

INDUSTRIALIZAÇÃO PESADA E INTERNACIONALIZAÇÃO DE CAPITAIS NO BRASIL NO PÓS - SEGUNDA GUERRA MUNDIAL: UMA REINTERPRETAÇÃO DO PLANO DE METAS (1956 – 1961)

Acson Gusmão Franca¹

Resumo: O presente trabalho tem como objeto central o Plano de Metas (1956- 1961), executado no governo de Juscelino Kubitschek. Desse modo, objetiva-se compreender a relação que se estabeleceu entre o capital internacional e o Estado brasileiro nesse período, de maneira a vislumbrar como a mesma possibilitou a realização das metas setoriais mais estratégicas aos interesses externos. Além disso, o trabalho se propõe a identificar os limites impostos pelo capital internacional ao planejamento econômico brasileiro, diante da dependência externa. Feito essas considerações mais gerais, a hipótese desse trabalho é que à medida que o Estado brasileiro “direcionou” a industrialização pesada, por meio dessa relação estabelecida com o capital internacional, mais dependente e subordinado ao capital internacional se tornou o desenvolvimento da economia brasileira. Para atender a estes objetivos propostos, bem como de corroborar essa hipótese apresentada, de antemão, faz-se necessária uma pesquisa de revisão bibliográfica, a partir da leitura de obras de autores, que interpretaram esse período de forma mais crítica, considerando as debilidades históricas de nossa formação, isto é, cujas abordagens vão de encontro aquelas de Florestan Fernandes, Caio Prado Jr. e Celso Furtado. Além disso, será realizada a releitura do documento oficial do Conselho de Desenvolvimento Nacional que lançou o Plano, bem como das bibliografias já conhecidas que trataram do mesmo, tais como: Carlos Lessa, Benevides e Jose Serra. Ademais, serão realizadas consultas fontes primárias no intuito de obter documentos oficiais, legislações específicas, dentre outros dados referentes aos planos e ao período analisado, como: i) metas setoriais; ii) total de investimentos públicos; iii) fluxo de investimento direto estrangeiro; iv) balanço de pagamentos; v) endividamento externo; vi) produto interno bruto (PIB); etc. Em suma, espera-se que um estudo dessa dimensão venha a contribuir para estudos futuros de novos pesquisadores que desejem compreender o processo de industrialização pesada, à luz de uma perspectiva mais crítica. Retomar essa perspectiva nessas condições apresentadas nos permite não apenas revistar a história econômica brasileira, identificando as debilidades estruturais que limitaram a política econômica brasileira nesse período, mas vislumbrar alternativas que nos possibilitem romper com os nexos que mantêm a dependência externa e o subdesenvolvimento.

Palavras-chave: Capital internacional; industrialização pesada; planejamento; dependência

¹ Graduado em Ciências Econômicas pela Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri e Mestre em Desenvolvimento Econômico pelo Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas

1. Introdução

Após a irrupção do capitalismo monopolista, ocorrida no imediato pós Segunda Guerra Mundial, houve uma reorganização sistema de produção, de modo que as novas operações comerciais, financeiras e industriais realizadas nos mercados globais estiveram sob o comando da grande corporação norte-americana (FERNANDES, 2005). Neste ínterim, se desenvolveu no centro capitalista um novo padrão de acumulação, baseado na relação entre o planejamento estatal e a expansão da grande empresa, configurando a fase inicial do processo de internacionalização do capital: a fase da internacionalização produtiva (CAMPOS, 2009).

Nesta situação, a periferia era o único espaço disponível para a expansão do capitalismo, sendo que o seu controle passou a ser fundamental para o mundo capitalista (FERNANDES, 2005). A economia brasileira, por exemplo, passou a ser uma das grandes receptoras destes capitais internacionais, que atraídos pelas condições estruturais do país adentraram ao espaço nacional, na forma de IDE, no intuito de “promover” a industrialização pesada, sem romper com os dilemas da nossa formação.

O avanço da industrialização no Brasil dependia então diretamente da capacidade do Estado brasileiro romper certas limitações históricas e construir, através do planejamento econômico, organismos e instrumentos de execução, uma base integrada e tecnologicamente autônoma de bens de capital. Em outros termos, seria o Estado o responsável por criar as condições para que isso ocorresse, de fato.

Em consonância a isto, em fins de 1956, Juscelino Kubitscheck, após vencer as eleições presidenciais elaborou o plano mais bem articulado e estruturado da história do desenvolvimento capitalista nacional, com o intuito de executá-lo nos cinco anos vindouros, isto é, 1956 -1961. De fato, o Plano de Metas consistiu num conjunto de 30 metas, divididas entre os setores de Energia, Transportes, Alimentação, Indústrias de Base e Educação, ambas orientadas em dar continuidade ao processo de substituição das importações e superar os principais pontos de estrangulamento que impediam a expansão industrial da economia (LESSA, 1983).

Nesse sentido, o presente trabalho, que é resultado da minha pesquisa de Mestrado realizada no Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas, tem como objeto central o Plano de Metas (1956- 1961). Desse modo, objetiva-se compreender a relação que se estabeleceu entre o capital internacional e o Estado brasileiro nesse período, de maneira a vislumbrar como ela possibilitou a realização das metas setoriais mais estratégicas, por meio da internacionalização de capitais. Além disso, o trabalho se propõe a identificar os limites impostos pelo capital internacional ao planejamento econômico brasileiro, diante da dependência externa.

Feito essas considerações mais gerais, a hipótese desse trabalho é que à medida que o Estado brasileiro “direcionou” a industrialização pesada, por meio dessa relação estabe-

lecida com o capital internacional, mais dependente e subordinado ao capital internacional se tornou o desenvolvimento da economia brasileira.

Para atender a estes objetivos propostos, bem como de corroborar essa hipótese apresentada, de antemão, faz-se necessária uma pesquisa de revisão bibliográfica, a partir da leitura de obras de autores, que interpretaram esse período, considerando as debilidades históricas de nossa formação. Além disso, será realizada a releitura do documento oficial do Conselho de Desenvolvimento Nacional que lançou o Plano, bem como das bibliografias já conhecidas que trataram do mesmo. Ademais, serão feitas consultas fontes primárias no intuito de obter documentos oficiais, legislações.

Em suma, espera-se que um estudo dessa dimensão venha a contribuir para estudos futuros de novos pesquisadores que desejem compreender essa fase, à luz de uma perspectiva mais crítica. Retomar essa perspectiva nessas condições apresentadas nos permite identificar as debilidades estruturais que limitaram a política econômica brasileira nesse período, e também vislumbrar alternativas que nos possibilitem romper com os nexos que mantém a dependência externa e o subdesenvolvimento.

2. O Plano de Metas

O Plano de Metas se colocou como uma tentativa do Estado brasileiro de desobstruir os principais pontos de estrangulamento que impediam a expansão das forças produtivas da economia brasileira, sobretudo os setores de energia, transporte e de insumos básicos, tidos como prioritários nessa estratégia de desenvolvimento que pretendia fazer o país crescer “50 anos em 5” (LESSA, 1983). Essa prioridade recebida, ao contrário do que afirmava o Presidente Juscelino Kubitschek e os idealizadores do Plano de Metas¹, se explicava pelo fato desses setores serem considerados os mais estratégicos para o desenvolvimento capitalista brasileiro da época, dada capacidade retro alimentadora (pontos de germinação) que ambos possuíam de gerar novas demandas e, conseqüentemente, atrair novos investimentos privados para outros setores.

Desse modo, o Estado brasileiro deveria criar primeiramente as condições infraestruturais mínimas e o fornecimento de serviços e insumos básicos, investindo diretamente nessas áreas que o capital privado não estava disposto a investir, mas que se mostravam fundamentais para a instalação de filiais de empresas multinacionais no país.

A metade dos anos 50 marca um período de mudanças no padrão de acumulação com alteração da estrutura produtiva. Nessa época, o setor produtivo estatal emerge significativamente através das diretrizes traçadas pelo Plano de Metas, possibilitando vários projetos na área de infraestrutura (energia, transporte) e insumos básicos. Essa infraestrutura seria condição prévia para que o setor privado se desenvolvesse,

tornando-se também um dos fatores necessários para a instalação de empresas multinacionais no País. (RÜCKERT, 1981, p. 79-80).

Para tanto, foi utilizado um tipo de planejamento econômico, cuja lógica de funcionamento era definida e controlada pelo capital internacional de diferentes formas. Em suma, isso mantinha o processo de industrialização pesada no Brasil subordinado à sua dinâmica de acumulação, como pode ser corroborado a seguir nos principais instrumentos de execução criados pelo Estado brasileiro para implementar o Plano.

O padrão de financiamento adotado pelo Estado era composto por recursos próprios, ou seja, fundos setoriais provenientes do Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDE), somado às emissões primárias - financiamento inflacionário -, e, sobretudo, por empréstimos externos e investimentos diretos de empresas privadas internacionais (SOCHACZEWSKI, 1993). Esses últimos foram essenciais “na consolidação de base de apoio à política hegemônica dos EUA no continente” (CAMPOS, 2003, p.29), dada a sua influência direta na realização das metas mais estratégicas aos interesses externos.

De igual modo, o problema do atraso tecnológico foi solucionado com a promulgação, em 1955, da Instrução nº 113 da Superintendência da Moeda e do Crédito (SUMOC), que substituiu a Instrução nº 70 e suas regulamentações adicionais (SOCHACZEWSKI, 1993). Daí em diante estava autorizada a importação de máquinas e equipamentos oriundos do mercado externo, sem cobertura cambial, pondo fim aos critérios de seletividade estabelecidos por Getúlio Vargas no seu segundo governo.

Esse ajuste no marco regulatório sobre o capital internacional marcou uma inflexão no desenvolvimento capitalista brasileiro em benefício da internacionalização de capitais. Desse modo, de 1956 a 1961 a economia brasileira atraiu, por meio dos financiamentos autorizados pela SUMOC e dos investimentos diretos licenciados pela Carteira de Comércio Exterior (CACEX), capitais e empresas internacionais, os quais foram fundamentais para a execução do Plano de Metas, como mostra a tabela 1.

Tabela 1 - Recursos Estrangeiros Direcionados ao Plano de Metas 1956 – 1961 (Cr\$ Bilhões)

Itens/Setores	Financiamento pela SUMOC	Investimentos Diretos	Total do Setor	Percentual de cada setor no total
Energia	403,8	0,7	404,5	17,65
Transporte	535,8	1,9	537,7	23,45
Alimentação	112,3	20,6	132,9	5,8

Indústrias de Base	939,6	279,0	1.218,6	53,10
Total	1.991,5	302,2	2.293,7	100

Fonte: Lessa (1983)

Com base nessa tabela, notamos que a maior parte desses capitais internacionais ingressados no período deveu-se aos financiamentos de importações de máquinas e equipamentos alocados em sua maior parte nos setores de indústrias básicas (939,6), transporte (535,8) e energia (403,8). Isso nos mostra como a criação dessa infraestrutura mínima e a oferta desses insumos básicos passou a central aos interesses desse capital internacional, haja vista o recebimento desses recursos externos.

Além disso, foi criada uma estrutura de planejamento, denominado “administração paralela”, responsável por coordenar e controlar o processo de execução das metas setoriais. Teoricamente, esse aparato estaria sob o controle do Conselho de Desenvolvimento (CD), formado pela SUMOC e pela Carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil (CACEX), o qual subordinaria ao seu comando o BNDE, os órgãos executivos ou de assessoria, os Grupos de Trabalho (GT) e o CPA (Conselho de Política Aduaneira) (LEOPOLDI, 1991). No entanto, na prática, essa estrutura montada representou a consolidação da aliança estratégica entre o capital internacional e o poder executivo “em que cada qual procurou assegurar sua posição perante um fórum de negociações, estabelecendo as tarefas a serem firmadas e a garantia de lucratividade conforme os setores industriais elencados” (CAMPOS, 2003 p. 72).

Isso resultou na criação dos chamados Grupos Executivos (GE) formados por administradores estatais e industriais do setor privado, responsáveis por elaborar e coordenar os programas setoriais, defendendo a proeminência das empresas multinacionais no processo de orientação da industrialização (CAMPOS, 2009). Dentre os Grupos, esse autor apontou os mais atuantes no setor industrial: Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA); Grupo Executivo da Indústria da Construção Naval (GEICON); Grupo Executivo da Indústria Mecânica Pesada (GEIMAPE).

Em suma, essa exposição realizada até aqui nos revelou que desde a fase de implementação estava implícito no Plano de Metas um tipo de planejamento que não tinha a pretensão de se impor contrariamente aos interesses externos. Esses instrumentos criados pelo Estado para colocar em prática o referido plano davam ao capital internacional preponderância estratégica para financiar e conduzir o desenvolvimento capitalista brasileiro no período 1956 – 1961.

3. A Execução do Plano de Metas

Uma vez exposta a concepção teórica do Plano de Metas, apresentaremos nessa seção como se deu a execução de suas metas setoriais, com o intuito de corroborar o processo de internacionalização de capitais que ocorre nos setores produtivos mais estratégicos. Para tanto, observaremos primeiramente o papel desempenhado pela empresa estatal nesse processo que tinha como prioridade submeter o desenvolvimento da economia brasileira à lógica de expansão do setor privado.

De modo preliminar pode-se dizer que a pesquisa constatou que “[...] os fatores que favorecem a permanência dos jovens no meio rural são, principalmente, a renda, os valores de comunidade e a inclusão dos projetos de vida dos filhos nas estratégias de reprodução social da família” (KISCHENER, 2015, p. 14).

3.1. A Empresa Estatal

A importância estratégica do Estado para o desenvolvimento capitalista brasileiro desse período se deveu, especialmente à funcionalidade assumida pela empresa estatal no atendimento das demandas de acumulação privada. De acordo com Abranches (1979), a formação do setor produtivo estatal no Brasil se deu a partir de três setores de base da economia – siderurgia, petróleo e energia elétrica - os quais constituíam o núcleo básico do Plano de Metas e dava “suporte” a industrialização, valorizando o capital produtivo das empresas privadas nacionais e multinacionais.

Nessa fase, o executivo federal juntamente com os governos estaduais deu continuidade às suas atividades no setor elétrico brasileiro, criando empresas estatais nas diferentes regiões do Brasil, tais como: a Companhia Hidrelétrica do Vale do Paraíba (1956); as Centrais Elétricas de Furnas (1957); a Cia. de Eletricidade do Amapá (1959). Já existiam no Brasil a Central de Energia Elétrica no Rio Grande do Sul (1943); a Companhia Hidrelétrica do São Francisco (1952); as Centrais Elétricas de Minas Gerais (1952); as Usinas Elétricas do Paranapanema (1953), ambas criadas no primeiro e no segundo governo de Getúlio Vargas (SILVA, 2007). No setor de transportes brasileiro “foram unificadas as estradas de ferro federais pela criação da Rede Ferroviária Federal (1957); e, no setor de indústria de base, a USIMINAS (1956), a Cia. Ferro e Aço de Vitória (1959) e a COSIPA (1960)” (SUZIGAN, 1976, p. 89).

A expansão dessas empresas refletiu não apenas o voluntarismo dos grupos internos dirigentes, mas também a passividade do Estado brasileiro, que, para dar continuidade à modernização da economia, garantiu os ganhos das empresas multinacionais, sem contrariar os interesses da burocracia interna que as dirigiam².

2 Ver FURTADO, C. “Estado e empresas transnacionais na industrialização periférica”. *Revista de Economia Política*, v.1, n.1, jan-mar, 1981b.

3.2. O setor energético

O setor energético era composto por cinco metas setoriais, porém os principais esforços do Estado se direcionaram a ampliação da capacidade geradora de energia elétrica e petróleo, dada a importância que ambos adquiriam no atendimento dos interesses de valorização do capital das empresas privadas à medida que o processo de internacionalização produtiva de capitais avançava. “Isso significa que a expansão prévia da infraestrutura e a oferta de insumos de uso geral são requisitos fundamentais para a expansão, em base ampliada, do setor privado” (ABRANCHES, 1979, p.102).

Ao assumir a presidência do Brasil, Juscelino Kubitschek se propôs a dar continuidade realização de vários empreendimentos, além dos novos a serem realizados nos cinco anos posteriores³. Para tanto, garantiu a associação do BNDE ao capital internacional, passando a adquirir recursos externos de entidades de crédito internacional, como o Eximbank (*Export-Import Bank*) e o Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD); e principalmente de entidades estrangeiras, as quais receberam avais e outras garantias dessa instituição para financiar a realização das metas (LAFER, 2003). Além disso, foram criadas novas estatais para assumirem a tarefa de reforçar a acumulação privada das empresas nacionais e das filiais das multinacionais pertencentes a Light e *American and Foreign Power Company* (Amforp)⁴, que nessa época atuavam em quase todo o país (LEITE, 1997).

A conclusão de grande parte desses projetos extrapolou o prazo inicial, só ocorrendo após o término do Plano de Metas. Todavia, é importante observarmos a elevação da capacidade produtiva de energia elétrica no Brasil ocorrida no período, fruto do aumento da estatização do setor, como mostra a tabela a seguir.

3 1)- Usina Hidrelétrica de Furnas; 2)- Usina Hidrelétrica de Três Marias ; 3)- Usina Hidrelétrica de Peixoto (construção). Existia também projetos menores: 4) Usina Hidrelétrica de Jurumirim; 5)- Usina Hidrelétrica de Barra Bonita; 6)- Usina Hidrelétrica de Salto do Paranapanema; 7)- Usina Hidrelétrica de Euclides da Cunha 5)- Usina Termoelétrica de Juquiá.

4 Segundo RECH (2006), a primeira destas é uma empresa de capital canadense que entrou no território nacional para atuar na geração, distribuição e comercialização de energia elétrica, a partir da aquisição da “concessão Reid” e da incorporação do Rio de Janeiro Gaz Company, responsável pelos serviços de gás e iluminação elétrica. Em 1912, uma reorganização desse grupo resultou na criação da *holding* Brazilian Traction, Light & Power Company Ltd., que unificou as empresas do grupo – a São Paulo Tramway, Light & Power Company Ltd., a Rio de Janeiro Tramway, Light & Power Company Ltd. e a São Paulo Electric Company. A segunda é uma subsidiária da empresa americana Electric Bond & Share Corporation que chegou ao Brasil em 1927 e iniciou as suas aquisições por meio das Empresas Elétricas Brasileiras S.A. (EEB), criada no Rio de Janeiro para coordenar os investimentos da Amforp no Brasil.

Tabela 2 - Capacidade instalada de Energia Elétrica por tipo de produtor entre 1952-62

Ano	Poder Público		Estrangeiras		Privadas		Total	
	MW	%	MW	%	MW	%	MW	%
1952	135,6	6,8	1635,5	82,4	213,7	10,8	1984,8	100
1953	171,1	8,1	1631,3	77,5	302,5	14,4	2104,9	100
1954	303,2	10,8	2159,6	77,0	342,7	12,2	2805,5	100
1955	538,5	17,1	2248,4	71,4	361,6	11,5	3148,5	100
1956	657,1	18,5	2551,9	71,9	341,0	9,5	3550,0	100
1957	681,0	18,1	2696,2	71,6	390,2	10,3	3767,4	100
1958	824,5	20,6	2742,8	68,7	425,8	10,7	3993,1	100
1959	968,5	23,5	2724,0	66,2	422,7	10,3	4115,2	100
1960	1098,9	22,9	3182,2	66,3	519,0	10,8	4800,1	100
1961	1341,5	25,8	3242,1	62,3	621,6	11,9	5205,2	100
1962	1791,9	31,1	3161,4	55,2	775,5	13,5	5728,2	100

Fonte: Centro de Memória da Eletricidade (2001)

Conforme a tabela acima, essa estatização ocorreu em benefício das empresas multinacionais, que adentraram e puderam aumentar a oferta de energia elétrica no Brasil, tal como ocorreu no período 1956-1961. A participação das empresas estatais, bem como das empresas privadas brasileiras no aumento dessa capacidade energética instalada foi inferior, quando comparada à participação das multinacionais.

Prosseguindo nessa discussão, notamos que a concretização das metas 4 e 5, referentes ao aumento da produção e da capacidade de refinação do petróleo brasileiro, eram

necessárias, não somente pela conexão destas com metas dos setores industrial e de transportes, mas, sobretudo, pela rede de distribuição de derivados, que a lei da Petróleo Brasileiro S.A – PETROBRÁS - (Lei nº 2.004/53)⁵ garantiu ao capital internacional. Apesar de não poderem atuar especificamente na extração do produto, as empresas multinacionais estavam autorizadas a operarem na distribuição dos seus derivados. Devido a essa limitação, a forma encontrada por essas empresas para manter o seu poder de expansão sobre o país se deu pelas fusões e aquisições de empresas em outros ramos. (CAMPOS, 2003).

Com a contratação do geólogo norte-americano Walter K Link em 1955, antigo profissional da Standard Oil Co, para a chefia do Departamento de Exploração de Petróleo, as subsidiárias dessas companhias foram autorizadas a iniciar os trabalhos de pesquisa por novas zonas petrolíferas no Brasil. Assim, traçaram um panorama exploratório para novas bacias sedimentares, passando a investir numa série de novas atividades para além da distribuição, tais como: levantamento aerofogramétrico, magnetometria, mapeamento geológico, produção e refino etc. (DIAS; QUAGALINO, 2003). A atuação dessas multinacionais nas atividades do setor petrolífero em parceria com a PETROBRÁS contribuiu para o aumento da participação da produção brasileira de petróleo no total consumido pelo país no período (tabela 3).

Tabela 3 - Participação Relativa da Produção Nacional
no Consumo Total de Petróleo (1955 -1965)

Ano	Participação relativa (%)
1955	7,34
1956	10,26
1957	22,33
1958	36,65
1959	43,21
1960	44,47
1961	42,48
1962	32,28

5 Sancionada pelo Presidente Getúlio Vargas a Lei incidia sobre a Política Nacional do Petróleo e definia as atribuições para o Conselho Nacional do Petróleo (CNP), decretando que as atividades de exploração, produção, refino e transporte, ligadas ao setor de petróleo, gás natural e derivados fossem controladas pela Petrobrás, já que esta detinha monopólio sobre as mesmas.

1963	32,96
1964	29,82
1965	31,6

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados disponibilizados em DIAS; QUAGALINO (2003)

De acordo com a tabela acima, entre 1956 até 1959, ou seja, no momento do apogeu da realização das metas setoriais do Plano de Metas, a participação da produção brasileira de petróleo no total consumido no país cresceu de aproximadamente 11%, em 1956, para 43%, em 1959. E esse aumento foi fruto da quantidade de investimentos tanto públicos, quanto privados que foram atraídos para esse setor no período em questão. Entretanto, a partir de 1960 essa participação estacionou em valores pouco superiores a 40%, vindo a declinar após 1962, quando o país sofreu uma desaceleração do crescimento econômico, a qual resultou no esgotamento dos investimentos.

3.3. O setor de transportes

Para o setor de transporte, também considerado outro ponto de estrangulamento e de germinação da economia brasileira, havia sete metas setoriais orientadas em intensificar o processo de transformação para promover a integração do país. Diferentemente de Getúlio Vargas que priorizava desenvolver o transporte ferroviário em detrimento do rodoviário, JK deu uma atenção especial as metas 8 e 9, referentes à construção e a pavimentação de rodovias federais, uma vez que ambas estabeleciam uma conexão direta à implementação da indústria automobilística - meta 27 – e, conseqüentemente, à atração de capitais internacionais

A criação dessa infraestrutura rodoviária era uma condição prévia para o desenvolvimento da indústria automobilística e para o surgimento de outras atividades complementares no país (BARAT, 1978). Isso porque, ao ampliar as vias de circulação, ocorreria conseqüentemente um crescimento da demanda nacional por veículos automotores, oficinas mecânicas, autopeças, pneus, câmaras de ar etc.

Nesse sentido, o movimento de estatização nesse setor foi semelhante àquele ocorrido no setor de energia, visto que o suporte institucional criado pelo Estado também favoreceu a entrada de empresas multinacionais no país, sobretudo no setor automobilístico, atraídos pela demanda interna (ABRANCHES, 1979). O BNDE instituiu os fundos de pavimentação e rodoviário, os quais, sob o comando do Departamento Nacional de Estradas e Rodagens (DNER), foram direcionados à realização dos programas de pavimentação e de

construção de novas rodovias. Além disso, adquiriram de entidades externas os recursos disponibilizados às empresas privadas que estivessem operando no setor (SOCHACZEWSKI, 1993).

Até aquele presente momento o DNER era o órgão federal responsável pela gerência do Programa Quinquenal de Obras Rodoviárias no período 1956/60 e também pelo repasse desses fundos destinados a custear os programas de construção, conservação e melhoria das rodovias compreendidas no Plano Rodoviário Nacional (PRN) (PESSOA, 1993). Todavia, eles eram obtidos por meio do Imposto Único sobre Combustíveis e Lubrificantes Líquidos e Gasosos (IUCL), um mecanismo interno criado pelo Estado para arrecadar do consumidor aquilo que era concedido às empresas privadas nacionais e multinacionais do setor durante a execução dos empreendimentos.

A tabela 4 apresenta os principais projetos que existiam nesse setor com os resultados já alcançados até a referida fase.

Tabela 4 - Principais Obras Rodoviárias Realizadas (1956 – 1958)

BR	Rodovia	Construção (km)	Pavimentação (km)
2	Rio – Jaguarão	152	163
3	Rio – Belo Horizonte	92	234
5	Rio – Feira de Santana (Litoranea)	182	112
22	Fortaleza – Belém	124	40
26	Maceió- BR 24	132	132
55	Belo Horizonte - São Paulo	136	52
87	Ourinhos – Jandaia do Sul	113	113

Fonte: Elaboração própria com base em informações disponibilizadas em: Brasil. Presidência da República. Conselho do Desenvolvimento. Programa de Metas. Rio de Janeiro, 1958.

Esse crescimento da infraestrutura rodoviária, concentrado principalmente na região centro-sul do país, como mostra a tabela, atendeu às exigências das empresas multinacionais que instalaram nessas regiões complexos industriais automobilísticos desde o início de 1956, quando o GEIA começou a realizar suas atividades. Isto é, “o auge do rodoviarismo no Brasil se caracterizou pela administração estatal das rodovias como suporte indireto ao setor privado” (OKAMURA, 2018, p.115).

Desse modo, de 1956 a 1961 foram construídos 12.169 km de rodovias – 7.214 km pavimentados –, no entanto, a quantidade de veículos utilitários e automóveis fabricados foi superior a 380.000, o que revela a capacidade de capitalização dessas empresas. (ORENSTEIN; SOCHACZEWSKI, 1992). Porém, à medida que o “rodoviarismo” ganhou força no Brasil, as importações do governo de petróleo e seus derivados também aumentaram, resultando na progressão de sucessivos déficits no balanço de pagamentos.

3.4. O Setor industrial

Para esse setor, foi proposta a realização de dez metas, das quais sete priorizavam o desenvolvimento de certos tipos de indústrias produtoras de insumos básicos, já que isso era uma condição prévia para estimular os investimentos privados a criar no Brasil indústrias produtoras de equipamentos mecânicos, elétricos, e, sobretudo de automóveis (Meta 27, Meta 28, Meta 29). Desse modo, as indústrias de base funcionariam como “cabeças de ponte”⁶ para a penetração, em maior profundidade, de empresas multinacionais e de outros investimentos em áreas mais lucrativas, como os setores pesados bens de consumo duráveis e de bens de capital, uma vez que forneceriam os artigos intermediários necessários à produção desses bens finais.

No entanto, esse aumento da capacidade produtiva das indústrias de base, e consequentemente, a crescente diversificação da demanda da sua produção dependiam da ação do Estado em criar meios para superar a estreiteza do mercado interno brasileiro e romper com os obstáculos que impediam a garantia dos lucros das empresas privadas que investissem no setor. De fato, esses obstáculos foram superados “com a instalação de empresas estatais de elevado porte, geradoras de economias de escala, operando com margens de capacidade ociosa planejada” (RUCKERT, 1981, p.06).

Na indústria siderúrgica foram implantadas a Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais (USIMINAS) e a Companhia Siderúrgica Paulista (COSIPA), ambas criadas pelo Estado atender a expansão dos setores de energia elétrica e transportes nos quais os setores privados internacionais não queriam mais investir (BANDEIRA, 2011). Ademais, para a realização das metas das indústrias de metais não ferrosos foram criadas e ampliadas as empresas estatais, tais como: Companhia Brasileira de Cobre, Companhia Níquel do Brasil, Companhia Nacional de Álcalis, Companhia Brasileira de Alumínio e a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) (SOCHACZEWSKI, 1993).

Essa ampliação da participação direta do Estado nesses segmentos através dessas estatais, somado aos mecanismos de financiamentos por ele criados, como a Instrução 113, atraiu uma grande quantidade de investimentos estrangeiros sem cobertura cambial. Entre 1955 e 1959, o setor de insumos básicos recebeu 55,4% dos equipamentos estrangeiros que entra-

⁶ Essa expressão foi utilizada por Celso Furtado (1981) para descrever o papel desempenhado pelas indústrias de base na expansão das empresas multinacionais no processo de industrialização.

ram como investimento direto via Instrução 113, o equivalente a 93,6% do total (CAPUTO; MELO 2009, p.523). Isso explica o crescimento da produção da indústria brasileira, tal como mostra a tabela 5.

Tabela 5 - Produção Nacional de Insumos Básicos (1955 – 1961)

Ano	Produção nacional (1000 toneladas)						
	Cimento	Aço	Alumínio	Chumbo	Cobre	Estanho	Níquel
1955	2734	1162	1664	4027	399	1203	39
1956	3278	1365	6278	4543	1349	1568	59
1957	3376	1470	8837	7046	1960	1423	68
1958	3769	1659	9190	4635	1500	1527	72
1959	3798	1866	15187	5526	1800	1530	89
1960	4418	2279	16573	9976	1212	2330	95
1961	4678	2485	18457	12527	1659	-	96

Fonte: Elaboração própria com base nas informações disponibilizadas em: Benevides (1976); Lessa (1983).

O incremento da produção desses insumos remodelou de fato a estrutura da indústria brasileira, a qual passou a produzir bens intermediários em grande escala para atender exclusivamente a demanda dos outros setores produtores de bens finais. Isso nos mostra que a ação do Estado nesse setor “assumiu um caráter de complementaridade, à medida que funcionou como elemento de apoio a outros setores, principalmente, ao setor de bens finais, capaz de liderar o crescimento industrial” (RUCKERT, 1981, p.08).

No que tange às últimas três metas propostas para esse setor, referentes especificamente à implementação da indústria pesada no Brasil, foram os Grupos Executivos que dimensionaram a realização das mesmas, conforme os desígnios do capital internacional. Coube então ao Estado brasileiro estimular o desenvolvimento da indústria pesada, por meio de instrumentos cambiais e fiscais, mas sem interferir no ritmo estabelecido pelos Grupos Executivos.

Desse modo, selecionamos três dos principais grupos que mais forneceram incentivos à entrada do capital internacional, favorecendo assim a internacionalização produtiva da economia brasileira no período: GEIA (Grupo Executivo da indústria automobilística), GEICON (Grupo Executivo da indústria de construção naval) e o GEIMAPE (Grupo Executivo da indústria mecânica pesada).

O primeiro destes grupos foi criado pelo Decreto nº 39.412, publicado 16 de junho de 1956, o qual estabelecia as suas funções básicas, bem como as diretrizes relativas ao desenvolvimento da indústria automobilística no Brasil, cujas exigências fomentaram o desenvolvimento de outros setores, inclusive do setor de bens de capital. De acordo com o Decreto, estavam a cargo desse grupo as funções de elaborar e submeter à aprovação do presidente da República os planos para as diversas linhas de fabricação de automóveis. Além disso, competiria também a ele examinar, negociar e inclusive aprovar privativamente os projetos singulares referentes à essa indústria.

Ao iniciar os seus trabalhos, o GEIA contou com a infraestrutura desenvolvida pela indústria de autopeças desde a sua origem. Esta, por sua vez, ainda que se colocasse como uma iniciativa inteiramente nacional passou a ser controlada nessa fase pelas multinacionais Farloc, Schader, Tri-Sure, Mac S/A e Fruckauf, dos Estados Unidos, Amortex, Promeca, Metalúrgica Barbará, da Franca; Joseph Lucar, Standard Motors e Ferodo, da Inglaterra, e Tecnologeral e Same, da Itália dentre outras multinacionais (LIMA, 1957). De antemão, isso já nos mostra que a maioria das oficinas mecânicas instaladas no Brasil para consertos e reparos de veículos era de origem estrangeira, ou seja, cujo controle pertencia ao capital internacional.

Com menos de um mês de existência do GEIA, Juscelino Kubitschek assinou consecutivamente três decretos instituindo os primeiros Planos Nacionais da Indústria Automobilística no Brasil: 1– Decreto nº 39.568, de 12 de Julho de 1956, relativo a caminhões; 2– Decreto nº 39.569, de 12 de Julho de 1956, relativo a Jipes; 3– Decreto nº 39.676 – A, de 30 de Julho de 1956, relativo a camionetas, caminhões leves e furgões (GATTAZ, 1981). Para tanto, o Estado criou as condições para atrair investimentos de empresas privadas que se dedicassem ao fabrico final dos automóveis, concedendo favores e estímulos cambiais, fiscais e creditícios às empresas, que, independente de sua origem, tivessem seus projetos aprovados pelo GEIA.

No final do ano de 1956 já havia 17 projetos aprovados, dos quais 12 foram implantados para a produção de 27 tipos de veículos, seguindo os critérios fixados pela GEIA, tais como: o número de unidades a serem produzidas, o prazo para cumprimento do plano, o índice de nacionalização¹ (GATTAZ, 1981). Assim, grandes multinacionais, sobretudo de origem norte-americana e Alemã, tais como: General Motors, Ford Motor Company, Daimler –Benz, Krupp, Vomag, Volskswagen etc.. Além destas, a Sinca, a Scania – Vabis., a Máquinas Agrícolas Romi S/A, autorizada por uma matriz de Milão; a Caterpillar Brasil S/A, subsidiária da multinacional estadunidense Caterpillar Tractor Co etc. (LIMA, 1957). O resultado da expansão dessas filiais pode ser observado na tabela 6, a qual evidencia o aumento da produção de automóveis no Brasil após 1956.

Tabela 6 - Produção da Indústria Automobilística (1956 – 1963)

Tipo de Veículo	Quantidade Produzida	%
Caminhões pesados e ônibus	32.849	4,0
Caminhões médios	192.472	23,1
Caminhões de carga	223.723	26,9
Utilitários	115.092	13,8
Automóveis	268.008	32,2
Total	832.144	100

Fonte: Gattaz (1981)

Com base nesta tabela, notamos que a estratégia dessas empresas multinacionais de instalarem aqui filiais para reproduzirem internamente, com apoio do Estado, o seu comportamento oligopolista, resultou no desenvolvimento da indústria automobilística no Brasil, representado aqui no crescimento rápido da sua produção no período 1956-1963. Entretanto, esse movimento de internacionalização produtiva teve consequências deletérias, devido às novas obrigações derivadas da entrada desses capitais internacionais que reduziram ainda mais a capacidade de pagamentos da economia brasileira, acelerando o endividamento externo (LIMA, 1958).

O GEICON foi criado pelo Decreto nº 43.899, de 13 de junho de 1958, com o objetivo de “estudar, coordenar, aprovar e propor as medidas necessárias à realização dos projetos de estaleiros de construção naval, previstos nas metas estabelecidas pelo governo relacionadas ao setor naval, dentre as quais destacamos as Metas 10, 11 e 23, referentes aos Portos e Dragagens, Marinha Mercante e Construção Naval. Até 1960, o GEICON aprovou 12 projetos, sendo dois relativos à implantação de grandes estaleiros, com capacidade de 60 mil dwt/ano e 40 mil dwt/ano. Desses projetos, apenas seis se concretizaram de fato: os Estaleiros Mauá, que receberam o maior financiamento do BNDE; a Emaq e Caneco; o Ishikawajima Brasil Estaleiros S.A (ISHIBRAS) e Verolme, sendo o primeiro de origem japonesa e o segundo holandesa. No entanto, a realização dos maiores empreendimentos nesse setor, como: a construção de diques flutuantes, plataformas continentais e navios de grande porte, foram controlados pela ISHIBRAS, de forma a difundir os padrões japoneses de produção e gerenciamento por meio das filiais dessas empresas que foram instaladas aqui (INOUE; LEAL, 2010).

O GEIMAPE tinha as funções de elaborar e submeter ao Presidente da República os projetos criados para as diversas linhas de fabricação ligadas à indústria mecânica pesada, atuando no exame, negociação e aprovação dos mesmos. Além disso, poderia recomendar

às agências governamentais que concedessem às empresas que tivessem projetos aprovados no setor: tratamento tarifário favorável, isenção de impostos de importação e consumo e, ainda, financiamento e subscrição de ações.

O crescimento da produção do setor de bens de capital respondeu, em grande medida, ao crescimento dos setores automobilístico e de transportes, cuja expansão dependia da importação de novas máquinas e equipamentos (ORENSTEIN; SOCHACZEWSKI, 1993). Graças a isso foi possível instalar novas refinarias de petróleo, fábricas petroquímicas, usinas siderúrgicas, portos, estaleiros, armazéns, fábricas de papel e celulose, dentre outros empreendimentos. Ademais, é importante ressaltar o aumento verificado na fabricação de material elétrico pesado (200%) no atendimento às encomendas do Departamento de Águas e Energia Elétrica do Estado de São Paulo, das subsidiárias da Central de Itapeva, da Cia. Hidrelétrica de São Francisco, e inclusive das iniciativas do setor energético de maior vulto, como as usinas de Furnas, Três Marias, Paulo Afonso e Urubupungá (LIMA, 1958).

A internacionalização produtiva dessa fase “impôs uma interação entre a expansão das filiais de empresas multinacionais no Brasil, o crescimento do produto nacional e a formação bruta de capital fixo (FBCF)” (CAMPOS, 2009, p.24). Desse modo, o ritmo de acumulação imposto por essas multinacionais à economia brasileira possibilitou o desenvolvimento de determinados setores no período concernente ao Plano de Metas (1956 – 1961), como mostra o Quadro na página a seguir.

Com base nessas informações, percebemos que as metas que alcançaram, e, que inclusive superaram, os níveis de crescimento propostos estão localizadas nos setores em que a participação do Estado na criação de uma infraestrutura (transporte e energia) e no fornecimento de serviços e insumos básicos (indústrias de base) criou as condições para o desenvolvimento do setor privado e, por conseguinte, para a instalação de filiais de multinacionais nesses e em outros setores. Estas, por sua vez, atuavam em áreas mais dinâmicas da economia com elevada lucratividade, como foi o caso da indústria automobilística, cujo crescimento (117, 2%) possibilitou o desenvolvimento do setor do transporte rodoviário (124,8%), e do setor de alimentação, com a mecanização da agricultura (107 %), fruto da execução dos projetos do GEIA.

Quadro 1 – Resultados alcançados pelo Plano de Metas (1956 – 1961)

SETOR	Investimento estatal planejado (%)	Meta		Resultados atingidos (%)
ENERGIA	43,40%	1	Energia Elétrica	95,6%
		4	Petróleo (Produção)	75,5%
TRANSPORTE	29,60%	9	Rodovias (Construção)	124,8%
ALIMENTAÇÃO	3,20%	17	Mecanização da Agricultura	107%
		18	Fertilizantes	241,7%
INDÚSTRIAS DE BASE	20,40%	19	Siderurgia	114%
		20	Alumínio	92,1
		21	Metais não ferrosos	A capacidade alcançada de cobre, chumbo, estanho e níquel foram aumentadas em, respectivamente 203,8%; 147,7%; 143,6% acima da meta.
		22	Cimento	87,4%
		23	Álcalis	100%
		24	Celulose e Papel	77% e 50,6%
		27	Automobilística	117,2 %
		28	Construção Naval	100%
29	Mecânica e de Material Elétrico Pesado	100 % e 200%		
META SÍNTESE		Construção de Brasília		Concluída

Fonte: Elaboração própria a partir de informações disponibilizadas em: Benevides (1976); Lafer (2003); Leopoldi (1991); Lessa (1983).

Com base nessas informações, percebemos que as metas que alcançaram, e, que inclusive superaram, os níveis de crescimento propostos estão localizadas nos setores em que a participação do Estado na criação de uma infraestrutura (transporte e energia) e no fornecimento de serviços e insumos básicos (indústrias de base) criou as condições para o desenvolvimento do setor privado e, por conseguinte, para a instalação de filiais de multinacionais nesses e em outros setores. Estas, por sua vez, atuavam em áreas mais dinâmicas da economia com elevada lucratividade, como foi o caso da indústria automobilística, cujo crescimento (117, 2%) possibilitou o desenvolvimento do setor do transporte rodoviário (124,8%), e do setor de alimentação, com a mecanização da agricultura (107 %), fruto da execução dos projetos do GEIA.

As indústrias de base tiveram grande parte das metas alcançadas, como pode ser observado no aumento da produção de insumos básicos, como: alumínio (92,1%), álcalis (100%) cobre (203,8%), chumbo (147,7%) etc., de modo que o crescimento da produção desses bens intermediários assegurou o desenvolvimento do setor privado. No que tange à produção de bens de capital, a indústria metal mecânica teve um crescimento de 100%, enquanto a de material elétrico cresceu 200%. Entretanto, isso aconteceu à custa de importações autorizadas pela Instrução 113 da SUMOC. Adicionalmente, ocorreu a construção da nova capital brasileira – Brasília -, tida como símbolo dos “50 anos em 5”, cujos investimentos do governo realizados para tal superaram os 300 milhões de cruzeiros (SOCHACZEWSKI, 1993).

Esses resultados, quando analisados em termos qualitativos, tal como foi feito aqui, nos revelam os limites que a consolidação do desenvolvimento capitalista brasileiro impôs ao planejamento econômico brasileiro.

4. Os limites

Desde a sua concepção, o Plano de Metas foi apresentado ao país pelo então Presidente, Juscelino Kubitschek, como um importante programa de desenvolvimento econômico, cuja realização possibilitaria a economia brasileira superar o estado de atraso e conseqüentemente, alcançar a prosperidade, através da implantação da indústria pesada. No entanto, os diferentes organismos e instrumentos criados pelo Estado brasileiro para resolver antigas debilidades estruturais e colocá-lo em prática, nos revelaram a formação de uma nova articulação entre o Estado e o capital internacional, que, ao viabilizar a realização das metas setoriais do Plano, limitou a atuação do planejamento econômico brasileiro diante da dependência externa. Esses limites se manifestavam tanto no processo de tomada das decisões, quanto no esquema de financiamento e no controle das tecnologias, como apresentado anteriormente. .

Por esses motivos, ainda que os resultados alcançados pelo Plano de Metas já apresentados no Quadro 1 evidenciem a expansão e a diversificação do parque industrial brasileiro, é importante observarmos o conjunto de problemas de ordem estrutural e conjuntural que, se avolumaram ao longo desses cinco anos, resultando na desaceleração cíclica da economia brasileira e, posteriormente, na crise dos anos 1960.

Isto é, aliado a esse desenvolvimento do mercado interno ocorrido via industrialização, cresceu o acúmulo de sucessivos déficits no balanço de pagamentos, acarretados em grande parte pela necessidade de reservas cambiais em dólar para remunerar os IDEs ingressados aqui nesse período como mostra a tabela 7 a seguir.

Tabela 7 – Balanço de Pagamentos 1956 – 1961 (US\$ milhões)

	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Importações	-1046	-1285	-1179	-1210	-1293	-1292
Exportações	1483	1392	1244	1282	1270	1405
(A) Saldo da Bal. Comercial	437	107	65	72	-23	113
Viagens	-34	-40	-25	-31	-48	-19
Transportes e Seguros	-127	-122	-108	-96	-85	-83
Rendas de Capitais	-91	-93	-89	-116	-155	-145
Lucros e Dividendos	-24	-26	-31	-25	-40	-31
Juros	-67	-67	-58	-91	-115	-114
Governamentais	-31	-35	-27	-23	-12	-17
Serviços Gerais	-86	-68	-60	-107	-159	-86
(B) Saldo de Serviços	-369	-358	-309	-373	-459	-350
(C) Transf. Líquida	-11	-13	-4	-10	4	15
(A)+(B)+(C)=(D) Transações Correntes	57	-264	-248	-311	-478	-222
Investimentos (líquido)	89	143	110	124	99	108
Empréstimos e Financiamentos	231	319	373	439	348	579
Amortizações	-187	-242	-324	-377	-417	-327
Subscrições em instituições internacionais	-	-	-	-	-57	-26
Outros (Líq)	18	35	25	-4	85	-46
(E) Capitais Líquidos	151	255	184	182	58	288
Erros e Omissões	-14	-71	-189	-25	10	49
(D)+(E)+(F)	194	-180	-253	-154	-410	115
Atrasados Comerciais	-	-	-	-	68	-68
(1) FMI	-28	37	37	-21	48	40
(2) EXIMBANK	-	-	100	-	3	101
(3) Outras	-	-	58	-	10	119

(1)+(2)+(3)= Operações de regularização	-28	37	195	-21	61	260
Haveres	-182	161	31	26	-26	180
Obrigações	17	-18	28	150	267	-129
Ouro monetário	-1	-	-1	-1	40	2
(G) Contrapartida (Bal. de Pagamentos)	-194	180	253	154	410	-115
(H) Saldo	194	-180	-253	-154	-410	115

Fonte: Banco Central do Brasil (Boletim de fevereiro de 1972 e Relatório do Ano de 1971 n. 6, junho de 1972) e Conjuntura Econômica (Vol 26, n.11, novembro e 1972), apud CAMPOS, 2003, p.156

Em virtude desse déficit no balanço de pagamentos, o setor de bens de consumo duráveis controlado pelo capital internacional perdeu o mercado consumidor, de forma que as indústrias atuantes no mesmo passaram a operar com capacidade ociosa. Assim, houve uma queda do produto interno brasileiro e, por conseguinte, um recrudescimento inflacionário, o qual foi realimentado pelo déficit das empresas estatais que atuavam principalmente no setor de indústrias de base (RÜCKERT, 1981).

De fato, esses limites impostos pelo capital internacional ao planejamento econômico nessa fase nos mostraram que, a partir do momento em que o Estado brasileiro fez dos interesses privados nacionais e /ou internacionais os grandes beneficiários de sua intervenção, ele reafirmou a sua perda de capacidade de intervir na economia de forma autônoma e democrática. Assim, longe de tentar criar as condições que permitissem a economia brasileira alavancar o desenvolvimento econômico, ele se tornou um novo instrumento de internacionalização, contribuindo para a defesa dos anseios do imperialismo no capitalismo dependente brasileiro.

5. Considerações finais

Em meio a ascensão do capitalismo monopolista ocorrido na segunda metade da década de 1950, o Plano de Metas representou a estratégia de desenvolvimento capitalista que objetivava construir uma infraestrutura mínima que garantisse o fornecimento de insumos básicos em áreas que o capital privado não estava disposto a investir, já que isso era uma condição prévia para a instalação e expansão de empresas multinacionais no país. Para tanto, coube ao Estado brasileiro oferecer, por meio do planejamento econômico, as condições necessárias que atendessem às exigências impostas por essas empresas, investindo em setores internos considerados essenciais a esse processo de internacionalização produtiva.

Nesse sentido, o setor produtivo estatal se tornou uma “peça-chave” para a valorização do capital internacional na economia brasileira, uma vez que se concentrou em seg-

mentos produtores de insumos básicos, ou seja, que forneciam matérias-primas, bens e serviços a preços subsidiados às empresas produtoras de bens finais, as quais lideraram o crescimento da economia no período. Por esse motivo, a expansão econômica que ocorreu nessa fase foi liderada principalmente pelo setor de bens de produção e bens de consumo duráveis.

À medida que essas filiais direcionaram seus investimentos para a indústria de bens duráveis, mais refém se tornava a economia brasileira das vicissitudes ocorridas nesse setor. Desse modo, a desaceleração da indústria brasileira e os demais problemas suscitados no final da década de 1950, resultantes do aumento da capacidade ociosa das indústrias desse setor, bem como dos mecanismos de financiamento criados pelo Estado brasileiro nesse período, revelaram quão importante era o setor para a continuidade do desenvolvimento dependente da economia brasileira.

O término do Plano de Metas não apenas inseriu a economia brasileira numa conjuntura de crise, mas também contribuiu para ampliar a dependência tecnológica e financeira da mesma ao capital internacional. Como consequência, os programas de desenvolvimento criados pelo Estado trataram de intensificar o raio de manobra desse capital internacional internamente, como ocorreu durante o Plano de Ação Econômica do Governo - PAEG- (1964 – 1967), e, posteriormente no II PND - (1975 – 1979), quando esse capital internacional mudou a sua estratégia de expansão, passando a direcionar os seus investimentos a explorar os recursos naturais e matérias-primas.

Referências Bibliográficas

ABRANCHES, S. H.H. “A questão da empresa estatal – econômica, política e interesse público”. In: *Rev. Adm. Emp.* Rio de Janeiro, 19(4), p. 95-105, out./dez. 1979.

BANDEIRA, M. *Brasil-Estados Unidos: a rivalidade emergente (1950-1988)*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

BARAT, J. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978.

BENEVIDES, M. V. M. *O Governo Kubitschek: desenvolvimento econômico e político (1956-1961)*. 3.ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976. .

BRASIL. Presidência da República. Conselho do Desenvolvimento. *Programa de Metas*. Rio de Janeiro, 1958.

- CAMPOS, F. A. *Estratégias de Desenvolvimento Nacional: o papel do capital estrangeiro entre o segundo Governo Vargas e o Governo Castelo Branco (1951-1966)*. Campinas: 2003. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Economia – Universidade Estadual de Campinas.
- CAMPOS, F.A. *A arte da conquista: o capital internacional no desenvolvimento capitalista brasileiro (1951-2002)*. Campinas: 2009. Tese (doutorado) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas.
- CAPUTO, A.C; MELO, H, P. “A Industrialização Brasileira nos Anos de 1950: Uma Análise da Instrução 113 da SUMOC”. *Revista Estado e Economia*, São Paulo, 39(3), jul-set 2009, p. 513-538.
- CENTRO DA MEMÓRIA DA ELETRICIDADE NO BRASIL. *Energia elétrica no Brasil: breve histórico: 1880-2001*. 1. ed. Rio de Janeiro: Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, 2001. 224 p.
- CONJUNTURA ECONÔMICA, FGV-RJ, vol. 28, n.2, Fevereiro, 1964.
- DIAS. J.L.M; QUAGALINO, M.A. *A Questão do Petróleo no Brasil: uma história da Petrobrás*. Rio de Janeiro: Petrobras, 2003.
- FERNANDES, F. *Capitalismo dependente e classes sociais na América Latina*. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.
- FURTADO, C. “Estado e empresas transnacionais na industrialização periférica”. *Revista de Economia Política*, v.1, n.1, jan-mar, 1981.
- GATTÁZ, R. *A Indústria automobilística e a segunda revolução industrial no Brasil: origens e perspectivas*. São Paulo: Prelo Ed., 1981.
- INOUE, M.F.M; LEAL, T.S. “Imigração japonesa e engenharia naval: O papel e a importância da Ishikawajima do Brasil”. *Revista Maracanan*, Rio de Janeiro, nº 6, pp. 207-228, 2010.
- LAFER, C. O Planejamento no Brasil – Observações sobre o Plano de Metas. In: MINDLIN, B. (Org.). *Planejamento no Brasil*. São Paulo: Perspectiva, 2003.
- LEITE, A.D. *A energia do Brasil*. Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1997.
- LEOPOLDI, M. A. Crescendo em meio à incerteza: a política econômica do Governo JK. In: (Org.) GOMES, A. C. *O Brasil de JK*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas/ CPDOC, 1991.
- LESSA, C. *Quinze anos de política econômica*. 4.ed. São Paulo: Brasiliense, 1983.
- LIMA, H.F. “Indústria Automobilística no Brasil”. *Revista Brasiliense*, n.13, São Paulo, set/out. 1957, pp. 56-77.
- LIMA, H.F. Instrução 113 e “Royalties”. *Revista Brasiliense*, n.16, São Paulo, mar./abr. 1958, pp. 8-21. . .
- OKAMURA, S.H. *Concessões rodoviárias em São Paulo na década de 1990: Uma análise das relações entre estado, capital e infraestrutura*. Campinas: 2018. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas.
- ORENSTEIN, L. e SOCHACZEWSKI, A. C. “Democracia com desenvolvimento: 1956-1961”, In: ABREU, M. P. (org.) *A Ordem do Progresso, Cem Anos de Política Econômica Republicana, 1889-1989*, Rio de Janeiro: Campus, 1992.
- PESSOA, R. S. “Fontes de financiamento para a infraestrutura rodoviária federal: necessidade de recomposição”. Brasília: IPEA, fev. 1993. (Texto para discussão, n. 293).
- RECH, H. *Regulação dos serviços públicos de energia elétrica: descentralização e controle social*. São Paulo: 2006. Dissertação (Mestrado)– Interunidades de Pós-Graduação em Energia – Universidade de São Paulo. 128

RUCKERT, I. N. “Alguns aspectos das empresas estatais no Brasil”. In: *Revista Ensaios FEE*. V.2, n.1, p. 75-93, 1981.

SERRA, J. Ciclos e mudanças estruturais na economia brasileira do pós-guerra. In: (Orgs.) BELLUZZO, L. G. M. e COUTINHO, R. *Desenvolvimento capitalista no Brasil: ensaios sobre a crise*. 4.ed. Campinas: Unicamp-IE, 1998.

SILVA, R. C. “*Servimos com prazer!*” *Norte-americanos em Porto Alegre, 1928 a 1959: uma história empresarial*. Porto Alegre: 2007. Dissertação (Mestrado em História) Programa de Pós graduação em História, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.

SOCHACZEWSKI, A.C. *Desenvolvimento econômico e financeiro no Brasil: 1952-1968*. São Paulo: Trajetória Cultural, 1993.

SUZIGAN, W. As empresas do governo e o papel do Estado na economia brasileira. In: SILVA, F.R da, et al. *Aspectos da participação do governo na economia*. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1976.