOVIAS: INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO EM TERRITÓRIO BRASILEIRO	60
4.1 As novas rodovias e a integração nacional	60
4.1.1 Rodovias radiais.....	62
4.1.2 Rodovias longitudinais.....	63
4.1.3 Rodovias transversais	67
4.1.4 Rodovias diagonais	68
4.2 A integração econômica a partir do transporte rodoviário e o papel da indústria automobilística	72
CONCLUSÃO	77
REFERÊNCIAS.....	82

1 INTRODUÇÃO

A política de desenvolvimento adotada durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) visava acelerar o processo de industrialização ligado a investimentos estrangeiros. Para os desenvolvimentistas, o nacionalismo partia do desenvolvimento econômico com a participação do capital estrangeiro, essa seria a condição essencial para que o país superasse o subdesenvolvimento, obtendo recursos externos, tanto com investimentos diretos, financiamentos ou empréstimos.

O presente estudo tem a finalidade de analisar o desenvolvimento do transporte rodoviário com base na efetivação do Plano de Metas do governo Juscelino Kubitschek. Conforme Fausto (2000, p. 425), “A política econômica de Juscelino foi definida no Programa de Metas.” Com base nesta afirmação a pesquisa se insere na História Econômica e Política, já que o Plano foi parte do contexto político e econômico do período analisado.

Ao estudar sobre o governo de Juscelino Kubitschek durante a disciplina de História do Brasil IV, suscitou o interesse pessoal em aprofundar o tema Plano de Metas. Visto que para uma análise histórica seria muito amplo um estudo de todas as metas, partiu-se de uma sondagem de bibliografias e materiais disponíveis para realização, sendo que a partir das leituras realizadas, foi possível observar que o setor de transportes esteve em evidência, talvez, por ser uma das metas que apresentou um índice de efetivação alto, seguido também das indústrias de base, com especial atenção à automobilística, que garantiria empregos e crescimento econômico.

Desta forma, faz-se uso do aporte teórico tanto da História Econômica quanto da História Política, uma vez que estes dois campos não podem ser entendidos separadamente. A História Econômica diz respeito aos estudos do desenvolvimento econômico e social. Szmrecsányi (2008, p.32) entende como “estudo das transformações estruturais da economia e da sociedade através do tempo”. Parte-se do pressuposto que ela é um campo do saber capaz de formular interpretações a cerca das transformações do período a ser estudado.

Conforme Rezende (2008, p. 314) a terceira fase da Revolução Industrial concretizou uma tendência que já se manifestava desde o final da Primeira Guerra Mundial, de transformar o capital que já se concentrava em nível monopolista nas

nações do centro capitalista, em concentração monopolista internacional. Assim, segundo o autor, a nova tendência seria de não mais incentivar as áreas periféricas a importarem produtos industrializados, mas passarem a contar com suas próprias bases industriais, financiadas pelos países centrais, desenvolvendo o mercado nacional de cada país, e garantindo uma situação de dependência estrutural, ao mesmo tempo em que permitiria criar fluxos de investimentos altamente rentáveis.

Para a elaboração dos conceitos necessários para o estudo da História Econômica, faz-se necessário compreender o sistema socioeconômico capitalista. Conforme Azevedo (1999, p. 86) “caracteriza uma forma de atividade baseada na propriedade privada dos meios de produção e na utilização da força de trabalho assalariado”. O autor segue ainda mencionando a constante evolução do sistema, sendo um processo que não pode ser estacionário, movimentado pela produção de novos bens de consumo e transporte criados por ele próprio.

Tão importante quanto o conceito acima referido, a questão do desenvolvimentismo na esfera da História Econômica tem papel fundamental no contexto deste trabalho. Corroborar para isso Moura (2002, p. 49), quando afirma que:

de um modo geral a chave maior de compreensão do governo JK encontra-se no *desenvolvimentismo*, entendendo-se por este conceito tanto planos de ação governamental voltados para o crescimento econômico acelerado, como as formulações que procuravam explicá-los e justificá-los.

Desenvolvimentismo como conceito amplo trata de uma política econômica baseado na meta de crescimento da produção industrial e da infraestrutura, em que o Estado tem participação ativa, com base na economia e o conseqüente aumento do consumo. É considerado uma política de resultados, sendo aplicado essencialmente em sistemas econômicos capitalistas.

Fausto (2000) sintetiza a política econômica nacional-desenvolvimentista como

A expressão nacional-desenvolvimentismo, em vez de nacionalismo, sintetiza, pois uma política econômica que tratava combinar o Estado, a empresa privada nacional e o capital estrangeiro para promover o desenvolvimento, com ênfase na industrialização.

Percebe-se que o sentido elaborado por Fausto (2000) está ligado ao conceito de valorização e identificação com o Estado, mais precisamente com o ponto de vista ideológico. O nacionalismo não foi, entretanto, um projeto político que prevaleceu na orientação dada ao desenvolvimento industrial pelo governo JK, já que foi incentivada a política de cooperação internacional. Mas é inegável que o governo deu amplo apoio aos empresários nacionais e facilitou investimentos do capital nacional. O nacionalismo para os desenvolvimentistas significava desenvolvimento econômico, ao contrário do sentido dado pela corrente nacionalista, que considerava o nacionalismo como a luta dos países pobres contra a exploração dos países ricos, ou seja, compreendia o nacionalismo como a luta contra a dominação externa que levaria ao subdesenvolvimento.

Para JK o nacionalismo que convinha ao Brasil era aquele que colocava o país em condições de falar de igual para igual com os outros países, sem nenhum receio e sem nenhum sentimento de inferioridade.

Quanto ao político estudar-se-á na medida em que é ele o principal promotor do desenvolvimento no período. A História política se fundamenta na medida em que se vê enriquecida com questões que vão além da política, mas que englobam questões sociais e ideológicas como o nacionalismo.

Para a contextualização geral do período a ser abordado, especificamente sobre história econômica e política do Brasil no período de 1930 – 1950 utiliza-se como fonte as narrativas de autores como Brum (1991), Casalecchi (2002), Fausto (2000), Skidmore (1982), Latini (2007), entre outros, não menos importantes, mas que irão contribuir dando maior interpretação e compreensão no estudo.

A presente pesquisa utilizou-se da análise bibliográfica para buscar os conceitos acerca do problema, no qual se procura esclarecer questões relacionadas ao tema com base na teoria encontrada nas fontes bibliográficas. Nessa pesquisa, as fontes bibliográficas constituem o embasamento teórico, amparando os resultados e permitindo uma nova abordagem sobre o tema proposto, através da metodologia qualitativa descritiva. O procedimento qualitativo não tem instrumentos estatísticos antecipadamente definidos. Minayo (2010), afirma que este modelo é caracterizado pela relevância na subjetividade nas relações sociais, além de ser fundamentado em teorias, é complexo em sua análise, pois o fenômeno ou o processo social deve ser interpretado segundo suas particularidades e suas transformações. Rudio (2007, p.69), destaca que na pesquisa descritiva “o

pesquisador procura conhecer e interpretar a realidade, sem nela interferir para modificá-la”. Busca-se com base na metodologia descritiva analisar as amostras que farão parte do estudo, como mapas, gráficos e tabelas que serão interpretados a partir das fontes bibliográficas proporcionando novas explicações.

Diante do exposto, o estudo sobre o desenvolvimento dos transportes rodoviário, com análise na efetivação do Plano de Metas, justifica-se pela importância do período no desenvolvimento econômico do país, visto que o sucesso das metas ligadas à indústria de base, em especial a automobilística, está diretamente ligado ao desenvolvimento das estradas de rodagens, que até aquele período eram poucas e precárias.

Como questões norteadoras da pesquisa apresentam-se as seguintes: Quais rodovias foram construídas no período de 1950 a 1960 que estavam proposta no Plano de Metas? Qual a importância destas rodovias para o desenvolvimento da indústria automobilística no período em questão? Qual a importância do transporte rodoviário para a economia do país durante o governo de Juscelino Kubitschek?

Entre os objetivos específicos busca-se contextualizar historicamente o processo político e econômico brasileiro nas décadas de 1950 e 1960 para compreender a relevância do Plano de Metas; conhecer o Plano de Metas proposto pelo candidato e depois presidente da República, Juscelino Kubitschek, para analisar as metas referente ao desenvolvimento do transporte rodoviário; identificar quais rodovias foram construídas durante as décadas de 1950 e 1960 que estavam presentes no Plano de Metas, para reconhecer a importância destas rodovias no desenvolvimento da indústria automobilística no período em questão e perceber a importância do desenvolvimento do transporte rodoviário para a economia industrializante que se instalava em massa no país durante o governo de Juscelino Kubitschek.

Quanto à estrutura, o trabalho está dividido em quatro capítulos. Primeiramente apresenta-se aqui a introdução. O segundo capítulo apresenta o contexto histórico e político do Brasil desde a década de 1930 até 1950, relatando os acontecimentos políticos e econômicos vivenciados no Brasil em um período no qual ocorreram significativas mudanças, assim como a conjuntura internacional que se refletia nas medidas adotadas no país. Inicialmente aborda-se o contexto político com o subtítulo De Vargas a Juscelino Kubitschek - O contexto político que antecedeu a fase de industrialização acelerada. O segundo subcapítulo apresenta o

desenvolvimento econômico do país com o subtítulo A economia brasileira a partir da industrialização da década de 1930 até meados de 1950.

O terceiro capítulo trata especificamente do governo de Juscelino Kubitschek. Busca-se conhecer a política econômica do Plano de Metas, bem como analisar as metas referente ao desenvolvimento do transporte rodoviário no país. O estudo está estruturado em três partes, nas quais se expõe inicialmente o contexto político do governo com o subtítulo – O governo JK e o Plano de Metas, posteriormente analisa-se – O desenvolvimento do transporte rodoviário e as metas 8, 9 e por último a Meta 27: a indústria automobilística.

E, no quarto capítulo analisa-se as principais rodovias construídas durante o governo de JK e a construção da nova capital, que promoveram a integração nacional e econômica do país, proporcionando a instalação das indústrias automobilísticas, uma vez que dispunha de estradas de rodagens para os carros produzidos e os necessitava devido à grande distância entre os novos entornos geográficos que surgiam.

Por último, para concluir a pesquisa, apresenta-se as interpretações proporcionadas com o estudo e as considerações elaboradas.

2 O CONTEXTO HISTÓRICO POLÍTICO E ECONÔMICO: do Período Vargas ao Desenvolvimentismo de JK

Neste capítulo tem-se a finalidade de apresentar um estudo a respeito de acontecimentos políticos e econômicos vivenciados no Brasil em um período no qual ocorreram significativas mudanças. Para tal, propomos os seguintes subcapítulos: De Vargas à Juscelino Kubitscheck - O contexto político que antecedeu a fase de industrialização acelerada e em seguida, A economia brasileira a partir da industrialização da década de 1930 até meados de 1950.

2.1 De Vargas a Juscelino Kubitscheck: O contexto político que antecedeu a fase de industrialização acelerada

A chegada de Getúlio Vargas ao poder em 1930 ficou conhecida posteriormente como Era Vargas, um período de 15 anos ininterruptos de permanência como presidente. Inicialmente Vargas recebeu o poder em caráter provisório, mas permaneceu até 1945, ora por meio constitucional, ora como um ditador¹.

O início do governo Vargas marcou o rompimento ou o fim da dominação tradicional da oligarquia cafeeira, da “política do café com leite”, e a colisão de forças que reuniam diferentes setores da sociedade brasileira, assim, tentava se firmar em meio a muitas incertezas trazidas como consequência do contexto de crise mundial (FAUSTO, 2000). Vargas colocou-se como principal autoridade nacional, acima do poder legislativo e judiciário e atraiu o apoio de vários grupos sociais. A burguesia industrial e a classe média urbana, interessadas nos projetos desenvolvimentistas apoiaram o governo, pois viam uma possibilidade de obter maior participação nas decisões governamentais, principalmente na área econômica.

O governo também contou com o apoio de parte do operariado por meio de uma ampla reforma trabalhista, onde as relações de trabalho passaram a ser

¹ Concentra em suas mãos todos os poderes de um governo.

reguladas pelo Estado. Entre os objetivos dessas medidas, Fausto (2000), aponta o interesse em reprimir os esforços organizatórios da classe trabalhadora urbana, por meio da repressão sobre partidos e organizações de esquerda, especialmente o PCB.

Destaca-se também o apoio fundamental dos militares dispensado ao governo tanto na tomada do poder quanto no desenrolar dos primeiros anos da Era Vargas. Conforme Fausto (2000, p. 340),

Com a vitória da Revolução de 1930, os “tenentes” passaram a fazer parte do governo e formularam um programa mais claro do que até então tinham expresso. Propunham o atendimento mais uniforme das necessidades das várias regiões do país, alguns planos econômicos, a instalação de uma indústria básica (especialmente a siderúrgica) e apresetavam um programa de nacionalização que incluía as minas, os meios de transporte e de comunicação, a navegação de cabotagem. Para a realização dessas reformas, diziam os “tenentes” – era necessário contar com um governo federal centralizado e estável. [...] defendiam claramente o prolongamento da ditadura Vargas [...].

Percebe-se que Vargas utilizou-se do apoio tenentistas como instrumento na luta contra o predomínio das oligarquias, principalmente no Nordeste e em São Paulo, onde nomeou interventores militares para os estados. Porém, o ano de 1932 foi marcado pela contestação das elites, principalmente paulistas, descontentes com a falta de atenção do governo e com os rumos do governo provisório, além do anseio por um interventor civil e paulista. (FAUSTO, 2000, p. 342).

O ápice deste descontentamento foi a Revolta Constitucionalista, segundo Del Priore (2010, p. 250)

Em julho de 1932, os paulistas mostram do que são capazes para defender uma constituinte liberal: pegam em armas contra o governo. Por pouco – ou seja, em razão do recuo de gaúchos e mineiros – Vargas não é deposto.

A autora segue afirmando que foi neste contexto que Vargas aproximou-se mais da força do exército, percebendo também a necessidade de uma atitude conciliatória com as elites paulistas, estes por sua vez, perceberam a necessidade de estabelecer algum compromisso com o governo.

Diante dos fatos, em maio de 1933 foram realizadas eleições para compor uma Assembleia Legislativa, que elegeu por voto indireto em 15 de Julho de 1934 Vargas como presidente da República, devendo exercer um mandato de três anos e

após, em 3 de maio de 1938, haveria eleições diretas para presidência (FAUSTO, 2000). Essa fase do governo é chamada de regime constitucional, período que o país viveu sob um regime democrático.

Neste período Vargas não abandonou as medidas centralizadoras e alinhadas com as tendências políticas totalitárias que cresciam na Europa, aproximando-se dos regimes fascistas de Mussolini e Hitler.

A Ação Integralista Brasileira (AIB), fundada em outubro de 1932 por Plínio Salgado, firmou-se como uma extensão do movimento constitucionalista, aparecendo como uma alternativa frente ao recente governo de Getúlio Vargas e o crescimento dos movimentos operário e comunista. A Ação Integralista conseguiu o apoio de setores médios, empresários e setores do operariado. Era entendido por muitos como um fascismo abasileirado que sintetizava o ideário básico da nova organização com a defesa do nacionalismo, definido mais sobre bases culturais do que econômicas, e do corporativismo, visto como esteio da organização do Estado e da sociedade; combatendo valores liberais e rejeitando o socialismo como modo de organização social.

É nesse contexto que se constituiu no Brasil a Aliança Nacional Libertadora (ANL), liderada pelo Partido Comunista Brasileiro e composta por socialistas e liberais democratas, em geral da classe média, operários e mesmo membros das Forças Armadas.

Havia a necessidade de institucionalizar as relações entre Estado e operariado, o que demonstrava o reconhecimento da emergência das políticas de massa, demonstradas pelo governo através da criação do Ministério do Trabalho (1931) e da divulgação de algumas leis trabalhistas. Outro destaque foi o sindicalismo corporativista para esse período, podendo ser considerado, segundo Mendonça (1990), como a consagração da verticalidade hierárquica da representação única por categoria profissional. Porém, a ANL cresceu rapidamente em todo o país e, com base na Lei de Segurança Nacional Vargas colocou-a na ilegalidade. No mesmo ano, 1935, os comunistas liderados por Luís Carlos Prestes tentaram promover uma revolução, conhecida posteriormente como Intentona Comunista. Diante dos acontecimentos, o governo sufocou a revolta e decretou estado de sítio no país, que se manteve até 1937. Como consequência dessa derrota o país passou por uma violenta onda de repressão a qualquer tipo de

movimentação popular, acelerando a tendência ao reforço do poder central e a crescente representação das classes pelo Estado.

A partir de 1937 começa a ser discutido a campanha eleitoral para a sucessão do presidente. Mas Vargas não estava disposto a deixar o cargo e, com o auxílio de generais como Eurico G. Dutra e Góis Monteiro foi articulado um golpe de Estado. Tentava-se conseguir o apoio dos setores sociais temerosos com o avanço da esquerda através de um falso plano onde os comunistas planejavam tomar o poder.

Diante do falso perigo subversivo², Vargas determinou o fechamento do Congresso Nacional e dos legislativos, suspendeu a realização das eleições presidenciais, extinguiu os partidos políticos e outorgou uma nova Carta. Inaugurava-se, assim, um novo período ditatorial do governo Vargas, chamado de Estado Novo.

O contexto internacional servia como base para justificar as medidas tomadas pelo governo. Após a Revolução Russa de 1917³ o comunismo avançava pelo mundo num contexto de crescente radicalização política. Esta radicalização, nos países capitalistas, era vista como um perigo subversivo que necessitava ser combatido. Os Estados Unidos buscavam o apoio dos países no combate ao comunismo acenando posteriormente com projetos de desenvolvimento econômico para os países aliados. Rezende (2008) acredita que esses programas nada mais eram do que formas estatais de estimular as economias centrais do sistema como um método onde os Estados Unidos poderiam manter uma posição de influência e de controle sobre o mundo inteiro.

A economia brasileira durante o Estado Novo modernizou-se e diversificou-se. A indústria obteve impulso considerável a partir de 1940, pois a eclosão de Segunda Guerra Mundial dificultava a importação, o que incentivou o processo de substituição dos produtos importados. Os estudos historiográficos apontam que foi a partir do Estado Novo que a política externa passou a pautar-se por um projeto desenvolvimentista. Mas este projeto não era previamente definido, era formulado à medida que os problemas iam se colocando, tanto no campo político, como social e econômico.

² Algo ou alguém que incita subversão; revolucionário.

³ Implantação do socialismo. As terras foram redistribuídas para os trabalhadores do campo, os bancos foram nacionalizados e as fábricas passaram para as mãos dos trabalhadores.

O intenso apoio governamental estimulou a implantação de novas fábricas, e a ampliação das já existentes, o que possibilitou também a montagem de uma indústria de base estatal, como poderá ser verificado no subcapítulo seguinte.

É nesse período que merece destaque o papel do rádio como mecanismo de divulgação e legitimação do governo. Para manter o controle e tirar proveito dos meios de comunicação, criaram-se órgãos como o DIP (Departamento de Imprensa e Propaganda),

O DIP exerceu funções bastante extensas, incluindo cinema, rádio, teatro, imprensa, 'literatura social e política', proibiu a entrada no país de 'publicações nocivas aos interesses brasileiros'; agiu junto a imprensa estrangeira no sentido de evitar que fossem divulgadas 'informações nocivas ao crédito e à cultura do país', dirigiu a transmissão diária do programa radiofônico 'Hora do Brasil', que iria atravessar os anos como instrumento de propaganda e divulgação das obras do governo. (FAUSTO, 2000, p. 376)

Além de ser encarregado de fiscalizar e censurar os meios de comunicação, o DIP também devia divulgar uma imagem positiva do Estado Novo, garantindo o apoio da opinião pública e buscando criar uma identidade nacional. Em 1939 para tirar proveito da grande audiência do rádio, o governo criou o programa Hora do Brasil, com este visava divulgar as ações e a ideologia do governo e buscava criar uma identidade nacional. Conforme o artigo Diretrizes do Estado Novo (1937 - 1945) "Hora do Brasil" da FGV

A partir de 1939 a "Hora do Brasil" passou a ser feita pelo DIP, que tomou o lugar do DNP. O programa destinava-se a cumprir três finalidades: informativa, cultural e cívica. Além de informar detalhadamente sobre os atos do presidente da República e as realizações do Estado, "Hora do Brasil" incluía uma programação cultural que pretendia incentivar o gosto pela "boa música" através da audição de autores considerados célebres.⁴

No que tange a política externa, percebe-se alinhamentos e realinhamentos resultantes da interação entre Brasil e as grandes potências. O país tratou de negociar com quem lhe oferecesse melhores condições e procurou tirar vantagens das rivalidades entre as grandes potências. Estados Unidos e Alemanha foram os principais parceiros e investidores na economia da época, porém, após a eclosão da Segunda Guerra Mundial, a presença estadunidense emergiu com mais força no

⁴ <http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/anos37-45/EducacaoCulturaPropaganda/HoraDoBrasil>

país. A entrada dos Estados Unidos na guerra forçou o governo brasileiro a tomar uma posição favorável aos americanos.

A participação brasileira na luta contra regimes ditatoriais criou uma contradição que acabou por enfraquecer as bases do Estado Novo. A oposição ao governo que já vinha ganhando espaço se fortaleceu com a realização de diversas manifestações. Após a derrota dos alemães na guerra, no Brasil, efetivaram-se diversas medidas democráticas, como a libertação de presos políticos e a organização de novos partidos para a disputa eleitoral, como a UDN (União Democrática Nacional), o PSD (Partido Social-Democrático), o PTB (Partido Trabalhista Brasileiro) e o PCB que foi retirado da ilegalidade. Tinha início o período conhecido como redemocratização, fase na qual se assistiu ao apogeu e a queda do populismo⁵ no Brasil.

Enquanto Vargas procura equilibrar-se apoiado na política populista, os opositores trataram de apressar sua queda contando com o apoio dos Estados Unidos. Um complexo jogo político foi montado e Vargas viu-se obrigado a renunciar. Provisoriamente, o poder foi entregue ao presidente do Supremo Tribunal Federal, mas nas eleições de dezembro do mesmo ano (1945), Dutra saiu vitorioso.

A política econômica do governo seguiu um modelo liberal, sendo a intervenção do Estado condenada. Porém, logo a política liberal fracassou devido ao esgotamento das divisas, sendo necessário mudar esta orientação e estabelecer critérios para as importações. O governo facilitou ainda a entrada de capital estrangeiro, especialmente norte-americano.

O contexto mundial na década de 1950 é marcado pelo pós-guerra, período da história denominado Guerra Fria⁶, onde as ações políticas encontram-se sob vigilância de uma política que privilegia a Segurança Nacional, além da propulsão dada ao desenvolvimento da América Latina, no que se refere ao Brasil, tanto no

⁵ Populismo seria uma política de massas caracterizada pela manipulação das aspirações populares, sendo a expressão de um momento de crise da oligarquia e do liberalismo, assim como de um processo de democratização do Estado, o qual demandava algum tipo de autoritarismo. “Os regimes populistas desenvolveram uma política de massas através da criação de partidos e organizações sindicais nacionais, da doutrinação de jovens e crianças na escola, como também por meio de um eficiente sistema de comunicação que lançou mão das técnicas de propaganda que se disseminaram a partir dos anos 1930: rádio, cinema, imprensa, rituais cívicos e manifestações de massa em espaços abertos com a presença do líder. A censura e repressão aos opositores foram complementos a tais dispositivos”. (BEIRED, 2013)

⁶ Expressão empregada para caracterizar estado de constante hostilidade nas relações internacionais entre países sem assumir forma de conflito aberto ou de luta propriamente dita. A designação assumiu particular relevo a partir de 1948, por força do agravamento do antagonismo político entre Estados Unidos e União Soviética. (AZEVEDO, 1999, p. 224).

aumento das importações como no processo de substituição das importações com o desenvolvimento da indústria nacional.

O contexto externo em clima de Guerra Fria levou o governo a estreitar relações com os Estados Unidos e romper com a União Soviética, diante disso novamente o PCB entrou para ilegalidade, além da intervenção estatal nos sindicatos. Em síntese, considera-se que o governo Dutra alcançou resultados expressivos no plano de crescimento econômico, podendo ser percebido através do crescimento do PIB, mas em contrapartida o aumento do custo de vida não acompanhava os reajustes salariais (FAUSTO, 2000, p. 404).

Para a sucessão de Dutra, o ex-ditador Getúlio Vargas baseou sua campanha na defesa da industrialização

Getúlio baseou sua campanha na defesa da industrialização e na necessidade de ampliar a legislação trabalhista. Modulou seu discurso de acordo com cada Estado que percorria. No Rio de Janeiro onde a influência comunista era real, chegou a dizer que, se fosse eleito, o povo subiria com ele os degraus do Palácio do Catete e ficaria no poder. [...] nas eleições realizadas em 3 de outubro de 1950, obteve uma grande vitória. Alcançou 48, 7% do total dos votos [...]. (FAUSTO, 2000, p. 405).

Os Estados Unidos atuaram nesse contexto com medidas anticomunistas, querendo limitar o inimigo subversivo. Diante disso, a reação estadunidense foi de financiamento e estudos, através de fontes privadas com a instalação de multinacionais. Destaca-se também a ação imperialista sobre os países da América Latina incluindo o Brasil.

Nesse contexto, torna-se importante destacar as instituições internacionais que surgiram, citando os estudos da Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL), onde as informações e estatísticas constituíram o aparato para tomada de decisões do governo.

O documento da Cepal buscava mostrar que a antiga divisão do trabalho, a qual separava os países entre grandes centros industriais e centros produtores de alimentos e matérias primas, fora desmentida pelos fatos. Em consequência para alcançar o desenvolvimento seria necessário que os governos promovessem deliberadamente a industrialização, como forma de superar o desenvolvimento e a pobreza. (LATINI, 2007, p 58).

Latini (2007) considera que os estudos da CEPAL orientavam à necessidade de desenvolver as indústrias nos países novos, e que a antiga divisão internacional

do trabalho não cabia mais ao período, pois a relação de trocas entre esses havia progredido, sendo a industrialização necessária para superação dos problemas.

O Estado durante esse período foi o protagonista do desenvolvimento, adotando políticas nacionalistas. Ao retornar ao poder em seu segundo governo, Vargas foi eleito democraticamente e trouxe consigo antigas suspeitas sobre o capital estrangeiro, pois não via este com bons olhos. A política desenvolvimentista adotada por Vargas nesse período apresentou um caráter mais enérgico, segundo Skidmore (1982, p. 128) “Agora, Vargas aplicava uma fórmula nova e mais agressiva de nacionalismo econômico, tanto aos aspectos internos quanto aos externos dos problemas brasileiros.” Como exemplo, pode-se citar a criação de empresas públicas, como a Petrobrás, onde o país ficaria com a maior parte das ações, sendo que era também uma forma de aliviar a tensão crescente no balanço de pagamentos.

No campo político, Skidmore (1982) salienta a constante tentativa do governo em manter o delicado equilíbrio dentro de seu governo, sendo necessárias medidas moderadas para contrabalancear com as nacionalistas. Além disso, Vargas contava com a antipatia de seus adversários políticos e com uma crescente política de massas, que se formou a partir do final da década de 1940. Na área trabalhista o governo dobrou o salário mínimo, com isso conquistou ainda mais o apoio dos trabalhadores.

Mas a política estatizante de cunho nacionalista desencadeou uma forte oposição ao governo, principalmente dos empresários, que se aliaram aos antigetulistas, como os membros da UDN e oficiais das Forças Armadas, além de vários setores da sociedade que passaram a exigir a renúncia do presidente.

Diante dos entraves ao seu governo, resultante da forte crise nos preços do café de 1953 e da perda do apoio das Forças Armadas, Vargas, em uma atitude de desespero, suicidou-se. Conforme Fausto (2000), tal atitude teve repercussão imediata na população, que saiu às ruas manifestando seu ódio diante dos opositores ao governo. Em meio a um clima de comoção popular e exaltação por parte dos políticos e empresários, o vice-presidente Café Filho assumiu a presidência garantindo a realização de eleições presidenciais marcadas para outubro de 1955. O período de governo de Café Filho foi marcado por fortes articulações e alianças entre os partidos políticos que concorreriam às futuras eleições.

Entre os candidatos que concorreram às eleições, destacamos o papel de Juscelino Kubitscheck, foco da análise deste trabalho e, que pregou em sua campanha eleitoral a necessidade de avançar rumo ao desenvolvimento econômico, apoiado no capital público e privado, pauta do próximo capítulo deste trabalho.

2.2 A economia brasileira a partir da industrialização da década de 1930 até meados de 1950.

A industrialização brasileira iniciou tardiamente se for comparada à industrialização ocorrida na Europa Ocidental. Gomes, 2002, ao analisar este período destaca

“É nesse contexto maior, nacional e internacional, que o ‘lugar’ dos anos 1950, em especial para nós brasileiros, pode ser situado. Não é casual que de forma tão recorrente estejamos assistindo a manifestações políticas e culturais de reivindicação desse passado ao mesmo tempo tão próximo e tão distante. Não é fortuito que a memória coletiva venha consagrando a identificação desse tempo com a expressão ‘anos dourados’. Estamos, assim, no centro de uma construção histórica que se afigura com um mito, à qual se quer ‘retornar’ em busca do que de melhor o brilho do ouro pode oferecer, mesmo que com certo risco de cegar. (GOMES 2002, p. 11).

No Brasil a década de 1950 foi o marco para um processo acelerado de investimentos objetivando desenvolver a economia do país e conseqüentemente a indústria nacional. Porém, Brum (1991, p.11), considera que o processo de industrialização do Brasil ocorreu após a Primeira Guerra Mundial, onde as condições favoráveis criadas pelo conflito, devido à dificuldade de importar os produtos industrializados e o crescente mercado consumidor, permitiram o estabelecimento de indústrias para suprir estas necessidades. Mas neste período, ainda prevalecia os interesses dos latifundiários, que não apoiaram o esforço industrial. Foi a partir de 1930, que as forças políticas que assumiram o poder perceberam a necessidade de transformações para o setor industrial e

[...] tentam apoiar e implementar um projeto de industrialização do país, com o objetivo de retirá-lo do atraso histórico e impulsioná-lo rumo ao progresso e à construção de sua grandeza, através da implantação e expansão de um parque industrial próprio, a exemplo das nações europeias e dos Estados Unidos da América (BRUM, 1991, p. 81).

Percebemos então uma nova fase para a indústria brasileira a partir da década de 1930. Nesta fase, o governo de certa forma irá romper com o setor agroexportador, que até aquele momento, não angariava esforços para o desenvolvimento da indústria no país. O capital estrangeiro que já se fazia presente começa a ter maior participação no quadro nacional. A industrialização se desenvolve a partir do processo de substituição das importações, onde se deveria produzir no país o que antes era importado do exterior.

Argemiro J. Brum identifica três fases para esse processo de substituição das importações: produção de bens de consumo imediato, produção de bens de consumo duráveis e produção de bens de capital e insumos básicos (BRUM, 1991, p. 87).

A primeira fase, entre 1930 e 1945, buscaria atender às necessidades mais imediatas, onde o artesanato, as pequenas fábricas e as indústrias de médio porte, em diversos pontos do país, dando ênfase aos centros mais populosos, agregariam o conhecimento do imigrante europeu e atenderia as necessidades das populações locais, tanto na distribuição espacial e pessoal da riqueza, quanto no aproveitamento da matéria prima e da mão de obra regional (BRUM, 1991, p. 88).

Casalecchi (2002, p. 19), entende que a primeira fase do governo Vargas (1930 – 1945) será o propulsor para as grandes mudanças que irão ocorrer no país após a década de 1950 e afirma que

Todos os estudos de nosso desenvolvimento econômico consideram o período entre 1930 e 1945 anos de mudança essenciais, quando o setor dinâmico da economia deixa de ser o agroexportador, substituído pelo industrial. [...] a política econômica favoreceu o desenvolvimento industrial, por meio de uma ação interventora reguladora do Estado [...].

Fausto (2000, p. 391), ao analisar o período também considera os avanços significativos da indústria, mas salienta que “não se pode falar de uma consistente política industrializante, por parte do governo”, e destaca ainda “a não renovação do equipamento industrial e as perturbações no comércio internacional, resultado do início da Segunda Guerra,” que fizeram com que os níveis de crescimento caíssem entre 1939 e 1943, mas, salienta que do ponto de vista qualitativo esse período foi importante para o processo de industrialização.

Formou-se um mercado nacional⁷ para a indústria em razão da quebra de barreiras entre as distintas unidades da federação, que facilitava a livre circulação de mercadorias, levando à fusão dos mercados isolados e locais.

Casalecchi (2002, p. 21) salienta que

Não era novidade as precárias condições de nossos sistemas de transporte rodoviário e ferroviário e de nosso sistema portuário, que oneravam e restringiam o abastecimento urbano, o escoamento da produção industrial e agrícola para os mercados internos e externo. O setor energético (eletricidade e petróleo) onerava pesadamente o nosso balanço de pagamentos. Por isso, uma política para o petróleo era essencial, uma vez que se sabia das possibilidades de nossas jazidas inexploradas.

A construção de portos, ferrovias e rodovias, nesse período, integrou fisicamente as regiões dispersas. Porém, a industrialização empreendida não se difundiu igualmente por todo o Brasil, concentrando-se em São Paulo, que se tornou o Estado mais industrializado, sendo que às vésperas da Segunda Guerra Mundial isto já era um fato consumado.

A partir do primeiro governo de Getúlio Vargas que começou a ser identificado a ideologia do nacionalismo, baseado num desenvolvimento autônomo com forte base industrial (BRUM, 1991, p. 87). A industrialização durante esta primeira fase foi fortemente amparada pela intervenção do Estado, Fausto (2000), aponta um grande incentivo por parte do governo à indústria nesta fase, sendo este associado ao nacionalismo e menciona que a

Carta de 1937⁸ reservava aos brasileiros a exploração das minas e quedas-d'água. Determinava que a lei regularia a sua nacionalização progressiva, assim como a das indústrias consideradas essenciais à esfera econômica ou militar. Dispunha também que só poderiam funcionar no país bancos e companhias de seguro cujos acionistas fossem brasileiros. Concedia-se às empresas estrangeiras um prazo, a ser fixado por lei, para que se tornassem em nacionais. (FAUSTO, 2000, p. 370)

Brum (1991) considera que o nacionalismo na prática tinha certo distanciamento devido ao jogo de interesses e as pressões internacionais que levavam as elites dirigentes a aceitar as estratégias dos interesses econômicos clássicos. Quando analisamos as empresas, tanto de energia elétrica, quanto as de

⁷ Refere-se tanto a possibilidade de produção ainda que em pequena escala de produtos como na abertura de um mercado consumidor para esses produtos, viabilizado pela integração territorial do período.

⁸ Constituição dos Estados Unidos do Brasil de 1937. Fonte: D.O. de 10/11/1937.

créditos e seguros, percebemos que não houve choques com o governo e que o capital estrangeiro se fez presente, resultados de acordos com o governo estadunidense (FAUSTO, 2000).

A industrialização do Brasil deu-se com os estímulos do Estado ao desenvolvimento industrial, e tal proteção a essas indústrias foi dado com as desvalorizações cambiais e restrições não-tarifárias às importações, motivadas pela crise cambial. Assim, a industrialização avançava com o processo de substituição das importações dos bens de consumo e intermediários como já citado. Percebemos que os autores partilham da hipótese do desenvolvimento industrial brasileiro a partir de 1930 com grande salto na década de 1950.

Com a Segunda Guerra Mundial, a importação de peças para veículos era inviável, mas a crescente frota necessitava de manutenção. Os comerciantes de autopeças e acessórios viram-se obrigados a solicitar aos comerciantes locais a produção em caráter experimental de peças para reposição, a fim de manter a frota de caminhões e ônibus. Podemos dizer que este foi o início da indústria de autopeças no Brasil, que mesmo contando com pouca, ou talvez nenhuma tecnologia, conseguiu suprir o mercado interno para o período. Na década de 50, o mercado de autopeças havia atingido seu auge, possibilitando ao governo federal restringir a importação nesta área, dando prioridade ao mercado nacional.

O Brasil necessitava de uma indústria que suprisse rapidamente as necessidades decorrentes de um conflito beligerante, mas a realidade industrial encontrada aqui era diferente da esperada pelo governo estadunidense. Havia pouca mão de obra qualificada para o trabalho técnico neste tipo de indústria, o ensino profissionalizante não era um ensino técnico institucionalizado, nem em grande escala, nesse contexto, ocorreu à criação do SENAI⁹, sendo também uma resposta imediata aos tempos de guerra e projetos de industrialização brasileira (RABELO, s/d, p. 2).

A década de 1940 nos mostra o desenvolvimento de outros segmentos, onde as atividades industriais começam a ocupar-se com uma diversidade industrial, como setor de minerais, metalurgia e siderurgia, setores mais sofisticados que abrem espaço para o desenvolvimento de outras indústrias no país.

⁹ Após um período de forte negociação foi criado, pelo Decreto-lei n. 4048 de 22 de janeiro de 1942, o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI) RABELO, s/d, p. 3.

O aço constitui a base para essas indústrias, que vinha então suprir problemas de grande importância que dificultavam o desenvolvimento industrial, tais como a falta de energia, a baixa produção de petróleo e a deficiente rede de transporte e comunicação, considerados por Skidmore (1982) como pontos de estrangulamento estruturais, o que requeria então imaginar e executar uma estratégia de investimentos.

É nesse contexto maior que a Missão Cooke¹⁰ estadunidense chegou ao Brasil durante o Estado Novo, em setembro de 1942. Foi um importante instrumento de barganhas com os Estados Unidos e tinha como objetivos aumentar a produção de artigos essenciais no Brasil, melhorar os meios de transporte e lançar os alicerces para a consolidação do desenvolvimento industrial. Seus objetivos mais imediatos eram, além de fazer uma radiografia dos problemas brasileiros, acompanhar a implantação da CSN e fazer uma análise da capacidade de mão de obra disponível.

Percebemos a forte influência estadunidense nas questões econômicas, mas Brum (1991) identifica nas políticas econômicas de Vargas uma tentativa em manter a fórmula desenvolvimentista-nacionalista¹¹

A postura nacionalista de Vargas nem sempre será suficientemente forte para impedir a crescente presença de capitais externos em setores da nossa economia. [...] A posição nacionalista do governo Vargas consegue, apesar de tudo, êxitos relativos, saindo vitoriosa, depois de árduas lutas, nos setores considerados fundamentais para a segurança do país (siderurgia e petróleo). As vitórias mais expressivas do nacionalismo brasileiro são representadas pela implantação da indústria pesada, através da criação da Companhia Siderúrgica Nacional, com a usina de Volta Redonda, iniciada em 1941, e a declaração do monopólio estatal do petróleo e a criação da Petrobrás, através da Lei nº 2.004, de 3 de outubro de 1953 (BRUM, 1991, p. 91-93).

Também vinculada à cooperação econômica e neste caso, geopolítica e militar, a Comissão Mista Brasileiro-Americana de Estudos Econômicos (CMBAAE) de 1948, ou Missão Abbink¹² como ficou conhecida, buscava as razões do avanço e

¹⁰ Foi uma missão técnica, chefiada por Morris L. Cooke, engenheiro norte-americano, que teve a participação de uma equipe de onze técnicos e especialistas norte-americanos e, entre eles, engenheiros, economistas, administradores e agrônomos, que vieram ao Brasil para fazer um diagnóstico e apresentar propostas que propiciassem o desenvolvimento industrial brasileiro. (RABELO, s/d, p. 4).

¹¹ Conforme Skidmore (1982) o Estado intervém diretamente através de empresas estatais e de empresas de economia mista. Diferente do desenvolvimentismo do governo de Juscelino Kubistchek.

¹² Missão Abbink por causa do presidente da seção americana John Abbink; mesmo que CMBAAE. (RIBEIRO, 2011, p. 1)

dos obstáculos ao desenvolvimento econômico brasileiro, tentando estabelecer as diretrizes para que o crescimento econômico se mantivesse longamente sustentado e equilibrado, devendo assim, procurar os fatores internos da economia que estivessem sendo subutilizados. Tratava-se de inventariar fontes de recursos interno à nossa economia, direcionando-os para os setores de alta produtividade econômica. A Missão não debatia nenhum tipo de ajuda ou financiamento por parte do governo americano para promover tal desenvolvimento econômico, visava apenas buscar os fatores internos que impediam o crescimento (RIBEIRO, 2012, p. 80).

Outro destaque, conforme já citado, será a CEPAL, criada em 25 de fevereiro de 1948, pelo Conselho Econômico e Social das Nações Unidas. Tinha e ainda tem como objetivo, monitorar as políticas direcionadas à promoção do desenvolvimento econômico da região latino-americana, assessorar as ações encaminhadas para sua promoção e contribuir para reforçar as relações econômicas dos países da área, tanto entre si como com as demais nações do mundo promovendo o desenvolvimento social e sustentável. Os estudos realizados pela CEPAL na época serviam de base para a identificação dos problemas, considerados como pontos cruciais ou de estrangulamento da economia brasileira.

A participação interventora do Estado nos rumos econômicos e políticos permaneceram mesmo no governo Dutra 1946-1950, porém Fausto (2000) ressalta que inicialmente o governo seguiu um modelo liberal, sendo a intervenção do Estado condenada. A situação do Brasil no plano financeiro era favorável, considerando o acúmulo de divisas no exterior devido às exportações nos anos de guerra e a alta do preço nas exportações do café para o período. Uma euforia de importações acabou esgotando as divisas e como resposta o governo adotou medidas que acabaram privilegiando a importação de bens essenciais como máquinas e combustíveis e restringiu a importação de bens de consumo.

A nova política econômica surgiu sobretudo como resposta aos problemas do balanço de pagamentos e da inflação, mas acabou por favorecer o avanço da indústria. Em seus últimos anos, o governo Dutra alcançou resultados expressivos no plano do crescimento econômico (FAUSTO, 2000, p. 403)

Skidmore (1982) destaca que a industrialização brasileira dependia da capacidade de comprar equipamentos básicos e materiais essenciais no exterior,

mas, essa capacidade era dependente da produção brasileira de divisas estrangeiras. O autor ressalta que a alta nos preços do café em 1949, forneceu um prêmio cambial, mas que serviu também para dramatizar a dependência com relação à flutuação dos preços de seus produtos de exportação.

O crescimento súbito de reservas cambiais, em 1949-51, deu aos empresários brasileiros a oportunidade de importar grande quantidade de equipamentos de base. O sistema de licenças de importação, instituído em 1947, havia fornecido uma bonificação para os materiais e equipamentos essenciais para a industrialização. (SKIDMORE, 1982, p. 122)

Com a capacidade de importação aumentada o processo de substituição das importações entrou em um novo estágio. O contexto pós Segunda Guerra, segundo Brum (1991), mais precisamente o início da década de 1950, assegura a segunda e a terceira fase da industrialização, com a produção de bens de consumo duráveis e a produção de bens de capital e insumos básicos, sendo estes setores os mais dinâmicos da economia brasileira, segundo o autor

Além das transformações operadas pela Segunda Guerra Mundial, a crescente heterogenização da sociedade e a sofisticação de seu segmento mais alto fazem aumentar a demanda interna de bens duráveis, o que torna atrativa a instalação de indústrias para produzi-los. A implantação da indústria automobilística, na segunda metade da década de 50, representa o passo mais importante dessa fase, seguida da indústria de eletrodomésticos e eletrônica. (SKIDMORE, 1982, p. 89).

Caputo e Melo (2009, p. 15) ao analisarem a industrialização brasileira dos anos 1950 a partir da instrução 113 da SUMOC, ressaltam que Vargas buscava montar uma infraestrutura adequada para o desenvolvimento econômico, visando possibilitar a integração da indústria pesada de bens de capital e de insumos e aplicar capitais públicos em empreendimentos estratégicos para o desenvolvimento, como petróleo, eletricidade e siderurgia, promovendo assim, uma integração vertical da industrialização.

No início década de 1950 os Estados Unidos acenaram positivamente para oferecer assistência técnica e empréstimos em longo prazo para o desenvolvimento econômico da indústria de base. Este período foi de crescimento do capitalismo mundial, os Estados Unidos buscavam ampliar as fronteiras de seu espaço de atuação na busca de novos mercados para investimentos. No Brasil esse avanço estadunidense deu origem a organização da Comissão Mista Brasil - Estados

Unidos para o Desenvolvimento Econômico (SKIDMORE, 1982, p. 125). O objetivo era criar condições para eliminar os obstáculos de investimentos públicos e particulares, estrangeiros e nacionais, necessário para promover o desenvolvimento econômico do país.

O trabalho da comissão resultou no planejamento da política de investimentos e como resultado imediato tem-se a criação, em 1952 do BNDE (Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico), segundo Azevedo (2002 s/p)

O Banco atuaria como órgão formulador e executor da política nacional de desenvolvimento econômico. Seu papel como fornecedor de recursos para projetos que demandavam financiamentos a longo prazo foi essencial, já que na época o sistema financeiro nacional operava apenas com empréstimos de curto prazo (duplicatas de sessenta dias).

O banco destinava-se a anular ou reduzir as deficiências infraestruturais que impediam o desenvolvimento da economia. A ação do banco era de prover recursos a longo prazo para empresas privadas e governamentais que objetivassem investimentos em infraestrutura e na indústria de base. A comissão também estabelecia objetivos e linha para os grandes investimentos nas áreas de transportes e energia, considerados como os dois principais pontos de estrangulamento da economia (SKIDMORE, 1982, p. 125).

Durante o seu segundo governo Vargas, tentou adotar medidas para sanar estes pontos, mas as necessidades exigiam vultosos investimentos.

O projeto do governo Vargas, para o desenvolvimento das atividades industriais, preocupava-se com questões tais como: as carências de infraestrutura, desenvolvimento da indústria de base, a busca de recursos públicos e privados e a ação das empresas estatais (CASALECCHI, 2002, p. 23).

Vargas compreendeu desde o início de seu governo que era necessário resolver as carências na área de energia e transporte para alcançar o desenvolvimento econômico do país. O Programa do Petróleo Nacional de 1953 contou com ampla mobilização popular, cabendo “à União o monopólio no que se refere à pesquisa, lavra e refino, enquanto a comercialização de seus derivados seria realizado pelas empresas estrangeiras” (CASALECCHI, 2002, p.24) . No que tange a energia elétrica, foi apresentado em 1954 o Plano Nacional da Eletrificação. Quanto aos transportes, a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos elaborou entre

1951 e 1953 41 projetos que englobavam transporte e energia, sendo que desses, 15 projetos receberam um total de 186 milhões de dólares, a grande maioria, empresas norte-americanas ligadas a grupos nacionais (CASALECCHI, 2002, p. 24).

Além desses dois setores havia outro setor de suma importância, era o desenvolvimento da indústria de base, no qual segundo Vargas, o Estado deveria contribuir para tal desenvolvimento. Segundo os relatórios da Missão Cooke e Missão Abbink, este era o objetivo, investigar e investir nas possibilidades para que economia brasileira se desenvolvesse. Dentro desta linha, cabia ao Estado propor incentivos por meio de concessões de isenção, subsídios e proteção cambial, além de ser ele o investidor em infraestrutura, pois o capital privado, tanto nacional como estrangeiro não teriam interesse nessa área.

Para tais investimentos em infraestrutura, o governo contou com os financiamentos do Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) e o Eximbank.¹³ Além disso, usou de taxas adicionais restituíveis sobre o imposto de renda, reservas e lucros de empresas e o BNDE, que provia os recursos para infraestrutura tanto para empresas governamentais como privadas, diretamente orientado para o propósito de acelerar o processo de diversificação industrial.

Os investimentos em transportes tiveram um sistema de financiamento baseado na vinculação do produto da arrecadação de tributos de competência federal ao setor de transportes, permitindo a integração dos planejamentos físicos e financeiros para a execução da política governamental, como o Imposto Único sobre Combustível e Lubrificantes Líquidos e Gasosos de 1945, que previa o repasse de parcelas do recurso para o Estado.

Assim como nos Estados Unidos e outros países, o Estado brasileiro conheceu um intenso processo de construção institucional, um período regulamentador do regime com a criação de inúmeras agências, órgãos e empresas estatais com vistas a equilibrar o consumo e a produção em setores agrícolas e extrativistas, ou controlar suas importações e exportações, bem como incentivar a indústria privada e implantar a infraestrutura básica para a industrialização.

Durante o segundo governo de Vargas (1951 – 1954) esse processo institucional brasileiro já estava em andamento, diferente do início do seu primeiro

¹³EXIMBANK (EXPORT-IMPORT BANK - USA) funciona como uma agência governamental americana independente, tendo como objetivo facilitar o financiamento de exportações de produtos e serviços americanos, por meio da absorção de riscos de crédito que estão fora do alcance do setor de bancos privados.

mandato (1930), onde não contava com um aparato institucional capaz de auxiliar nas questões necessárias ao desenvolvimento industrial. Ele próprio foi o criador de diversos órgãos e agências. Destaca-se a criação da CSN (Companhia Siderúrgica Nacional), em 1941, da Companhia Vale do Rio Doce, em 1942, criada para obter matéria-prima para a indústria pesada. Além destas, pode-se destacar também a criação do Conselho Nacional do Petróleo, em 1938, o Conselho de Águas e Energia (1939), a Comissão Executiva do Plano Siderúrgico Nacional (1940), e a Comissão do Plano Rodoviário Nacional (1942), pois eram necessárias fontes de energia para movimentar o Parque Industrial, que tiveram sua solução inicial com base no investimento estatal ou na forma de empresas de economia mista e, finalmente a Petrobrás em 03 de outubro de 1953¹⁴ para produção de insumos básicos voltados a indústria.

O ano de 1953 foi marcado por um programa anti-inflacionário penoso e impopular, pois além dos pontos de estrangulamento internos já mencionados, Vargas contava com um estrangulamento externo e desequilíbrios internos causados pela alta da inflação. O aumento no custo de vida da população gerou manifestações, as reformas cambiais e os corte nas importações, além do balanço de pagamentos ocasionado pela insistente política de elevado preço do café no exterior, que custava elevadas divisas ao país.

Durante a década de 1950 foram promovidas várias medidas destinadas a incentivar o desenvolvimento econômico, com ênfase na industrialização e em suprir a carência de infraestrutura, pontos já elencados como estranguladores do desenvolvimento econômico do país. Ao mesmo tempo em que tentava dinamizar a economia, outro problema vinha se formando, a inflação.

¹⁴ A criação da Petrobras é resultado da campanha popular que começou em 1946, com o histórico slogan "O petróleo é nosso".

Tabela 1 Brasil – Variação Anual da Inflação 1949 - 1953

Ano	Inflação/Variação %
1948	8,3
1949	12,2
1950	12,4
1951	11,9
1952	12,9
1953	20,8

Fonte: SANTOS, Wanderley dos S. **Que Brasil é Este?** Manual de Indicadores Políticos e Sociais. Rio de Janeiro, UPERJ/Vertice, 1990, p. 40 *apud* Fausto (2000).

Conforme percebemos na tabela apresentada anteriormente, a média de variação da inflação de 1950 fica em 12,4, saltando para 20,8 em 1953. Fausto (2000) explica que esse aumento inflacionário estava ligado a alta dos preços do café em 1949, o que havia gerado um aumento nas divisas, que convertidas, geraram um aumento no volume da circulação de moedas, o que estimulou a procura de bens e conseqüentemente o aumento dos preços.

Outro fator considerável seria que, mesmo com os pontos de estrangulamento nos setores de energia e transporte, a expansão industrial vinha sendo estimulado, porém, isso gerava um alto custo, acarretando no preço final aos produtos. Latini (2007) comenta que em 1951, Getúlio Vargas criou a Comissão de Desenvolvimento Industrial (CDI) e em 1952 instalou a Subcomissão de Jipes Tratores, Caminhões e Automóveis.

De acordo com Latini (2007), a subcomissão tinha dois objetivos, um deles era apresentar medidas à promoção da indústria automobilística e propor providencia à implantação de tal ramo industrial. Após um levantamento realizado, a subcomissão verificou três pontos essenciais para o desenvolvimento desse setor: o mercado interno já atingido pela indústria automobilista, ainda era pequeno, porém, não podia negar seu papel frente à economia; além disso, destacava o problema dos transportes e a falta de mão de obra especializada e matéria-prima.

Em março de 1953, Vargas tomou algumas medidas para favorecer a indústria nacional de autopeças já existente, proibindo a importação de autopeças com similar nacional e a entrada de veículos completos.

A demanda derivada das grandes montadoras estrangeiras aqui instaladas estimulou o surgimento, crescimento e modernização de pequenas e médias empresas nacionais de autopeças. O crescimento da massa salarial da economia dinamizou a indústria de bens de consumo corrente (tecidos, alimentos, etc), que contava com forte presença de capital nacional. (LATINI, 2007, p. 107)

A indústria automobilística é uma indústria de integração e, ao se desenvolver propagou efeitos dinâmicos e complementares sobre os demais setores industriais. Apesar dos primeiros incentivos terem sido realizados no governo Vargas, foi somente com JK, que a indústria automobilística alcançou sua era de ouro.

Certamente todos os esforços durante as duas fases do governo Vargas foram importantes para a implantação industrial no Brasil. O país era comandado por uma elite agroexportadora, que viu seus interesses colocados para segundo plano quando a opção para o desenvolvimento econômico passou a ser a instalação de um parque industrial capaz de suprir as necessidades internas diminuindo as importações. Diante dos entraves para a instalação de indústrias, suprir a carência das fontes de energia e de infraestrutura foram projetos de primeira necessidade para alavancar no processo de industrialização. O contexto econômico do Brasil mencionado mostrou a transferência do capital agroexportador para o industrial, amparado no capital estrangeiro, principalmente norte-americano, por meio de estudos, via intervenção estatal, marca permanente na política desenvolvimentista de Getúlio Vargas.

Contudo, o papel mediador desempenhado pelo Estado na constituição do capitalismo industrial brasileiro foi o ponto de equilíbrio do desenvolvimento, com ações que vão desde medidas tributárias às de infraestrutura, com a criação de empresas públicas a partir da década de 40, que investem em setores como o ferro, o aço, a energia elétrica e combustível. Outro destaque foi a atuação em relação à política cambial favorecida pelo aumento das importações de café entre 1949 e 1954, que veio a beneficiar a importação de insumos básicos e bens de capital necessários a industrialização. Quando o setor cafeeiro entra em crise, a partir de meados da década de 1950, o Brasil já contava com um aparato industrial fundamental para que o Plano de Metas de JK pudesse ser colocado em prática. Percebemos que antes do Plano de Metas, a industrialização era limitada, devido à dependência ao setor exportador, principal gerador de divisas necessárias à

importação de bens de produção, não tendo assim autonomia para se desenvolver. Sobre o Plano de Metas pretende-se aprofundar nos próximos capítulos.

3 O GOVERNO DE JUSCELINO KUBITSCHKEK: O Plano de Metas e o transporte rodoviário

O capítulo a seguir busca conhecer a política econômica do Plano de Metas, proposto pelo candidato e posterior presidente do Brasil, Juscelino Kubitschek, bem como analisar as metas referente ao desenvolvimento do transporte rodoviário no país. Buscou-se organizar o estudo em três partes, onde expomos o contexto político do governo e as metas 8, 9 e 27, pois as duas primeiras metas estão relacionadas diretamente as estradas de rodagem e a última, trata da implantação da indústria de base, especificamente a automobilística, onde analisaremos no próximo capítulo a relação de ambas ao desenvolvimento industrial e econômico do país. Assim, propomos os seguintes subcapítulos: – O governo JK e o Plano de Metas, – O desenvolvimento do transporte rodoviário e as metas 8, 9 e por último – Meta 27: a indústria automobilística.

3.1 O governo JK e o contexto do Plano de Metas

O governo de Juscelino Kubitschek pode ser considerado de estabilidade política, apesar dos percalços ocorridos entre sua vitória e sua posse. Fausto (2000, p. 422), considera que “foram anos de otimismo, embalados por altos índices de crescimento econômico e pelo sonho realizado da construção de Brasília”.

Benevides (2002, p. 25) afirma que a estabilidade política só foi possível pela capacidade de negociação que o governo possuía, e também, por contar com confortável maioria parlamentar, fruto de alianças de campanha. JK governou num período em que o funcionamento dos mecanismos eleitorais, a atuação dos partidos políticos, do Congresso e a presença do Judiciário, eram condizentes ao grau de democracia então vigente.

O populismo exigia uma aliança política conservadora, que reunia os interesses da burguesia comercial, da oligarquia rural e da classe média tradicional, representadas no PSD e no PTB, partidos que personificavam a herança getulista e que levaram Juscelino ao poder. Podemos destacar nesse quadro também a

cooptação dos militares pelo governo, o papel do congresso nas disputas orçamentárias, o Plano de Metas e a administração paralela, que era paralela a administração formal, conciliando as forças políticas e econômicas.

Juscelino representava uma aliança conservadora, reunindo os interesses dos diversos extratos sociais, o que garantia o apoio à industrialização modernizante aliada a estabilidade social, gerando emprego e o controle das reivindicações sindicais.

Em 1956, Juscelino Kubitschek assumiu a presidência do país comprometido com suas promessas de campanha, estas embasadas nos estudos elaborados a partir de dados reunidos por um grupo de apoio, coordenados por Lucas Lopes, que configurou no Plano de Metas. Latini (2007, p. 106) afirma que o plano

concentrou-se em projetos nas áreas de industrialização e correção dos pontos de estrangulamento da economia brasileira, principalmente nos setores de energia e transporte, partindo de estudos realizados no segundo governo Vargas.

O autor destaca entre esses estudos, o papel do Grupo Misto BNDE-Cepal, os relatórios da Comissão Mista Brasil - Estados Unidos e do Conselho de Desenvolvimento Industrial (CDI), além do Conselho do Desenvolvimento, criado especificamente para detalhar e coordenar a execução do Plano de Metas.

Desde a ascensão ao poder em 1956, Juscelino marcou o início de um processo acelerado de industrialização ajustado aos interesses do capital internacional e na concretização do Plano de Metas, que contava com metas quantitativas determinadas, com base em projetos específicos, como a geração de energia elétrica e o transporte rodoviário e também, com projetos que estavam ainda em estudos, como a siderurgia e da indústria automobilística.

Abreu, s/d, destaca o papel do ISEB¹⁵ dentro da política nacional-desenvolvimentista, esboçando que havia uma proximidade nas ideias de desenvolvimento através da intensificação da industrialização

¹⁵ O Instituto Superior de Estudos Brasileiros, ou ISEB, criado em 1955, tinha como objetivo principal a discussão em torno do desenvolvimentismo e, a princípio, a função de validar a ação do Estado, durante o governo de Juscelino Kubitschek, estava vinculado ao Ministério de Educação e Cultura, tendo autonomia administrativa, liberdade de pesquisa e estava destinado ao estudo, ao ensino e à divulgação das ciências sociais.

Para esses intelectuais, o Brasil só poderia ultrapassar a sua fase de subdesenvolvimento pela intensificação da industrialização. A política de desenvolvimento deveria ser uma política nacionalista, a única capaz de levar à emancipação e à plena soberania. Sua implementação introduziria mudanças no sistema político, determinando a substituição das antigas elites dirigentes do país. (ABREU, s/d)

O nacionalismo não foi, entretanto, um projeto político que prevaleceu na orientação dada ao desenvolvimento industrial pelo governo JK, já que foi incentivada a política de cooperação internacional. Mas é inegável que o governo deu amplo apoio aos empresários nacionais e facilitou investimentos do capital nacional.

A política de desenvolvimento adotada durante o governo de JK (1956-1961) visava então acelerar o processo de industrialização ligado a investimentos estrangeiros. Para os desenvolvimentistas, nacionalismo partia do desenvolvimento econômico com a participação do capital estrangeiro, essa seria a condição essencial para que o país superasse o subdesenvolvimento, obtendo recursos externos, tanto com investimentos diretos, financiamentos ou empréstimos.

Para uma melhor compreensão, observa-se a tabela do Plano de Metas, esta apresenta-se dividida em cinco setores: Energia, Transportes, Alimentação, Indústria de base e Educação. O plano contava ainda com uma meta síntese, a construção de Brasília, que já estava previsto na Constituição, sendo concretizada por tal governo.

Tabela 2 - Plano de Metas

I – SETOR DE ENERGIA	
Meta 1	Energia elétrica – Elevação da potência, instalada de 3.000.000 kW para 5.000.000kW até 1960 e ataque de obras que possibilitarão o aumento para 8.000.000 kW em 1965.
Meta 2	Energia Nuclear –Instalação de uma central atômica pioneira de 10.000 kW e expansão da metalurgia dos minerais atômicos.
Meta 3	Carvão Mineral – Aumento da produção de carvão de 2.000.000 para 3.000.000 de toneladas/ano, de 1955 a 1960, com ampliação de utilização <i>in loco</i> para fins elétricos dos rejeitos e tipos inferiores.
Meta 4	Petróleo (produção) – Aumento da produção de petróleo de 6.800 barris, em fins de 1955, para 100.000 barris de média de produção diária, em fins de 1960.
Meta 5	Petróleo (refinação) – Aumento da capacidade de refinação de 130.000 barris diários, em 1955, para 330,000 barris diários, em fins de 1960.

II – SETOR DE TRANSPORTE	
Meta 6	Ferrovias (reaparelhamento) – com investimentos de US\$ 239 milhões e Cr\$ 39,8 bilhões.
Meta 7	Ferrovias (construção) – Construção de 2.100 km de novas ferrovias, 280 km de variantes de alargamento de bitola.
Meta 8	Rodovias (pavimentação) – Pavimentação asfáltica de 5.000 km de rodovias até 1960.
Meta 9	Rodovias (construção) – Construção de 12.000km de rodovias de 1ª classe até 1960.
Meta 10	Portos e dragagem – reaparelhamento e ampliação de portos e aquisição de uma frota de dragagem com investimentos de US\$ 32,5 milhões e Cr\$ 5,9 bilhões.
Meta 11	Marinha mercante – Ampliação da frota de cabotagem e longo curso de 300.000 toneladas e da frota de petroleiros de 330.000 toneladas.
Meta 12	Transporte aeroviário – renovação da frota aérea comercial com compra de 42 aviões.
III – SETOR DE ALIMENTAÇÃO	
Meta 13	Produção agrícola (trigo) – Aumento da produção de trigo de 700.000 toneladas para 1.500.000 toneladas.
Meta 14	Armazéns e silos – Construção de armazéns e silos para uma capacidade estática de 742.000 toneladas.
Meta 15	Armazéns e frigoríficos – Construção e aparelhamento de armazéns frigoríficos para uma capacidade estática de 45.000 toneladas.
Meta 16	Matadouros industriais – Construção de matadouros com capacidade de abate diário de 3.550 bovinos e 1.300 suínos.
Meta 17	Mecanização da agricultura – Aumento do número de tratores em uso na agricultura de 45.000 para 72.000 unidades.
Meta 18	Fertilizantes – Aumento da produção de adubos químicos de 18.000 toneladas para 120.000 toneladas de conteúdo de nitrogênio e anidrido fosfórico.
IV – SETOR INDÚSTRIA DE BASE	
Meta 19	Siderúrgica – Aumento da capacidade de produção de aço em lingotes de 1.000.000 para 2.000.000 toneladas por ano, em 1960, e para 3.500.000 toneladas, em 1965.
Meta 20	Alumínio – Aumento da capacidade de produção e refino de alumínio de 2.600 para 18.800 toneladas, em 1960, e 42.000 toneladas em 1962.
Meta 21	METAIS NÃO-FERROSOS – Expansão da produção e refino de metais não-ferrosos (cobre, chumbo, estanho, níquel etc.).
Meta 22	Cimento – Aumento da capacidade de produção de cimento de 2.700.000 para 5.000.000 de toneladas anuais em 1960.
Meta 23	Álcalis – Aumento da capacidade de produção de álcalis de 20.000 toneladas, em 1955, para 152.000 toneladas anuais, em 1960.
Meta 24	Celulose e papel – Aumento da produção de celulose de 90.000 para 260.000 toneladas e de papel de jornal de 40.000 para 130.000 toneladas, entre 1955 e 1960.
Meta 25	Borracha – Aumento da produção de borracha de 22.000 para 65.000 toneladas, com início da fabricação da borracha sintética.
Meta 26	Exportação de minério – aumento da exportação de minério de ferro de 2.500.000 para 8.000.000 toneladas e preparação para exportação de 30.000.000 toneladas do próximo quinquênio.
Meta 27	Indústria automobilística – Implantação da indústria para produzir 170.000 veículos nacionalizados em 1960.
Meta 28	Construção naval – Implantação da indústria de construção naval.
Meta 29	Indústria mecânica e de material elétrico pesado – Implantação e expansão da indústria mecânica e de material elétrico pesado.

IV – SETOR DA EDUCAÇÃO	
Meta 30	Pessoal técnico – Intensificação da formação de pessoal técnico e orientação da Educação para o Desenvolvimento.

Fonte: Conselho do Desenvolvimento, Presidência da República, “Relatório do Diretor Executivo”. Atividades do ano de 1958, Volume I, Rio de Janeiro, 1959 *apud* LATINI, 2007, p. 338 – 342.

Para colocar em prática o slogan de progresso da campanha, “50 anos em cinco”, baseado no Plano de Metas exposto acima, foram elaborados imediatamente à posse do presidente, projetos e planos mais precisos que contaram com o apoio do Conselho do Desenvolvimento, órgão que contava com grupos de estudo e com a administração paralela. O Conselho do Desenvolvimento era o responsável pela coordenação e execução do Plano de Metas.

O lema de progresso da campanha mostrava quais eram os planos do candidato para o país, no qual visava o desenvolvimento baseado em estudos realizados no conceito de pontos de estrangulamento elaborados pela Comissão Mista.

Posterior aos estudos que definiram os pontos de estrangulamento “Desenvolveu-se depois, com trabalhos do BNDE e do próprio grupo do Plano de Metas, a teoria dos pontos de germinação, envolvendo uma análise mais sofisticada” [...] (LATINI, 2007, p. 111).

Faro e Silva (2002, p. 69), corroboram com Latini, ao afirmar que os

pontos de germinação [...] tinham como fundamento a identificação de setores que, uma vez adequadamente estimulados, poderiam apresentar capacidade de crescimento, e atendendo à necessidade de ampliação de setores de infraestrutura básica, notadamente nas áreas de energia e transporte, previamente apontadas como ponto de estrangulamento[...]

Percebe-se a preocupação dos articuladores em viabilizar meios para colocar em prática o projeto de industrialização e concretização do Plano de Metas, eliminando os pontos de estrangulamento e criando pontos de germinação.

Latini (2007) segue ainda afirmando que era necessário compatibilizar com certo grau de estabilidade de preços e viabilidade cambial, para isso, os grupos de estudo elaboraram documentos com uma programação monetária e fiscal, além da reforma cambial.

Brum (1991, p. 100) ressalta que o programa tinha

dimensões muito ambiciosas, superiores às reais possibilidades do país para realizá-lo. Face à insuficiência de recursos próprios, carreados através dos canais costumeiros, o governo vai lançar mão de duas outras fontes adicionais: a inflação e o capital estrangeiro.

Os estudos elaborados pelos grupos e comissões apontavam para a questão da inflação, como citado por Brum, e colocavam o problema como algo que deveria ser observado logo no primeiro ano de governo, seguido concomitantemente pela execução do Plano de Metas.

Com o objetivo de sensibilizar o novo presidente para o esforço de contenção da inflação e saneamento do balanço de pagamentos, ainda antes da posse Roberto Campos¹⁶ organizou um grupo de trabalho para desenvolver diretrizes gerais, [...] que dava especial ênfase às consequências negativas da inflação e recomendava as seguintes ações corretivas: uma política de contenção orçamentária, uma política de controle de crédito, o sofreamento de reivindicações salariais e melhor utilização da capacidade produtora. No tocante à correção do desequilíbrio do balanço de pagamentos, além da condição prévia de combate à inflação, recomendaram-se duas providências: reforma cambial baseada num sistema de taxa flexível e reforma de tarifas aduaneiras, substituindo o sistema de taxas específicas por percentuais *ad valorem*¹⁷. Dava-se ênfase à necessidade de uma política ativa de exportação e de aumento do ingresso de capitais estrangeiros. (LATINI, 2007, p. 112)

Percebe-se que apesar dos estudos apontarem as formas para a contenção da inflação, não foi essa a política adotada pelo governo. A política econômica de JK tinha uma visão estruturalista, acreditava-se que a inflação era necessária para que houvesse o desenvolvimento, assim, não podia ser combatida, era aceitável uma inflação administrada. A contenção orçamentária e o controle de crédito iam à contramarcha a proposta de industrialização.

Além da inflação, o segundo ponto destacado referente à reforma cambial, fora descartado pelo governo. Assim, permanecia o modelo de substituição das importações com elevado nível de proteção, apesar dos estudos terem apontado para necessidade de expansão do mercado exportador baseado nos princípios da liberdade de mercado. Além disso, havia a necessidade de atrair financiamentos para essas indústrias nacionais, já que não se contava com recursos internos suficientes e da inexistência de uma política de financiamento para implantação de tal parque industrial moderno.

¹⁶ Foi colaborador e executor do Plano de Metas, além de criador do BNDES e do Estatuto da Terra.

¹⁷ É um imposto fixado em percentagem do valor da transação. Sua forma de cobrança é determinado quanto ao peso ou volume. Em geral, é um imposto agregado pelas transportadoras.

Quanto aos grupos de estudo, para a elaboração e desenvolvimento das metas, Latini (2007, p. 108) afirma que

em alguns casos, quando se definiam os programas, os grupos eram extintos. Em outros, permaneciam porque era necessário que exercessem funções normativas. Esse foi o caso do grupo da indústria automobilística, que se transformou em grupo executivo.

Esses grupos podem ser entendidos sob a égide da administração paralela. Consta-se que houve razões e condições que levaram o governo a optar por uma determinada estratégia administrativa visando à implementação do Programa de Metas. Alguns autores corroboram com a ideia que a política clientelista persistia, e muitos órgãos visavam apenas à preservação do status, o que minava a competência administrativa de tal. A administração paralela era então, uma alternativa viável, já que uma reforma administrativa global provocaria uma ruptura com o estilo conciliatório do governo.

Um dos principais problemas enfrentado pela administração paralela se referia à criação ou seleção de órgãos viáveis para a prática do Plano de Metas, pois as metas ou eram de estrutura, decorrentes dos pontos de estrangulamento interno, ou metas de substituição de importações, decorrentes dos pontos de estrangulamento externos. Assim, a execução do Plano envolvia ou oferta de tecnologia ou de recursos financeiros. Diante dos entraves, a necessidade da penetração do capital estrangeiro era fundamental, o que veio a ocorrer de forma maciça ocupando os ramos da indústria pesada.

O capital estatal ficou encarregado de viabilizar os problemas internos, como o programa de infraestrutura, destinado a sustentar o modelo através da construção de rodovias e da ampliação do potencial de geração, transmissão e distribuição de energia elétrica. Para tanto, JK contou com o BNDE, órgão público que disponibilizava os recursos necessários para financiar tais metas, além da iniciativa privada.

Faro e Silva (2002, p. 84) destacam que

para a execução do plano foram adotadas tarifas aduaneiras efetivamente protecionista, complementada em um sistema cambial que subsidiava tanto importação de bens de capital como insumos básicos e que atraía investimentos direto por parte do capital estrangeiro, contando com uma política monetária e fiscal expansionista.

Diante de tais condições necessárias a consolidação do Plano de Metas, os autores colocam ainda a coordenação do Conselho de Desenvolvimento, que ia revendo as metas à medida que estas iam sendo realizadas, ou mesmo quando era necessário ajuste para a concretização.

Outro destaque refere-se ao papel dos investimentos estatais, visto que não se dispunha de reservas suficientes, este ficou destinado aos investimentos em infraestrutura, nos setores de energia e transporte, além do BNDE e capitais privados, como já citados.

A execução do Plano de Metas realmente acelerou o país, não somente com a concretização das metas, mas no que diz respeito à população. O modo de vida norte-americano ou 'american way of life', durante a década de 1950, exercia influência sobre os demais países. Um modelo de sociedade caracterizado por um elevado padrão de vida associado ao consumo maciço de produtos como automóveis e eletrodomésticos. Esses valores eram refletidos no mundo capitalista por meio da intensa propaganda, através do cinema e da televisão. Havia para o período um clima de entusiasmo, e no Brasil os reflexos desse modo de vida se faziam importantes para a concretização das metas do governo. As indústrias estavam produzindo bens de consumo, assim, o papel da população era adquiri-los para aquecer a economia do país.

Nesse contexto, observamos as metas ligadas ao setor do transporte rodoviário (metas 8 e 9) ligado ao desenvolvimento das metas do setor da indústria de base, mais especificamente a indústria automobilística (meta 27).

3.2 O desenvolvimento do transporte rodoviário brasileiro na primeira metade do século XX e as metas 8 e 9

A decadência das ferrovias de passageiros no Brasil se deu entre 1940 e 1960, onde os governadores passaram a investir em rodovias paralelas as linhas férreas, com incentivo do governo federal que havia escolhido a modalidade rodoviária como atalho ao crescimento econômico durante a década de 1950. Assim, "a produção de automóveis e a construção de estradas eram vistas como a

opção de transporte mais adequada para promover o crescimento econômico mais rapidamente” (FERREIRA e BASSI, 2011, p. 34).

Como vimos no subcapítulo anterior, o governo de Juscelino Kubitschek assumiu a presidência da república com o discurso de modernizar e transformar a economia brasileira por meio do Plano de Metas, capaz de fazer o Brasil crescer “50 anos em cinco”, prevendo investimentos em setores estratégicos da economia brasileira, como energia, transporte, alimentação, indústria de base, educação e na construção de Brasília.

O transporte rodoviário no Brasil, conforme estudo do Ministério dos Transportes/DNIT, só veio a receber incentivos após a década de 1920

Durante o Governo de Washington Luís (1926-1930) ocorreu o grande impulso para o desenvolvimento do rodoviarismo brasileiro. Com o Plano Catrambi foram estabelecidas as bases da Rede Rodoviária do Brasil, o primeiro do gênero. Nele estavam categorizadas duas classes de rodovias:

- Estradas Federais ou troncais de penetração em número de 17; e
- Estradas Estaduais ou de união dos estados em número de 12.

(SANDOVAL, s/d)

Este estudo do Ministério do Transporte, intitulado *Breve Histórico sobre a Evolução do Planejamento Nacional de Transportes*, elaborado por Marco A. L. Sandoval, faz um levantamento do transporte brasileiro. Com base nesse, percebemos a precariedade e a necessidade dos investimentos em estradas de rodagem no Brasil para a década de 1950.

A construção da Rio - São Paulo e o asfaltamento da Rio – Petrópolis são da década de 1920, ambas, consideradas marco no desenvolvimento do transporte rodoviário, assim, “Em 1930, no ano em que Getúlio Vargas depôs o Presidente Washington Luís, existiam 2.255 km de estradas de rodagem e 5.917 km de estradas carroçáveis, em mau estado de conservação”. (SEMAN *apud* SANDOVAL s/d. *Breve Histórico sobre a Evolução do Planejamento Nacional de Transportes*).

Constatamos que a elaboração do primeiro projeto para o desenvolvimento dos transportes foi realizado ainda no primeiro governo Vargas, chamado de Plano Geral Nacional de Viação, este privilegiou a ligação das ferrovias e da rede fluvial para dinamizar o setor

No ano de 1944, ainda durante o governo de Vargas foi criado o Plano Rodoviário Nacional, este propunha o aproveitamento econômico da malha rodoviária existente, e a construção de 27 rodovias federais, subdivididas em três eixos, conforme afirma Sandoval s/d

O que possibilitou, a partir da década de 1940, a evolução da malha rodoviária brasileira, foi o Plano Rodoviário Nacional, que previa 27 diretrizes principais distribuídas em seis rodovias longitudinais, 15 transversais e seis ligações, totalizando, na época, 35.574 km, os quais receberam o símbolo BR.[...] (SEMAN *apud* SANDOVAL s/d).

Percebemos que o primeiro eixo era constituído por seis rodovias longitudinais no sentido norte – sul, o segundo era constituído por 15 rodovias transversais no sentido leste – oeste e o terceiro, constituído por seis rodovias de ligações.

Em 1944 foi criado o Plano Rodoviário Nacional – PRN, que pretendia fundamentalmente, ligar o país de Norte à Sul e cortá-lo em outras direções, estendendo sobre o território nacional uma trama de vias de comunicação eficiente.(SANDOVAL, s/d).

Foram concluídos nesse período outros acessos e interligações de importância nacional, conforme aponta Sandoval, estas visavam estimular o crescimento urbano pelo imenso território. Constatamos que a opção pelo transporte rodoviário estava suplantando as outras modalidades

A partir da segunda metade da década de 1940, se intensificou a construção de estradas, muitas delas, com traçados paralelos aos ferroviários. Ao invés de se estimular a integração intermodal de transportes, acirrava-se a competição principalmente entre rodovias, ferrovias e navegação de cabotagem. (SANDOVAL s/d).

Assim, era evidente o incentivo progressivo às rodovias, e para tal desenvolvimento era necessário investimento, que inicialmente contaram com a criação de vários impostos visando à captação de recursos, como o Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes Líquidos e Gasosos – IUCLLG, que previa o repasse de parcela dos recursos para os Estados aplicarem em infraestrutura.

Percebe-se que a partir de finais da década de 1940 surgiram vários órgãos e leis que buscavam dinamizar o setor de transporte no Brasil, sendo o DNER o principal responsável pelo transporte rodoviário

O DNER definia seus objetivos emergenciais, no início da construção de trechos considerados de maior relevância geoeconômica e geopolítica: implantação da Rio-Bahia (antiga BR-4, atual BR-116, pavimentada e concluída em 1963), nova Rio - São Paulo (via Presidente Dutra, concluída em 1951), conclusão do seguimento São Paulo – Curitiba – Lajes - Porto Alegre (BR-2, atual BR-116, concluída na segunda metade dos anos 50), nova Rio - Belo Horizonte (antiga BR-3, atual BR-135, concluída na segunda metade dos anos 50) etc. No Nordeste, as principais vias estavam a cargo do DNOCS - Departamento Nacional de Obras Contra as Secas, e só passaram à jurisdição do DNER em 1951. No estado de São Paulo, em 1944, foi construída a Via Anchieta, primeira auto-estrada brasileira, ligando a cidade de São Paulo a Santos, marcando uma importante evolução técnica no domínio da construção de rodovias. (DILMA A. DE PAULA apud SANDOVAL)

O Plano Geral de Viação Nacional, após ter sido revisado, propôs a criação de uma rede rodoviária de 61.000 km, estando subdividido em cinco eixos rodoviários radiais, nove longitudinais, 23 transversais e 42 de ligação. Após aprovação em 1948, este se transformou no Plano Nacional de Viação de 1951, composto pelos Sistemas Ferroviário, Rodoviário, Fluvial, Marítimo e o novo modo de transporte Aeroviário.

A modalidade rodoviária como alternativa para atender as necessidades do transporte, deu-se principalmente devido a algumas vantagens que este apresentava em relação aos demais, Almeida apud Latini (2007, p. 93), destaca “o menor período de maturação dos investimentos, maior economicidade destes, maior flexibilidade, permitindo diversificar mais correntes de tráfego”, além da progressiva deterioração do sistema ferroviário e fluvial, devido à falta de equipamento, conservação e expansão.

Sandoval (s/d) destaca que

apesar da necessidade do país na época e do caráter eminentemente técnico do PNV de 1951, ele nunca foi formalmente aprovado pelo Governo Federal, mas o governo de Juscelino Kubitschek, tendo em vista a urgência do seu Programa de Metas, solicitou e obteve a aprovação por Lei, como que a título provisório, de relações descritivas de um Plano Rodoviário Nacional e de um Plano Ferroviário Nacional (Lei nº 2.975/1956).

Até 1956, buscou-se desenvolver planos para o transporte rodoviário que viabilizassem o desenvolvimento das atividades produtivas, a ocupação e a defesa do território nacional. Latini (2007, p. 95) afirma que “os transportes ferroviários eram absolutamente deficientes, e nossas ferrovias estavam no limite da exaustão.” Além disso, ele segue afirmando que o transporte rodoviário era limitado pelos pequenos

trechos de péssimas condições e de difícil acesso, sendo que poucos apresentavam asfalto.

Na política do transporte rodoviário, percebemos o papel da rodovia nas políticas de ocupação do território brasileiro, pois, em nome de interesses econômicos, foi concedido à rodovia o papel de via pioneira de penetração.

O transporte rodoviário no contexto do Plano de Metas, como observado na tabela 2, estava inserido nas metas 8 e 9, além da meta 27, com a implantação da indústria automobilística que necessitava de estradas de rodagem para os veículos produzidos, além da meta síntese da construção da nova capital que requeria elos de ligação entre a nova capital e o restante do país.

A meta 8 do Plano de Metas correspondia à pavimentação das estradas já existentes, essa era fixada em 5.000 km a serem pavimentadas entre 1956 e 1960, financiado pelo governo federal. Na meta 9 estava previsto um programa de construção de rodovias, que apontava para 12.000 km de novas rodovias de primeira classe. Nessa proposta, incluíam-se importantes ligações entre Brasília e as diversas regiões do país.

Para a concretização de tais metas, Brum (1991, p. 100) destaca os empréstimos externos,

que destinavam-se sobretudo a construção de obras públicas, como rodovias, ferrovias, usinas hidrelétricas, usinas siderúrgicas, etc.[...] Na ótica governamental desenvolvimentista, a colaboração do capital estrangeiro é fundamental para o desenvolvimento do país e, portanto, é bem vindo.

Destaca-se o papel da Comissão Mista Brasil - Estados Unidos, que apresentou projetos direcionados ao setor de estradas de rodagens, aprovados pelo governo federal, para adquirir equipamentos importados para a construção, a pavimentação e a manutenção de rodovias, com recursos externos e internos.

O gráfico a seguir representa a concretização das metas 8 e 9.

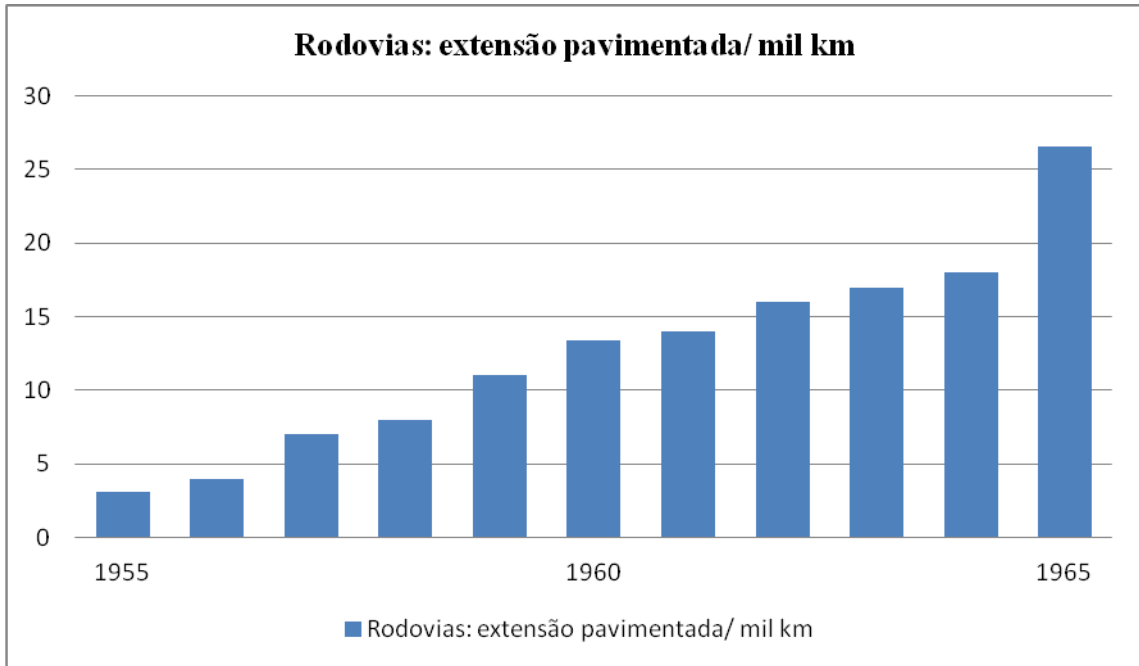


Gráfico 1 - Desenvolvimento do Transporte Rodoviário

Fonte: Banco de Dados/Ibre/FGV *apud* Faro e Silva, 2000, p. 99.

O gráfico 1 aponta a evolução da malha rodoviária brasileira a partir de 1955. Notamos a crescente evolução deste modal, sendo que posterior ao governo de Juscelino, tal continuou a desenvolver-se. A meta referente a pavimentação das rodovias foi ultrapassada, (FARO e SILVA, 2000), pois a previsão inicial era de 3.000km, posteriormente revisto pela comissão para 5.000km, a concretização até 1960 estava em 6.202km, alcançando-se 24% acima da meta inicial.

A meta 9 prevendo a construção de 12.000km de rodovias, também apresentou um grande salto para o mesmo período. Os dados apontam para a concretização de 24,8% acima do previsto, correspondendo à construção de mais de 14.000km de rodovias, chegando a mais de 26.000km até 1960.

Com base nos dados expostos sobre o desenvolvimento do transporte rodoviário percebemos que o mesmo era precário, contando com uma ínfima rede insuficiente para ligar as diversas regiões do país, e quando havia eram precárias quanto à estrutura.

A ideia de progresso baseada no desenvolvimento industrial, vislumbrada por Juscelino Kubitschek e seus grupos e comissões, não dispunha de infraestrutura para tal. Os investimentos em infraestrutura precisaram ser elevados para avançar na concretização das metas, como a instalação da indústria de base, especificamente a meta 27 com a indústria automobilística, foco da análise do

próximo subcapítulo, por estar diretamente relacionada ao desenvolvimento das estradas de rodagem.

3.3 Meta 27: a indústria automobilística

Entre os grupos de estudo mencionados nos subcapítulos anteriores para a concretização do Plano de Metas, destaca-se o papel do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), criado no mesmo ano da posse de Juscelino. O GEIA elaborou estudos objetivando a implantação da indústria automobilística com base em relatórios que apontavam tanto os pontos de estrangulamento como aqueles que fomentavam tal implantação. Conforme Latini (2007, p. 135), havia “magnitude suficiente para viabilizar a implantação da indústria automobilística, com amplas margens de segurança e constituindo adicionalmente a comprovação da inviabilidade de atender à demanda mediante importação”. A importação de veículos e autopeças era uma das principais causas dos desequilíbrios do balanço de pagamento, o que tornava-se inviável ao país.

Para Caputo e Melo (s/d, p. 14)

O setor automobilístico foi um dos que mais recebeu apoio para desenvolver-se no governo de Juscelino Kubitschek, com a decisão de se estabelecer uma indústria deste setor no país, já que, até então, não se fabricavam veículos no Brasil – eram apenas montados com as peças importadas. Foi criado o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), em 1956, para estudar, planejar e aprovar projetos nesta área.

A meta 27 previa a implantação da indústria automobilística para a produção de 170.000 veículos nacionalizados até 1960. Para a implantação de tal indústria e concretização da meta foram identificados pelo grupo de estudo alguns pontos fundamentais, dentre eles Latini (2007) destaca a necessidade de capital, divisas para a importação de equipamentos, mobilização técnica para as realizações industriais, além de mão de obra e matérias-primas.

Os estudos do GEIA procuravam traçar linhas para a instalação das indústrias. Com relação à mobilização técnica e ao capital, os empresários brasileiros não dispunham do volume necessário de inversões de moeda para a

aquisição de equipamentos, assim o capital nacional, privado e estatal foi descartado, sendo necessário recorrer às empresas estrangeiras com programa de interesse recíproco (LATINI, 2007, p. 136).

A tabela a seguir demonstra as principais indústrias estrangeiras que investiram capital no Brasil entre 1956 e 1960.

Tabela 3 - Investimento Direto Estrangeiro entre 1956 e 1960 via Instrução 113 da SUMOC e Decreto 42.820 - Setor de Atividade (2 dígitos)

Fábricas	Localização	Capital Social (Cr\$ milhões)	Investimento direto estrangeiro via Instrução 113 e Decreto 42.820 entre 1956 e 1960 (Em US\$ milhões)
Fábrica Nacional de Motores S. A.	RJ	4.000	3,2
Ford Motor do Brasil S. A.	SP	3.677	22,42
General Motors do Brasil S. A.	SP	3.575	25,02
International Harvester do Brasil S. A.	SP	1.636	4,6
Mercedes Bens do Brasil S. A.	SP	5.000	9,2
Scania Vabis do Brasil S.A	SP	610	0,8
Toyota do Brasil, Ind. Com. Ltda.	SP	175	1,5
Simca do Brasil S. A.	SP	600	6,4
Vemag S/A Veículos e Máq. Agric.	SP	2.000	2,7
Volkswagen do Brasil S. A.	SP	4.485	11,2
Willys Olverland do Brasil S. A.	SP	5.610	28,0
Total		31.268	115,04

Fonte: Sumoc – Boletins Mensais (1956 a 1960); Relatório do Período 1956 – 1960. Vol. IV. Brasil: Conselho Nacional do desenvolvimento: 1960 *apud* Caputo e Mello, s/d p. 16.

Percebemos que entre as empresas que mais investiram no setor a General Motors Corporation foi uma das que se destacou, recebendo entre 1956 e 1960, US\$ 25,02 milhões, 14,03% do total do setor. A empresa obteve várias licenças para importar entre 1957 e 1960.

A Willys Overland do Brasil foi a que mais recebeu investimentos, perfazendo um total de US\$ 28,0 milhões, decorrente dos incentivos do GEIA e por não contar com nenhuma instalação prévia no país, precisando dispor de capital para tal instalação inicial. Caputo e Melo (s/d, p. 17) destacam que “as empresas que investiram na Willys Overland do Brasil foram a Willys Motors Inc., a Willys Overland Inc, a U.S. Equipment Co., a E.W. Bliss Corp., a Dana Corporation e a Regie Nationale des Usines Renault”.

Percebemos que o estímulo ao capital estrangeiro se deu, principalmente, através da Instrução 113 da Sumoc¹⁸. Os autores apontam a Instrução como principal incentivador e viabilizador da industrialização brasileira a partir de 1955, visto que a mesma foi responsável pela autorização da emissão de licenças de importação de equipamentos sem licença cambial. Caputo e Melo (s/d, p. 1) no estudo intitulado “*O Investimento Direto Estrangeiro no Governo Juscelino Kubitscheck*” afirmam que a

A Instrução 113 da Superintendência da Moeda e do Crédito (SUMOC), de 1955, permitia às empresas estrangeiras importarem bens de capital sem necessidade de cobertura cambial. Esta medida teve grande repercussão na economia e favoreceu a industrialização ocorrida neste governo, sendo um dos pilares do fortalecimento da pauta estrangeira na estrutura econômica nacional.

Faro e Silva (2002, p. 99) corroboram com a ideia e afirmam que a partir de 1955 a economia brasileira tornou-se mais receptiva ao capital estrangeiro, destacando também o papel da Instrução 113 da Sumoc como incentivador de tal. O gráfico a seguir demonstra o volume de capital estrangeiro que entrou no Brasil de 1950 até 1960.

¹⁸ Instrução 113 da Superintendência da Moeda e do Crédito - autorizava a CACEX a emitir licenças de importação de equipamentos sem cobertura cambial. A importação sem cobertura cambial era uma forma de evitar a restrição das divisas e o estrangulamento externo brasileiro. Este havia sido agravado com o declínio das receitas de exportação, devido ao problema do café que havia contribuído para ampliar a crise cambial de 1953/54. (CAPUTO; MELO, 2009)

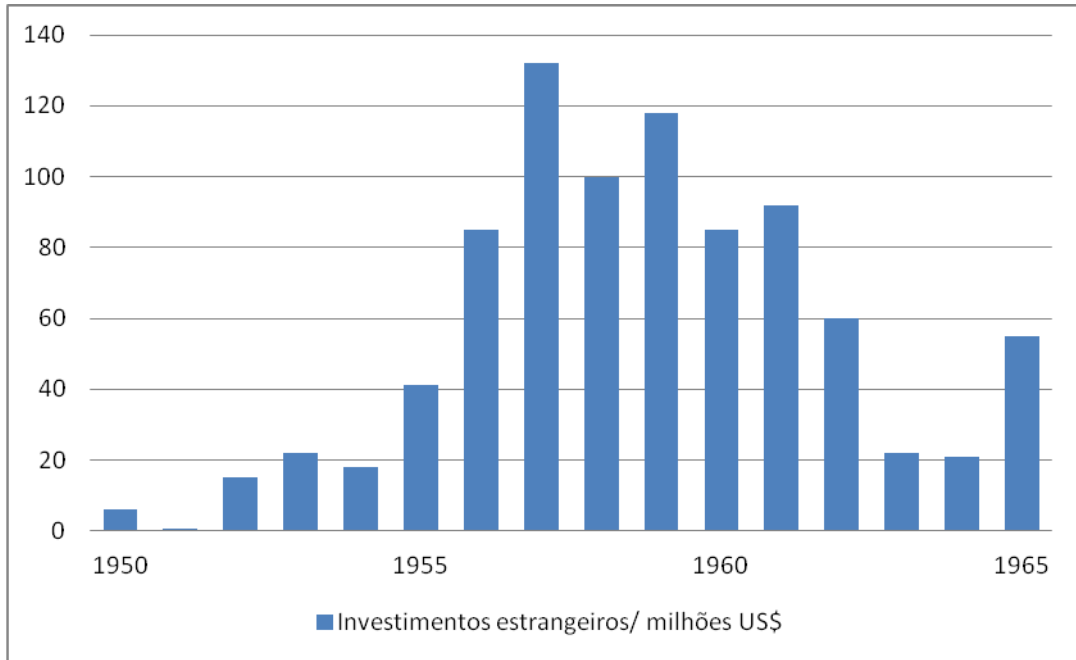


Gráfico 2 - Investimentos estrangeiros

Fonte: Banco de Dados/Ibre/FGV *apud* Faro e Silva, 2000, p. 99.

Percebemos através do gráfico que o período de maiores investimentos estrangeiros ocorreu entre 1956 e 1961, onde as empresas podiam importar bens sem a necessidade de cobertura cambial, correspondendo ao período da implantação da indústria automobilística, que alcançou mais de US\$ 130 milhões por ano. Conforme Caputo e Melo (s/d p. 5), esse era o objetivo da Instrução “aumentar a importação de bens de capital sem criar problemas para o balanço de pagamentos e dessa forma modernizar rapidamente a indústria nacional”.

A tabela apresentada a seguir demonstra os setores que o capital estrangeiro ocupou na economia do país, destacando a indústria de transformação, na qual se inseria a automobilística.

Tabela 4 - Investimento Direto Estrangeiro entre 1956 e 1960 via Instrução 113 da SUMOC e Decreto 42.820 - Setor de Atividade (1 dígito)

Setor de atividade	Valor em US\$ milhão	(%)
Indústria de Transformação	396,7	97,96
Indústria Extrativa	7,5	1,85
Transporte, Armazenagem e Comunicação	0,4	0,11
Não identificado	0,2	0,05
Atividades Imobiliárias, Aluguéis e Serviços Prestados à Empresas	0,1	-
Agricultura, Pecuária, Sivicultura e Exploração Florestal	0,0	0,01
Total	404,9	100,00

Fonte: Boletim Mensal da Superintendência da Moeda e do Crédito – 1956 – 1961 *Apud* Caputo e Melo (s/d, p. 9)

Utilizamos as palavras de Latini (2007) para demonstrar o papel de tais investimentos e compreender melhor a relação entre o gráfico 2 e a tabela 4 “a indústria automobilística foi responsável por quase metade de todos os investimentos estrangeiros no Brasil ao amparo da Instrução 113” (LATINI, 2007, p. 141). Assim, a entrada do capital estrangeiro foi viabilizado através da Instrução 113 e tornou-se o motor propulsor da industrialização do governo de Juscelino, tanto para a indústria do automóvel como outros segmentos, mesmo que em proporção menor. No que tange ao setor de transporte, a tabela demonstra que os investimentos foram menores, mas é necessário levar em conta que a proposta do governo era viabilizar o mesmo através de investimentos estatais e de capital privado.

A questão da matéria-prima e de mão de obra qualificada, destacadas como fundamentais em tal implantação, eram pontos preocupantes. A qualificação profissional era ainda restrita, então, apesar de haver mão de obra suficiente, esta não era compatível devido ao grau de automação exigido nas funções de ajustamento de máquinas, manutenção e supervisão, setores que demandavam especialização elevada. Porém, Latini (2007, p. 181) destaca que “a capacidade de adaptação, sobretudo da mão de obra nordestina, surpreendeu a quantos iniciavam suas atividades no Brasil”. Destaca-se que a preparação da mão de obra para a

indústria já vinha se processando desde a década de 1940 com a criação do Senai, conforme já exposto no subcapítulo 2.1, mas nesse período intensificou-se e contou com o apoio dos sindicatos da indústria automobilística para intensificar os treinamentos nas fábricas e nas escolas da instituição.

Quanto à matéria-prima, Latini (2007, p. 137) afirma que havia um parque produtor que garantia o suprimento às fundidoras de autopeças, porém o abastecimento em larga escala precisava ser levado em conta, a demanda da indústria de auto-veículos seria um ponto crítico. O autor segue destacando os custos menores na importação de aço em comparação a importação de veículos, apontando que era razoável a importação de aço em caráter transitório para suprir tal demanda, já que o setor vinha se desenvolvendo progressivamente.

Além dos estímulos cambiais através da Instrução 113, destacamos os estímulos fiscais concedidos pelo governo “através da isenção de direitos e taxas aduaneiras sobre máquinas e equipamentos destinados à instalação ou ampliação da indústria pelo prazo de trinta meses, com vigência até junho de 1959” (LATINI, 2007, p. 141). As empresas que quisessem dispor de tais incentivos ou estímulos precisavam enquadrar-se em categorias previstas no regulamento do GEIA, como fabricantes de veículos e/ou fabricantes de autopeças, seguindo as normas estipuladas por tal grupo. Caputo e Melo (s/d, p. 15) também consideram a isenção de impostos, e destacam

Foi estabelecido que durante 30 meses, prazo que foi prolongado e durou até 6 de junho de 1960, esses equipamentos estariam isentos de impostos de importação. Era exigida uma percentagem de nacionalização dos veículos produzidos, prevendo-se que em 5 anos todos eles atingiriam um índice superior a 95%.

Percebemos que havia uma preocupação do governo em preservar e motivar a expansão das empresas nacionais já implantadas, principalmente a de autopeças, para que se desenvolvesse um modelo de integração horizontal. Latini (2007, p. 155) afirma que a indústria de autopeças “diversificou-se e tornou-se mais ampla e moderna [...], cobria satisfatoriamente, já no final de 1960, as necessidades da indústria automobilística nacional”. O autor destaca ainda que diferentemente do que ocorreu na Europa e Estados Unidos, o setor de autopeças no Brasil estava em franco desenvolvimento ao se implantar a fabricação de veículos, resultado do

esforço de capitais e empresários nacionais, já que neste setor havia o predomínio do capital nacional.

Além da indústria de autopeças, outras empresas de diferentes setores tiveram seus números aumentados, isso porque receberam investimentos, mesmo que em menor proporção, e por serem essências no desenvolvimento de tal. Esse segmento mobilizava diferentes áreas da economia do país. Caputo e Melo (s/d, p. 17) afirmam

O setor de fabricação de veículos foi essencial para o processo de desenvolvimento do país. Esta indústria “liderou” o investimento direto em outras indústrias, como a de borracha, de material plástico, de vidros, de material elétrico e de autopeças. Sua importância foi muito além da sua própria produção e expansão. Tornou-se símbolo do governo de Juscelino Kubitschek e representou a modernidade e o desenvolvimento dos chamados “Anos Dourados”.

A política desenvolvimentista postulada pelo governo de Juscelino Kubitschek, através da indústria automobilística, proporcionou ao país elevar seus índices e metas em diversos setores, pois os setores se interligavam. O desenvolvimentismo como um conceito amplo tratava-se de uma política econômica baseada na meta de crescimento da produção industrial e da infraestrutura, com o papel ativo do Estado como base da economia e o consequente aumento do consumo. É considerado uma política de resultados, sendo aplicado essencialmente em sistemas econômicos capitalistas. Abreu (s/ d) da FGV considera que

O desenvolvimentismo como modelo econômico postulava que o crescimento dependia diretamente da quantidade dos investimentos e da produtividade marginal do capital; estes dois elementos estavam ligados ao investimento estrangeiro, que os fazia variar em função de sua própria importância. O desenvolvimentismo como ideologia de um desenvolvimento autônomo no âmbito do sistema capitalista proclamava por sua vez a riqueza e a grandeza nacional, a igualdade social, a ordem e a segurança.

Segundo Besser-Pereira (2008) *apud* Ernest Gellner (1983) o nacionalismo é a ideologia fundamental da terceira fase da história da humanidade, a fase industrial, quando os estados-nação se tornam a forma de organização político-cultural que substitui o império. Pode ser definido como uma “ideologia que une a nação, um sentimento de destino comum que garante coesão necessária à nação [...] É a ideologia da autonomia, da segurança e do desenvolvimento econômico nacional” (BESSER-PEREIRA, 2008, p.177). Ressalta-se que a influência estadunidense com

o 'american way of life' e os valores da livre iniciativa e da democracia liberal espalhavam-se pelo mundo. A propaganda, como já mencionada, tinha forte alcance através do cinema. A ideologia de autonomia vendida através da mesma exercia influência no consumo de produtos, favorecendo o desenvolvimento econômico.

Percebe-se que o conceito de desenvolvimentismo está intrinsecamente ligado ao processo de industrialização que o Brasil se encontrava. Faro e Silva (2002, p. 69) apontam que “O declínio do império cafeeiro acentuou-se entre 1954 e 1963, período em que as cotações internacionais despencaram [...]”. Os autores seguem dizendo que enquanto a agricultura passava por essa fase de declínio, as pretensões industrializantes tomavam novos rumos, pois a Instrução nº 113 da SUMOC permitiu a entrada de equipamentos estrangeiros sem o consumo de divisas, enquanto as empresas genuinamente nacionais precisavam frequentar os leilões de cambio para conseguir importar.

Assim, a melhoria na infraestrutura de transportes exigiu a pavimentação de rodovias e a criação de eixos rodoviários, viabilizados com a instalação da indústria automobilística, que influenciou o desenvolvimento do transporte rodoviário, além de elevar o padrão de consumo dos brasileiros. A expansão da infraestrutura rodoviária buscava atender às necessidades dos complexos industriais automobilísticos que se instalaram no Brasil e, o desenvolvimentismo brasileiro foi marcado pela aliança entre a elite nacional, o Estado e o capital externo, que viabilizaram o processo de modernização econômica.

A indústria automobilística tornou-se o carro chefe dos investimentos e o transporte rodoviário veio interligar as regiões brasileiras através das estradas de rodagem, que teve como objetivo fazer a integração das atividades econômicas e comerciais, em nome de interesses nacionais e internacionais. O próximo capítulo deste estudo abordará as rodovias construídas a partir do Plano de Metas e a integração econômica propiciada tanto pela indústria automobilística como pelo novo eixo rodoviário do país.

4. NOVAS RODOVIAS: integração e desenvolvimento em território brasileiro

Este capítulo apresenta as principais rodovias construídas durante o governo de JK, bem como a integração econômica proporcionada com a instalação das indústrias automobilísticas.

No governo de Juscelino Kubitschek, os investimentos em infraestruturas econômicas podem ser comprovados na execução de projetos importantes, como a implantação do parque industrial brasileiro, a construção de Brasília, a construção de grandes eixos rodoviários, a modernização agrícola, entre outros, que dinamizaram as atividades econômicas no território nacional. (LESSA e PEREIRA, 2011, p. 33)

A concretização da meta síntese, a construção de Brasília, foi importante para o desenvolvimento do transporte rodoviário, pois este eixo ligou a região a outros centros do país, visto que o local não dispunha até aquele período de uma infraestrutura apropriada. Lessa e Pereira (2011, p. 31), acrescentam ainda que

O transporte rodoviário foi beneficiado pela meta síntese (meta 31), que previa a construção da nova capital federal, Brasília, local de onde irradiariam e/ou passariam os grandes eixos rodoviários que promoveriam a integração interna da economia brasileira

Além disso, o governo priorizou a concentração de investimentos em infraestrutura de transporte para favorecer o desenvolvimento dos parques industriais, sendo que tais investimentos concentraram-se na modalidade rodoviária, pois a política rodoviarista era uma forma de promover a integração nacional, sendo a rodovia um símbolo de modernidade.

4.1 As novas rodovias e a integração nacional

A construção de grandes eixos rodoviários radiais, longitudinais e transversais era necessária para interligar a nova capital federal às capitais dos estados, bem como aos pontos extremos do território brasileiro. Assim, foram construídos e

pavimentados um grande número de rodovias transregionais que uniram todas as regiões do Brasil, antes sem ligação rodoviária entre elas.

Pacheco (2009, p. 33) acrescenta ainda a construção da capital federal como forma de integrar o território nacional, segundo ele “A localização desta futura Capital Federal também foi muito discutida, a nova cidade-capital deveria estar localizada em uma região que realmente a integrasse com todas as outras regiões do país; [...]”. A malha rodoviária do país foi ampliada para atender principalmente ao desenvolvimento industrial do comércio, da indústria e da agropecuária, visto que o país passava por um momento de aceleração industrial.

Conforme Pacheco (2009) Brasília foi construída em um curto período e sua construção foi seguida pela criação de eixos rodoviários que seriam essenciais para a integração como o resto do país. Entre essas rodovias pode-se citar¹⁹ a Belém – Brasília, com 2000 km, a Belo Horizonte - Brasília com 700 km, a Goiânia - Brasília com 200 km, a Fortaleza – Brasília com 1500 km e a Acre - Brasília com 2500 km.

Portanto, percebe-se que a construção de Brasília dependia de eixos rodoviários que ligassem a capital a outros pontos do país, concretizando assim o transporte rodoviário e removendo um dos pontos de estrangulamento para o desenvolvimento da indústria automobilística, a falta de infraestrutura, ou seja, estradas de rodagem adequadas para os veículos que seriam produzidos pelas indústrias.

O desenvolvimento dos projetos e a construção da nova capital eram concomitantes, o lema do governo era por o Plano de Metas em prática em cinco anos, assim precisava viabilizar os investimentos em infraestrutura, indústria de base e a construção da nova capital. Tornava-se claro que para a inauguração de Brasília a rede rodoviária precisava estar também ampliada, sem a principal rodovia Belém-Brasília, não haveria ligação nem integração, metas claras presentes no discurso do presidente.

Os eixos rodoviários radiais, longitudinais, transversais, diagonais e ligação representam as ligações entre as diferentes regiões a partir de troncos principais. Estes eixos receberam a nomenclatura definida pela sigla BR, que significa que a rodovia é federal, seguida por três algarismos, sendo que o primeiro indica a categoria da rodovia, de acordo com as definições estabelecidas no Plano Nacional

¹⁹ DA SILVA JUNIOR, Revista Formação – Edição Especial – n.13 v.2, 2009.

de Viação. Os dois outros algarismos definem a posição, a partir da orientação geral da rodovia relativa à Capital Federal e aos limites do País (Norte, Sul, Leste e Oeste).

Vejamos a seguir especificamente cada eixo rodoviário desenvolvido a partir dos investimentos em infraestrutura e a implantação da rodovia Belém-Brasília, um marco não só para a integração da Amazônia com o Centro-Sul do Brasil, mas também uma dinâmica no desenvolvimento urbano de toda uma região, representando ainda uma estratégia geopolítica de ocupação de uma enorme área localizada no interior do país antes caracterizada pelo grande vazio demográfico.

4.1.1 Rodovias radiais



Figura 2: Rodovias radiais

Fonte: <http://www.dnit.gov.br/rodovias/rodovias-federais/mapas>
Acessado em 19/09/2013

São as rodovias que partem da Capital Federal em direção aos extremos do país. Recebem a nomenclatura BR-0XX. O primeiro algarismo é 0 (zero). Os algarismos restantes dessas rodovias podem variar de 05 a 95, segundo a razão numérica 05 e no sentido horário.

Para compreender a importância destas rodovias, é necessário levar em conta o processo de urbanização a partir do entorno das mesmas. Pacheco (2009) destaca a grande mudança espacial ocorrida após a concepção de tais, que vieram a influenciar tanto núcleos urbanos já existentes como o surgimento de outros na

zona rural, além das transformações ocorridas na demografia, urbanização e no meio ambiente.

4.1.2 Rodovias longitudinais



Figura 3 – Rodovias longitudinais

Fonte: <http://www.dnit.gov.br/rodovias/rodovias-federais/mapas>
Acessado em 19/09/2013

São as rodovias que cortam o país na direção geral Norte-Sul, como observa-se a figura 3. Recebem a nomenclatura: BR-1XX. O primeiro algarismo é 1 (um). Os algarismos restantes da numeração variam de 00, no extremo leste do País, a 50, na Capital, e de 50 a 99, no extremo oeste.

Observa-se na figura 4 a rodovia BR-153, também conhecida como Transbrasiliana, Rodovia Bernardo Sayão, BR-010, BR-14 e Belém-Brasília. Foi uma grande obra rodoviária que ajudou no povoamento e desenvolvimento do Brasil Central e da Amazônia.

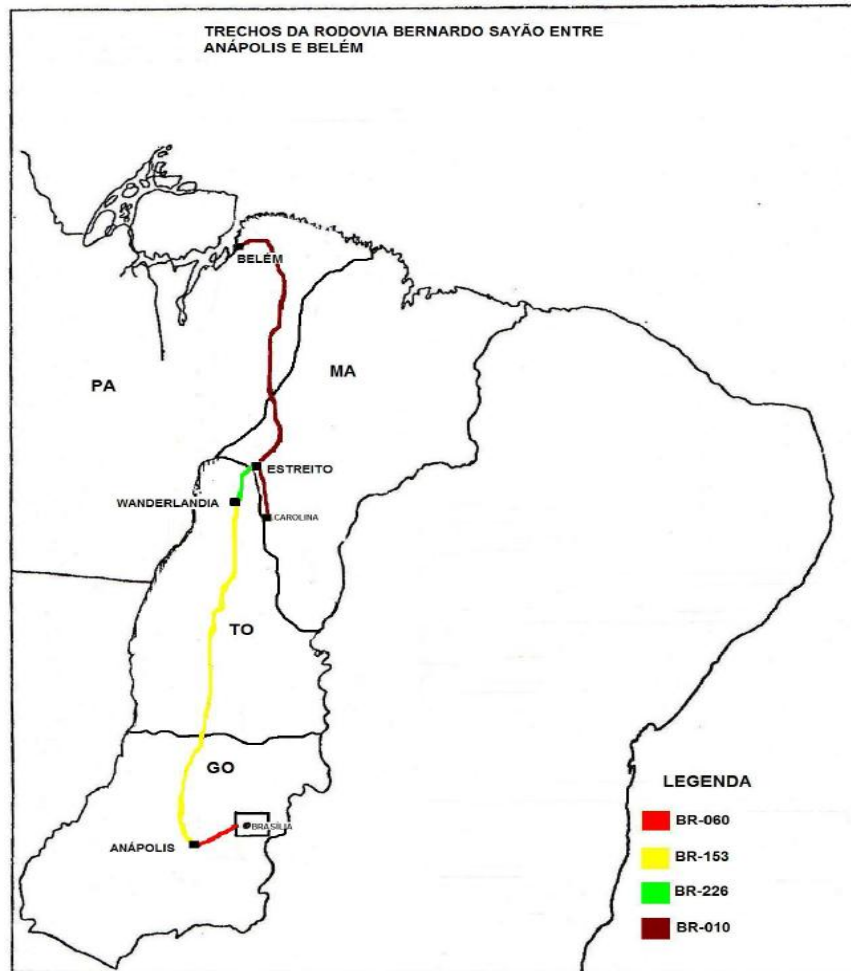


Figura 4 – Trecho da rodovia Bernardo Sayão entre Anápolis e Belém.
 Fonte: RODOBRAS (1960) *apud* PACHECO, 2009

Conforme Pacheco (2009, p. 20)

O processo de elaboração urbana na região amazônica pode ser compreendido em diferentes períodos, desde a fundação de Belém até o ponto considerado como o de integração da Amazônia com o restante do Brasil que ocorre em 1960 com a abertura da Rodovia Belém-Brasília

Belém-Brasília é o nome mais usado, apesar do trajeto oficial da rodovia ser entre Belém e Anápolis-GO, a grande finalidade da via foi ligar Brasília à antiga Capital da Amazônia. Transbrasiliana é o trajeto rodoviário entre o Rio Grande do Sul e o Pará, portanto, o trajeto Anápolis-Belém é um fragmento da Transbrasiliana.

Segundo Pacheco (2009, p. 25)

A rede urbana na Amazônia começa a mudar a partir de 1960 com a abertura da Rodovia Belém-Brasília que foi a primeira ligação terrestre entre a região com outras áreas do país. A partir deste eixo outras rodovias foram construídas dinamizando a configuração urbana da região.

Rodovia Bernardo Sayão é o nome em homenagem ao Engenheiro gerente que veio a falecer devido a um acidente na obra antes da inauguração. Assim, a Rodovia Bernardo Sayão integra trechos da BR-153 entre Anápolis à Wanderlandia/TO, BR-226 entre Wanderlandia e Estreito e a BR-010 entre Estreito e Belém conforme percebe-se na figura 4. (PACHECO, 2009, p. 37)

O processo de urbanização e povoamento no entorno das rodovias foi visível. O período de migrações internas no Brasil, iniciado na década de 1950, deslocou um grande contingente de migrantes nordestinos para a região sudeste do país, mais precisamente São Paulo, porém, percebe-se que a segunda leva de migrações da década de 1960 irá mudar o rumo dos nordestinos, estes seguem para a região do planalto central em busca do eldorado brasileiro, o sonho de um emprego e um pedaço de chão para fixar sua morada. A região na época oferecia vantagens, visto que muitas indústrias instalaram-se no entorno das rodovias, devido à facilidade de escoar seus produtos para outros pontos do país. Dessa forma o desenvolvimento constatado nesta região não será uniforme.

Grande parte destes migrantes foram para a região com o intuito de conseguir a propriedade agrícola nas áreas pioneiras de construção prometidas pelo Governo Federal nos vários projetos de colonização na Amazônia, mas o que se revelou ao longo do tempo foi à formação de latifúndios constituídos e pertencentes à mesma elite que predominavam na região (PACHECO, p. 60).

A partir da década de 1970 o fluxo de migração interna ocorre não somente do nordeste para o planalto central, as regiões Sul e Sudeste farão parte destes deslocamentos populacionais, sendo que nesse período a região Norte também será beneficiada com estes migrantes, pois já contava com uma rede rodoviária ampliada e com investimentos na agropecuária. Conforme Pacheco (2009, p. 40)

Houve, portanto, a necessidade de ligar a Amazônia, por via terrestre, com o restante do Brasil, não somente como uma ajuda ao povoamento da região pelo deslocamento de populações provindas de áreas mais povoadas, como ainda para permitir a realização do seu tráfego comercial.

Atualmente, observamos que tanto a região Norte como o Centro-Oeste ainda apresentam níveis de ocupação dispersos, claro que é necessário levar em conta as áreas de preservação, mas destaca-se que o desenvolvimento se dá a partir do entorno das rodovias. Pacheco (2009, p. 61) acrescenta

Com o tempo os núcleos urbanos foram aumentando de população e o mercado também aumentou a variedade de serviço; a rodovia começou a receber maior fluxo exigindo setores que atendessem aos viajantes, principalmente caminhoneiros, como postos de combustível, borracharia, hotel, entre outros.

Outro exemplo de obra rodoviária do período JK é a rodovia Régis Bittencourt, que liga o Sudeste ao Sul do Brasil, foi inaugurada no início de 1961 com a denominação de BR-2. A Rodovia recebe a denominação de BR-116 entre São Paulo e a divisa entre o Paraná e Santa Catarina. Observa-se na figura 5 que a rodovia cobre toda a extensão leste da costa territorial brasileira.



Figura 5 –Rodovia BR – 116, antiga BR-2.

Fonte: <http://www.transportes.gov.br/bit/trodo/br-116/gbr-116.htm>
Acessado em 10/09/ 2013

A imagem acima mostra a extensão total da rodovia, que tem seu marco zero na cidade de Fortaleza, no estado do Ceará, e termina em Jaguarão, no extremo sul do país. A BR-116 é a principal rodovia brasileira, sendo também a maior rodovia totalmente pavimentada do país. Sua extensão total é de aproximadamente 4.385 quilômetros, passando por dez estados.

4.1.3 Rodovias transversais

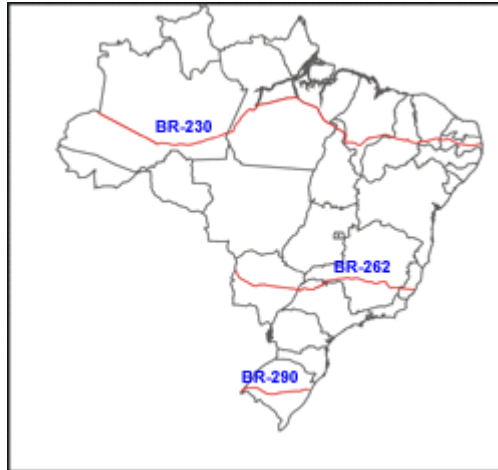


Figura 6 –Rodovias transversais

Fonte: <http://www.dnit.gov.br/rodovias/rodovias-federais/mapas>
Acessado em 19/09/2013

As rodovias transversais cortam o país na direção Leste-Oeste, conforme figura 6. Recebem a nomenclatura: BR-2XX, sendo que primeiro algarismo é 2 (dois) e os algarismos restantes variam de 00, no extremo norte do país, a 50, na Capital Federal, e de 50 a 99 no extremo sul. O número de uma rodovia transversal é obtido por interpolação, entre 00 e 50, se a rodovia estiver ao norte da Capital, e entre 50 e 99, se estiver ao sul, em função da distância da rodovia ao paralelo de Brasília.

A rodovia BR- 226 que liga Wanderlândia, no Tocantins, à Estreito, no Maranhão, faz parte do eixo Belém-Brasília e encontra-se ainda com trechos sem asfalto. Esta rodovia representou a ligação entre a região nordeste e norte na década de 1960.

A paisagem anterior a 1960 composta basicamente por florestas e alguns pequenos povoados, com exceção da região metropolitana de Belém e da cidade de Imperatriz, hoje é composta pela grande rodovia federal e algumas estradas vicinais que influenciaram na espacialização de cidades, fazendas, carvoarias, postos de combustíveis entre outras construções (PACHECO, 2009, p. 64)

Destaca-se que a ocupação dessas regiões gerou em muitos locais uma urbanização desarticulada, onde os municípios se desenvolvem praticamente sem ligações comerciais entre si, sem articulações de mercado, sendo que o principal apoio ao desenvolvimento é a posição estratégica para o comércio voltado para

outras regiões do Brasil, destaca-se a venda ilegal de madeira, além do atendimento aos setores rurais e alguns serviços básicos da cidade e do fluxo rodoviário.

4.1.4 Rodovias diagonais



Figura 7 - Rodovias diagonais

Fonte: <http://www.dnit.gov.br/rodovias/rodovias-federais/mapas>
Acessado em 19/09/2013

Estas rodovias podem apresentar dois modos de orientação: Noroeste-Sudeste ou Nordeste - Sudoeste, observa-se na figura 7. Recebem a nomenclatura: BR-3XX, o primeiro algarismo é 3 (três) e os algarismos restantes variam, segundo números pares, de 00 à 50 do Nordeste do país à Brasília, e de 50 a 98, no extremo Sudoeste à capital. De Noroeste-Sudeste a numeração varia, segundo números ímpares, de 01, no extremo Noroeste do país, a 51 em Brasília, e de 51 a 99, no extremo Sudeste.

A BR-364, construída no governo de Juscelino Kubitscheck liga Cuiabá a Porto Velho e Rio Branco, foi à primeira rodovia a ligar o Centro Oeste do Brasil a Rondônia e ao Acre. É uma rodovia de fundamental importância para o escoamento da produção de toda a região Norte e Centro Oeste do País, sua construção se deu a partir de 1960 pela necessidade de ligação entre essas regiões. Observa-se na figura 8 que ela inicia em Limeira-SP com a SP-330 passa por Minas Gerais e Goiás, adentrando Cuiabá no Mato Grosso e seguindo até Rio Branco.

abaixo demonstra o trecho entre Belém e Imperatriz, conforme Pacheco (2009), este foi um dos mais difíceis pela densidade da selva e pela falta de conhecimento da topografia, imaginava-se uma área de planície, porém, depois de derrubada a mata revelava-se uma região fortemente acidentada.



Figura 9 – Trecho com topografia ondulada entre Belém e Imperatriz antes desconhecido pelos construtores.

Fonte : RODOBRÁS, 1960 *apud* PACHECO, 2009, p. 44.

Outro problema era o abastecimento das frentes de trabalho, conforme Pacheco (2009, p. 45)

Para o abastecimento das frentes de trabalho na selva, dois pequenos aviões foram utilizados com remessas de remédios, ferramentas e comida saindo das bases de Imperatriz e Belém aterrissando em campos de aviação abertos na mata [...]. Nas frentes pioneiras, estes suprimentos chegavam de pára-quedas, entre eles, até galinhas eram lançadas com mensagens amarradas aos pés, com bombinhas amarradas que, ao explodirem, facilitava a sua localização. As galinhas ofereciam a vantagem de levar mensagens aos desbravadores da floresta e ainda serviam como alimentação para o pessoal.

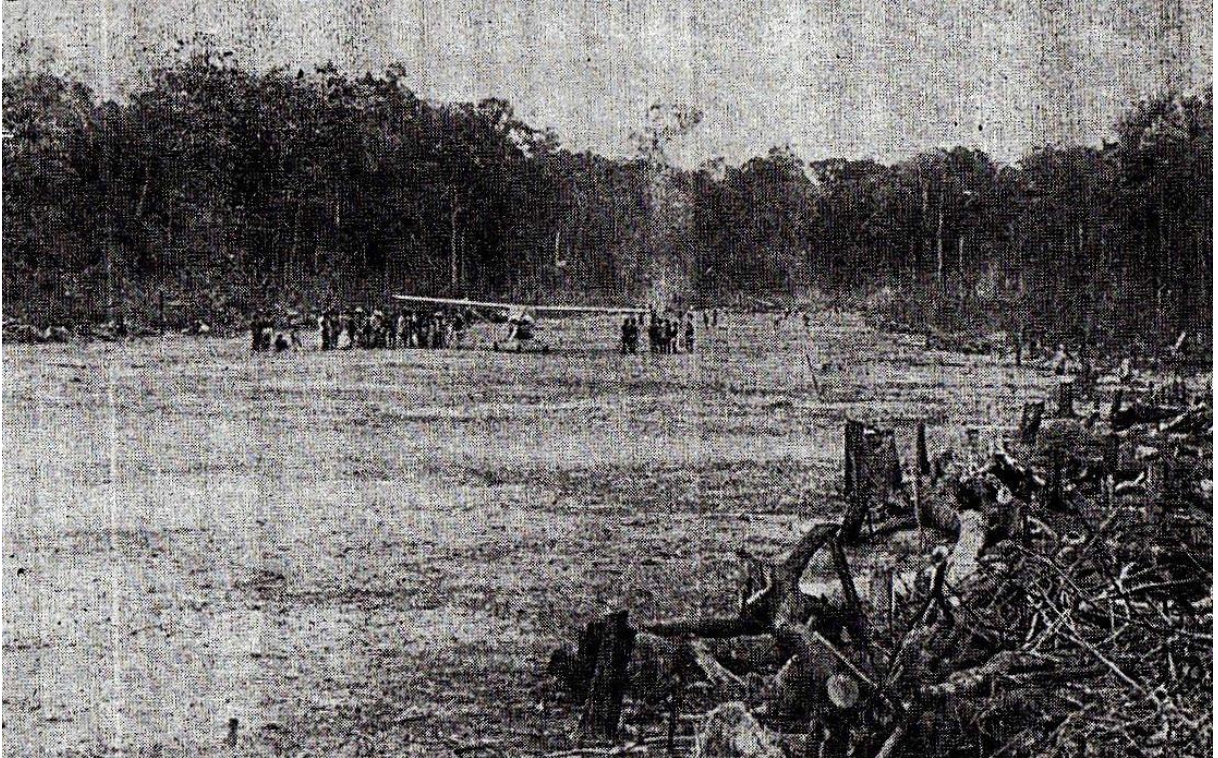


Figura 10 - Campo de aviação construído para apoio da operação rodoviária a 250 kms de Belém.

Fonte: SPVEA, 1958 *apud* PACHECO, 2009, p. 45

Pacheco (2009, p. 46) destaca que entre esses grupos de trabalhadores, a maioria era de jovem

Um fato interessante nessa obra foi que as turmas de exploradores e desmatadores eram constituídas basicamente por jovens entre 18 e 20 anos, como relata o repórter Maurício Vaitzman agora no Diário da Noite de Outubro de 1958. As maiorias dos trabalhadores vieram do Nordeste brasileiro e recebiam salários que, segundo o repórter, “... não pagam sequer o simples isolamento na floresta”; e todo esse esforço era considerado, pelo menos era a propaganda do Governo, pelo patriotismo e consciência da grande importância da obra para a nação.

Assim, diante do desenvolvimento rodoviário, foram implantados ao longo das rodovias os latifúndios empresariais, que tinham a finalidade de promover a ocupação mais intensa e menos dispendiosa para o governo. Grandes grupos econômicos do país e do exterior foram beneficiados na compra de extensas áreas de terra. As empresas latifundiárias instalaram-se, principalmente, ao longo das rodovias Belém-Brasília e Cuiabá-Porto Velho, o que provocou um intenso desmatamento no entorno dessas. A paisagem anterior a 1960 composta basicamente por florestas e alguns pequenos povoados hoje é composta pela grande rodovia federal

e algumas estradas vicinais que influenciaram na espacialização de cidades, fazendas, carvoarias, postos de combustíveis entre outras construções.

Além das rodovias já citadas, algumas bibliografias²⁰ apresentam outras estradas de rodagem, porém não especificam as datas, sabe-se que fazem parte do período e algumas até receberam o nome do então presidente, como a Rodovia Juscelino Kubitschek que liga Brasília à cidade do Rio de Janeiro e a Rodovia Presidente Juscelino Kubitschek que compreende o trecho da BR-020 entre Formosa e Fortaleza. Além dessas podemos citar a Brasília-Fortaleza, que teve uma extensão de 2 mil km passando por quatro estados: Piauí, Ceará, Bahia e Goiás. A rodovia Fernão Dias que liga São Paulo a Belo Horizonte, obra iniciada por Getúlio Vargas, inaugurada, por JK, em 1960, e concluída em 1961.

Diante do exposto, percebe-se que a construção da nova capital exigia eixos rodoviários de ligação, o que veio de encontro com as metas 8 e 9 do Plano de Metas. A construção de Brasília encontra-se como meta síntese, o que quer dizer um fechamento, um encontro de todas as demais. Com a nova capital sendo construída, novas estradas eram necessárias, viabilizando o transporte rodoviário. A meta 27 que correspondia à instalação da indústria automobilística, tanto fazia-se necessária para a locomoção até a capital e as demais regiões, como era beneficiada, já que contava com estradas de rodagens para os veículos produzidos.

4.2 A integração econômica a partir do transporte rodoviário e o papel da indústria automobilística

A partir do Governo Juscelino Kubitschek, com a construção de Brasília e a industrialização pesada, entre 1955 e 1961, a questão dos transportes alcançou novo estágio, pois, junto com a superioridade do rodoviarismo, verifica-se a constituição de um mercado nacional forte. A partir daí, a geografia econômica expande-se, a produção amplia-se e diversifica-se.

²⁰ www.ccon.go.gov.br/homenageados_detalhes/Juscelino...+/15
www.correiobraziliense.com.br/.../como-nasce-uma-cidade-unindo-as-so Acesso em 28/08/2013

A indústria de automóveis [...] por seu simbolismo, pode ser considerada como uma das mais representativas dos anos de JK. Sua importância como símbolo marcante do processo de industrialização é, inclusive, traduzida na marca JK atribuída a um modelo de Alfa-Romeo, que eram produzidos na antiga Fábrica Nacional de Motores (FARO; SILVA, 1991, p. 61 apud LESSA e PEREIRA, 2011, p. 31).

A manifestação de um novo padrão de transportes baseado na indústria automobilística visou ir além da economia e agregar as diferentes regiões entre si, bem como reduzir as consequências da ocupação dispersa também dentro de cada região econômica. Brasília representou uma opção pela organização do espaço nacional amparado no rompimento do isolamento entre as diversas regiões, cumprindo um papel decisivo no processo de integração econômica.

Passados mais de 50 anos do governo de JK, o território brasileiro apresenta a seguinte malha logística:

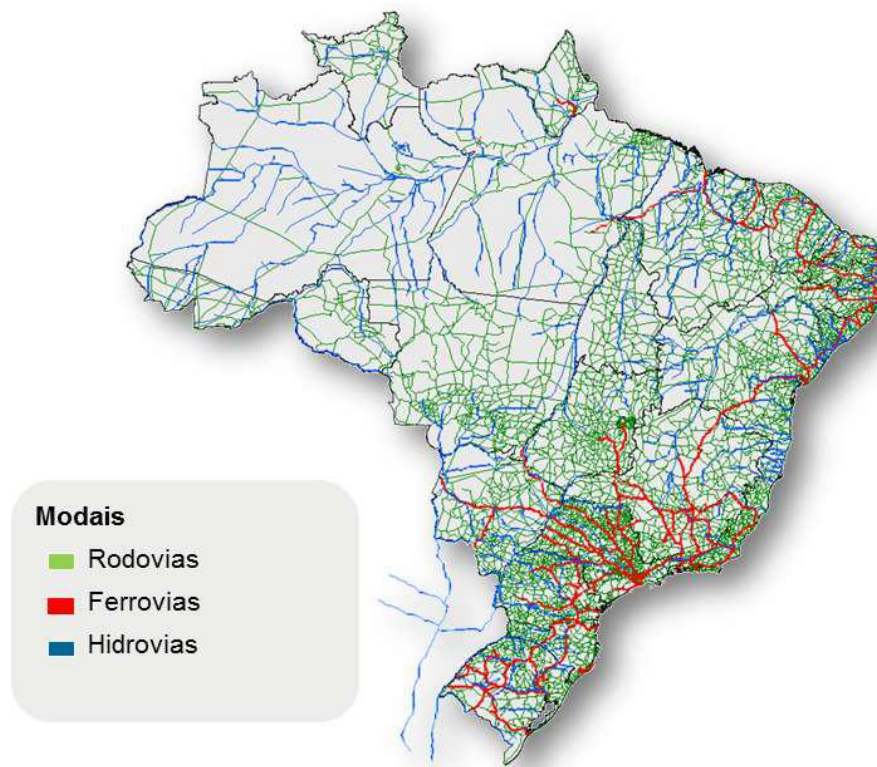


Figura 11 –Modais logísticos - Brasil

Fonte: download.rj.gov.br/documentos/10112/.../Relatorio_MapeamentoVol2.pdf.
Acesso em 19/09/2013

A construção de Brasília num deserto econômico e demográfico pode ser justificada pela reação provocada pela mesma, pois fazia-se necessário a construção de uma rede de estradas interligando todas as regiões econômicas do país à nova capital.

Observa-se na figura 11 acima, um panorama geral desta malha logística brasileira, com destaque para uma grande concentração de tráfego na região Sudeste, Sul, Nordeste e Centro-Oeste, principalmente entre os Estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, e o Distrito Federal (Brasília), onde a malha ferroviária ainda contempla uma modalidade. Diante da imagem percebe-se a penetração do rodoviarismo pelo país após a política desenvolvimentista e a concretização das metas ligadas ao transporte rodoviário.

Difícilmente, de fato, teríamos as ligações rodoviárias de Belo Horizonte, Belém e capitais nordestinas com o Centro-Oeste, se nele não estivesse situado o Distrito Federal. Foram essas ligações que, pela primeira vez, criaram no Brasil um sistema nacional de transporte, integrando economicamente o país. O avanço do comércio inter-regional exigia uma infraestrutura de transporte mais ampla, pois, a instalação de um parque industrial também requeria transporte de carga para abastecer as diferentes regiões onde as indústrias estavam instaladas.

Considera-se que o rodoviarismo além de ser responsável pela ligação entre as diferentes regiões do país proporcionou o desenvolvimento econômico, possibilitando que a indústria automobilística produzisse veículos para consumo interno, já que contava com estrutura para trafegar. Conforme DA SILVA JUNIOR (2009, p. 36) “Para trafegar nestas novas estradas de rodagem era necessário estimular o uso do automóvel em um país de industrialização tardia, com baixos níveis de remuneração e de economia dependente.”

Nessa nova etapa de desenvolvimento econômico, baseado na indústria automobilística, criava-se um mercado extraordinário para a indústria nacional de máquinas e equipamentos, que antes eram importadas, mas, que puderam ser produzidas graças ao mercado consumidor e a disponibilidade de matéria-prima e infraestrutura. DA SILVA JUNIOR (2009, p. 35) destaca que “A indústria brasileira em geral se expandiu, atingindo um aumento de 80% na produção, sendo que a taxa mais elevada ficou por conta das indústrias de equipamentos de transportes com 600%”.

Salienta-se o papel importante das instituições de crédito no processo de industrialização, já que o país não contava com experiência na área de financiar bens duráveis. Latini (2007, p. 249) destaca:

Com pouca ou nenhuma experiência no que tange ao financiamento de bens de consumo duráveis, o sistema bancário brasileiro àquela época defrontava-se ainda com problema que parecia incontornável de ter que subordinar-se à Lei de Usura, que fixava em 12% a. a. as taxas máximas de juros. [...] As autoridades, porém, confiavam numa solução que vinha sendo timidamente praticada no mercado e cuidadosamente analisada pela Superintendência da Moeda e do Crédito (Sumoc), pelo Conselho Nacional de Economia e pelo Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA). Tratava-se do *aceite cambial*.

A letra de câmbio teve assim, um papel essencial no desenvolvimento dos financiamentos, não apenas para automóveis, mas para outros segmentos da economia. Ainda conforme Latini, o financiamento de automóveis é o crédito mais acessível ainda hoje no mercado credor, assim “o aprimoramento do crédito ao consumidor e a sustentação de um sistema que garanta sua continuidade estão, pois, intimamente vinculados à vitalidade da indústria automobilística”. (Latini, 2007, p. 249).

A indústria automobilística é dinâmica, ao mesmo tempo que integra, diversifica e desenvolve os locais onde instala-se. No Brasil, o papel desempenhado por ela trouxe um grande avanço para todos os setores a ela relacionados. Foi necessário ampliar a capacidade produtiva de energia e de matérias-primas disponíveis que até aquele momento não haviam sido exploradas. Gerou-se novos empregos, além da qualificação profissional exigida, que elevou o nível técnico de uma gama de brasileiros, e outros ramos industriais ligados de forma secundária a tal indústria que puderam se expandir. Conforme Barat (1991) *apud* Lessa e Pereira (2011, p. 36)

No processo de desenvolvimento, percebe-se que o Estado Brasileiro priorizou abertamente a política de transporte rodoviário, em nome do projeto de integração nacional. Na década de 1960 a 1970, o Brasil teve crescimento na expansão da infraestrutura rodoviária, que resultou nas melhorias das rodovias no país, associadas à construção, à pavimentação e à conservação de rodovias, incentivando o crescimento da frota de veículos automotores, automóveis, ônibus e caminhões.

A rede de transporte rodoviário ampliada aproximou diversas regiões, diminuindo o tempo do transporte de carga e baixando o custo deste. Mas, principalmente beneficiou o rodoviarismo-automobilístico, pois fez com que os veículos produzidos tivessem como circular no território nacional, beneficiando muitos seguimentos industriais.

O desenvolvimento de alguns núcleos urbanos já existentes veio com a melhoria da estrada, o asfaltamento e a construção de pontes mais resistentes permitindo o trânsito de carros e caminhões de maior porte, o que proporcionou o aumento do comércio com outras partes do país.

CONCLUSÃO

O objetivo básico do Plano de Metas era acelerar o processo de industrialização e desenvolvimento do país. Assim, tornou-se o instrumento adequado para garantir apoio ao sistema e serviu para orientar o processo de tomada de decisões e eficiência na burocracia.

Certamente todos os esforços durante as duas fases do governo Vargas (1930-1945 e 1951-1954) foram importantes para a implantação industrial no Brasil. O país era comandado por uma elite agroexportadora, que viu seus interesses colocados para segundo plano quando a opção para o desenvolvimento econômico passou a ser a instalação de um parque industrial capaz de suprir as necessidades internas diminuindo as importações.

Verificamos que os primeiros incentivos à indústria de automóveis foram realizados ainda no governo Vargas, mas foi somente com JK, que a indústria automobilística alcançou sua era de ouro. Getúlio instalou as bases para que Juscelino pudesse colocar o Plano de Metas em práticas, porém o tema sugere uma pesquisa mais sistemática, foco talvez de novas pesquisas.

Constatamos que desde sua ascensão ao poder em 1956, Juscelino marcou o início de um processo acelerado de industrialização ajustado aos interesses do capital internacional e na concretização do Plano de Metas, que contava com metas quantitativas determinadas, com base em projetos específicos, como a geração de energia elétrica e o transporte rodoviário, além da siderurgia e da indústria automobilística. Salientamos também o papel das comissões, missões e grupos que se dedicavam na elaboração de estudos e projetos, visando identificar os pontos de estrangulamento e a captação dos recursos necessários para o desenvolvimento industrial do país.

A política de desenvolvimento adotada visou apressar o processo de industrialização ligado a investimentos estrangeiros, sendo essa a condição essencial para que o país superasse o subdesenvolvimento, obtendo recursos externos, tanto com investimentos diretos, financiamentos ou empréstimos. O capital estatal ficou encarregado de viabilizar os problemas internos, como programas de infraestrutura, destinado a sustentar o modelo através da construção de rodovias e da ampliação do potencial de geração, transmissão e distribuição de energia

elétrica, podendo contar com o BNDE, órgão público que disponibilizava os recursos necessários para financiar tais metas, além do apoio da iniciativa privada.

Percebemos que o 'american way of life', durante a década de 1950, também se fez presente no Brasil, pois mostrava ao mundo um modelo de sociedade caracterizado por um elevado padrão de vida associado ao consumo de produtos. Esses valores eram transmitidos através da propaganda, com o cinema e a televisão. O clima de entusiasmo desse modo de vida se fazia importante para a concretização das metas do governo. As indústrias estavam produzindo bens de consumo, o papel da população era adquiri-los para aquecer a economia do país.

A proposta do governo era modernizar e transformar a economia brasileira, para isso a produção de automóveis e a construção de estradas foram vistas como a opção de transporte mais adequada para promover o crescimento econômico mais rapidamente. Percebemos que a partir de finais da década de 1940 surgiram vários órgãos e leis que buscavam dinamizar o setor de transporte no Brasil, sendo o DNER o principal responsável pelo transporte rodoviário. Até 1956, buscou-se desenvolver planos para o transporte rodoviário que viabilizassem o desenvolvimento das atividades produtivas, a ocupação e a defesa do território nacional. Entretanto, em nome de interesses econômicos, foi concedido à rodovia o papel de via pioneira de penetração.

Constatamos que o transporte rodoviário no contexto do Plano de Metas, estava inserido nas metas 8 e 9, além da meta 27, com a implantação da indústria automobilística, que necessitava de estradas de rodagem para os veículos produzidos, além da meta síntese com a construção da nova capital que requeria elos de ligação entre a nova capital e o restante do país. Verificamos que a meta referente a pavimentação das rodovias foi ultrapassada, com a concretização até 1960 de 6.202 km, alcançando-se 24% acima da meta inicial. A meta 9 também apresentou um grande salto, com a concretização de 24,8% acima do previsto, correspondendo à construção de mais de 14.000km de rodovias, chegando a mais de 26.000km até 1960.

Para a concretização da meta 27 destaca-se o papel do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), que elaborou estudos objetivando a implantação da indústria automobilística, pois a importação de veículos e autopeças era uma das principais causas dos desequilíbrios do balanço de pagamento país. Constatamos que este setor foi um dos que mais recebeu apoio para desenvolver-se no governo

de Juscelino Kubitschek. A meta previa a implantação da indústria automobilística para a produção de 170.000 veículos nacionalizados até 1960, para tanto, havia a necessidade de correção de alguns pontos destacados pelo GEIA, como a necessidade de capital, divisas para a importação de equipamentos, mobilização técnica para as realizações industriais, além de mão de obra e matérias-primas.

Quanto ao capital, foi necessário recorrer às empresas estrangeiras com programa de interesse recíproco, além da Instrução 113 da Sumoc, que incentivou e viabilizou a industrialização brasileira a partir de 1955. Assim, a entrada do capital estrangeiro foi viabilizado através da Instrução 113 tornando-se o motor propulsor da industrialização do governo de Juscelino, tanto para a indústria do automóvel como outros segmentos.

Quanto à qualificação profissional, além de não haver mão de obra suficiente, esta não era compatível devido ao grau de automação exigido nas funções, mas foi viabilizado através do Senai, instituição que desde a década de 1940 já vinha preparando profissionais, e nesta fase foi intensificado, além de contar com o apoio dos sindicatos da indústria automobilística. No que tange a matéria-prima, verificamos que a demanda da indústria automobilística seria um ponto de estrangulamento, mas os custos menores na importação de aço em comparação a importação de veículos apontavam que era admissível a tal importação em caráter efêmero, já que o setor vinha se desenvolvendo progressivamente.

Constatamos que diferentemente do que ocorreu na Europa e Estados Unidos, o setor de autopeças no Brasil estava em franco desenvolvimento ao ser implantada a fabricação de veículos, resultado do esforço de capitais e empresários nacionais, já que neste setor havia o predomínio do capital nacional. A indústria de autopeças tornou-se mais ampla e moderna, cobrindo satisfatoriamente as necessidades da indústria automobilística nacional.

Outras empresas de diferentes setores também puderam se desenvolver, isso porque, receberam investimentos por serem essências no desenvolvimento da indústria automobilística, mobilizando diferentes áreas da economia do país. Verificamos que a instalação da indústria automobilística veio a influenciar no desenvolvimento do transporte rodoviário, além de elevar o padrão de consumo dos brasileiros. A expansão da infraestrutura rodoviária buscava atender às necessidades dos complexos industriais automobilísticos que se instalaram no Brasil

e o desenvolvimentismo brasileiro foi marcado pela aliança entre a elite nacional, o Estado e o capital externo.

A concretização da meta síntese, a construção de Brasília, ligou a região a outros centros do país, visto que o local não dispunha até aquele período de uma infraestrutura apropriada, além de favorecer o desenvolvimento dos parques industriais, a política rodoviária era uma forma de promover a integração nacional, onde a rodovia passou a ser um símbolo de modernidade.

Constatamos que o desenvolvimento dos projetos de infraestrutura e a construção da nova capital eram concomitantes, tornava-se claro que para a inauguração de Brasília em 1960 a rede rodoviária precisava estar também ampliada. Assim, desenvolveram-se os eixos rodoviários radiais, longitudinais, transversais, diagonais e de ligação, que representam as ligações entre as diferentes regiões a partir de troncos principais com orientação geral relativa à Capital Federal e aos limites do País.

Entre as principais rodovias construídas pelo governo de Juscelino encontramos a Belém-Brasília, a rodovia Régis Bittencourt e a BR-364. Percebemos principalmente através destas três que o processo de urbanização e povoamento no entorno das rodovias foi visível. A grande mudança espacial ocorrida após a concepção de tais rodovias veio a influenciar tanto núcleos urbanos já existentes como o surgimento de outros, além das transformações ocorridas na demografia, urbanização e no meio ambiente.

O período de migrações internas no Brasil, iniciado na década de 1950, contribui para o povoamento da região do planalto central. A região na época oferecia vantagens, visto que muitas indústrias instalaram-se no entorno das rodovias, devido à facilidade de escoar seus produtos para outros pontos do país. A partir da década de 1970 a região Norte também será beneficiada com estes migrantes, pois já contava com uma rede rodoviária ampliada e com investimentos na agropecuária. A implantação de projetos agropecuários foi uma das medidas adotadas pelo governo para promover a ocupação das regiões. Constatamos que a ocupação dessas regiões gerou em muitos locais uma urbanização desarticulada, pois as propriedades instalavam-se ao longo dos principais eixos rodoviários. As empresas latifundiárias instalaram-se, principalmente, ao longo das rodovias Belém-Brasília e Cuiabá-Porto Velho, o que provocou um intenso desmatamento no entorno dessas. A paisagem anterior a 1960 composta basicamente por florestas e alguns

pequenos povoados hoje é mesclada pela grande rodovia federal e outras vicinais que contribuem na espacialização urbana.

A construção das rodovias em muitos locais tornou-se um grande desafio, exigindo muitos esforços em razão das condições naturais da região, além de solos frágeis e do clima chuvoso. Outro problema constatado foi o abastecimento das frentes de trabalho, para isso dois pequenos aviões foram utilizados, eles aterrissavam em campos de aviação abertos na mata ou largavam de paraquedas os suprimentos. Constatamos que entre esses grupos de trabalhadores, a maioria era constituída basicamente por jovens entre 18 e 20 anos, principalmente nordestinos.

Contudo, a questão dos transportes alcançou novo estágio no governo de JK. Junto com a superioridade do rodoviarismo, verificamos a constituição de um mercado nacional forte. A construção de Brasília exigiu eixos rodoviários de ligação, vindo de encontro com as metas referente ao transporte. A instalação da indústria automobilística, tanto fez-se necessária para a locomoção até a capital e as demais regiões, como era beneficiada, já que contava com estradas de rodagens para os veículos produzidos. Um novo padrão de transportes baseado na indústria automobilística visou ir além da economia, agregando as diferentes regiões e reduzindo as consequências da ocupação dispersa dentro de cada região econômica. A nova capital representou a organização do espaço nacional amparado no rompimento do isolamento entre as diversas regiões, cumprindo um papel decisivo no processo de integração econômica.

Constatamos que a indústria automobilística é dinâmica, ao mesmo tempo em que integra, diversifica e desenvolve os locais onde se instala. No Brasil, o papel desempenhado por ela trouxe um grande avanço para todos os setores a ela relacionados. Foi necessário ampliar a capacidade produtiva de energia e de matérias-primas disponíveis. Geraram-se novos empregos, além da qualificação profissional exigida, que elevou o nível técnico de uma gama de brasileiros, e outros ramos industriais ligados a ela de forma secundária que puderam se expandir.

REFERÊNCIAS

ABREU, Alzira Alves de. **O Brasil de JK: O ISEB e o desenvolvimentismo**. S/d Disponível em <http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/Economia/ISEB> Acessado em 26/05/2012.

AZEVEDO, Antônio Carlos do Amaral. **Dicionário de nomes, termos e conceitos históricos**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

AZEVEDO, Esterzilda Berenstein de. **Patrimônio industrial no Brasil**. 2002. usjt - arq.urb - número 3/ primeiro semestre de 2010. Disponível em: www.usjt.br/arq.urb/numero_03/2arqurb3-esterezilda.pdf Acessado em 29/08/2013

BEIRED, José Luis Bendicho. **Política de massa**. In: anphlac.org/ver_gt_apresentacao.asp?codigo=184&bloco=3&tema. Acessado em 19/09/2013

BESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **A organização e o novo conceito de capital no capitalismo dos profissionais**. Escola de Economia de São Paulo da Fundação Getulio Vargas FGV-EESP, Texto para discussão 279, 2011 Disponível em: www.bresserpereira.org.br. Acessado em 22/06/ 2012.

BESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Nacionalismo no centro e na periferia do capitalismo**. Estudos Avançados da USP, v.22, n 62, p. 171-194, janeiro-abril, 2008. Disponível em: www.bresserpereira.org.br. Acessado em 22/06/2012.

BENEVIDES, Maria Victória. O Governo Kubitschek: A esperança como fator de desenvolvimento. In GOMES, Ângela de Castro (org.). **O Brasil de JK**. 2 ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

BRUM, Argemiro J. **O desenvolvimento econômico brasileiro**. 10 ed. Petrópolis: Vozes, 1991.

CAPUTO, Ana Cláudia; MELO, Hildete Pereira de. **A industrialização brasileira nos anos de 1950: uma análise da instrução 113 da SUMOC**. Est. econ., São Paulo, v. 39, n. 3, p. 513-538, JULHO-SETEMBRO, 2009 Disponível em <http://www.scielo.br> . Acessado em 10/05/2012.

CAPUTO, Ana Cláudia; MELO, Hildete Pereira de. **O Investimento Direto Estrangeiro no Governo Juscelino Kubitschek**. Disponível em: <http://www.scielo.br>. Acessado em 10/05/2012.

CASALECCHI, José Ênio. **O Brasil de 1945 ao golpe militar**. São Paulo: Contexto, 2002.

DA SILVA JUNIOR, Roberto França. **Eliminação de “barreiras”**: produção de fluidez e circulação no Brasil. Revista Formação – Edição Especial – n.13 v.2, 2009.

Disponível em: <http://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/viewFile/621/636>
Acessado em: 29/08/2013

DEL PRIORE, Mary; VENÂNCIO, Renato. **Uma breve história do Brasil**. São Paulo: Editora Planeta do Brasil, 2010.

FARO, Clovis de; SILVA, Salomão L. Quadros da. A década de 1950 e o Programa de Metas. In GOMES, Ângela de Castro (org.). **O Brasil de JK**. 2 ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

FAUSTO, Bóris. **História do Brasil**. 8 ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo: Fundação para o desenvolvimento da Educação, 2000.

FERREIRA; Mariana; BASSI, Cristina M. **A história do transporte no Brasil**. São Paulo: Editora Horizonte, 2011.

GOMES, Angela de Castro (org.). **O Brasil de JK**. 2 ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

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

LESSA, Simone N.; PEREIRA, Luiz A. G. **O processo de planejamento e desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil**. Caminhos de Geografia Uberlândia v. 12, n. 40 dez/2011 p. 26 – 46. Disponível em: www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/.../9175 Acessado em 29/08/2013

MENDONÇA, Sônia R. de. **Estado e Sociedade**: A consolidação da república oligárquica. IN: LINHARES, Maria Y. (org.). **História Geral do Brasil**. 9 ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 1990, p. 316-326.

MENDONÇA, Sônia R. de. **As bases do desenvolvimento capitalista dependente**: da industrialização restringida a internacionalização. IN: LINHARES, Maria Y. (org.). **História Geral do Brasil**. 9 ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 1990, p. 327-350

MELLO E SILVA, Alexandra de. **Guerra Fria**. S /d. Disponível em: <http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/PoliticaExterna/GuerraFria>
Acessado em 25 de julho de 2013

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **Pesquisa social**: teoria, método e criatividade. 29.ed. Petrópolis: Vozes, 2010.

MOURA, Gerson. Avanços e recuos: A política exterior de JK. In GOMES, Ângela de Castro (org.). **O Brasil de JK**. 2 ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

PACHECO, Rafael Araújo. **Rodovia da unidade nacional**: o processo de urbanização no entorno da rodovia Belém-Brasília. Trabalho de conclusão Universidade Federal de Uberlândia – UFU Instituto de Geografia – IG. Uberlândia – MG, 2009. Disponível em

RABELO, Fernanda Lima. **A presença norte-americana no Brasil e as missões técnicas mistas**: um estudo da Missão Cooke (1942). s/d. Disponível em: http://www.ifcs.ufrj.br/~arshistorica/jornadas/IV_jornada/IV_22.pdf Acessado em 10/06/2013.

REZENDE FILHO, Cyro de Barros. **História econômica geral**. 9 ed. São Paulo: Contexto, 2008.

RIBEIRO, Tiago R. M. **Das Missões à comissão**: Ideologia e projetos desenvolvimentista nos trabalhos da “Missão Abbink” (1948) e da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (1951-1953). Dissertação (mestrado) Universidade Federal Fluminense, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Niterói, RJ, 2012. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/stricto/td/1643.pdf> . Acessado em 10/06/2013.

RIBEIRO, Tiago Marques. **Desenvolvimentismo e capital-imperialismo**: ideologia e projeto nos trabalhos da “Missão Abbink” (1948) e da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (1951-1953). Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH. São Paulo, julho 2011. Disponível em: http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300752669_ARQUIVO_Th.MARQUESRIBEIRO-PPGH-UFF.pdf Acessado em 22/10/2013.

RUDIO, Franz Victor. **Introdução ao Projeto de Pesquisa Científica**. 34 ed. Petrópolis: Vozes, 2007.

SANDOVAL, Marco A. L. **Breve Histórico sobre a Evolução do Planejamento Nacional de Transportes**. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/planejamento-e-pesquisa/historico-do-planejamento-de-transportes> 29/05/ 2012.

SKIDMORE, Tomas E. **Brasil**: de Getúlio a Castelo Branco, 1930-1964. 7 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

SZMRECSÁNYI, Tamás. Fundamentos teóricos e metodológicos do estudo da história econômica. História econômica & história de empresas XI. 2, p. 31 - 42, 2008. Disponível em: http://www.abphe.org.br/images/stories/Szmrecsnyi3_-_Final_-_p.31-43.pdf Acessado em 22/06/2012.

REFERÊNCIAS ELETRÔNICAS

<http://cpdoc.fgv.br/acervo/dhbb/faq> Acessado em 26/05/2012.

<http://www.transportes.gov.br/bit/trodo/br-116/gbr-116.htm> Acessado em 10/09/2013.

<http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/Economia/ISEB> Acessado em 26/05/2012.

<http://www.bresserpereira.org.br> Acessado em 22/06/2012.

<http://www.scielo.br>. Acessado em 10/05/2012.

<http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/.../9175> Acessado em 29/08/2013.

<http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/PoliticaExterna/GuerraFria> Acessado em 25/07/2013.

http://www.geografiaememoria.ig.ufu.br/downloads/321_Rafael_Araujo_Pacheco_2009.pdf Acessado em 28/08/2013.

http://www.ifcs.ufrj.br/~arshistorica/jornadas/IV_jornada/IV_22.pdf. Acessado em 10/06/2013.

<http://www.historia.uff.br/stricto/td/1643.pdf> Acessado em 10/06/2013.

<http://www.dnit.gov.br/planejamento-e-pesquisa/historico-do-planejamento-de-transportes> Acessado em 22/06/ 2012.

<http://www.dnit.gov.br/rodovias/rodovias-federais/mapas> Acessado em 19/09/2013.

http://www.download.rj.gov.br/documentos/10112/.../Relatorio_MapeamentoVol2.pdf. Acesso em 19/09/2013.

<http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/AEraVargas1/anos3745/EducacaoCulturaPropaganda/HoraDoBrasil> Acessado em 22/10/2013.

www.ccon.go.gov.br/homenageados_detalhes/Juscelino...+/15 Acesso em 28/08/2013

www.correiobrasiliense.com.br/.../como-nasce-uma-cidade-unindo-as-so Acessado em 28/08/2013.

<http://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/viewFile/621/636> Acessado em: 29/08/2013