

Planejamento econômico e cooperação internacional na 4ª República brasileira (1945-1964)

Felipe Loureiro

IRI-USP

2017

SEÇÕES do TEXTO

Seção 1. Nova Ordem Internacional em gestação nos anos 1940 (69)

Seção 2. A América Latina e o Brasil sob a hegemonia norte-americana (75)

Seção 3. O Governo Dutra: expectativas frustradas (79)

Seção 4. O Segundo Governo Vargas e as condições internacionais na primeira metade dos anos 1950 (89)

Seção 5. Kubitschek (1956-1961): o desenvolvimentismo e o papel da política pan-americanista (98)

Seção 6. Quadros, Goulart e o malogro da Política Externa Independente do início dos anos 1960 (118)

SEÇÕES 1 e 2

- Qual é a principal tese defendida na 1ª seção?
- Quais expectativas do Brasil vis-à-vis EUA no pós-guerra?
- Quais principais temas de concordância e discordância da elite brasileira no tocante a desenvolvimento econômico?

SEÇÃO 3 – Dutra

- Qual posição dos EUA sobre ajuda econômica à América Latina (Brasil) no pós-guerra? (80-81)
- Qual é relação entre dificuldades cambiais brasileiras no pós-guerra e moeda inconvertível? (84)
- Missão Abbink (1947). Governo Truman cede e não cede: por quê? (86)
- O que foi o chamado Ponto 4? (87)
- Por que a CMBEU merece destaque? (89)

SEÇÃO 5 – JK (I)

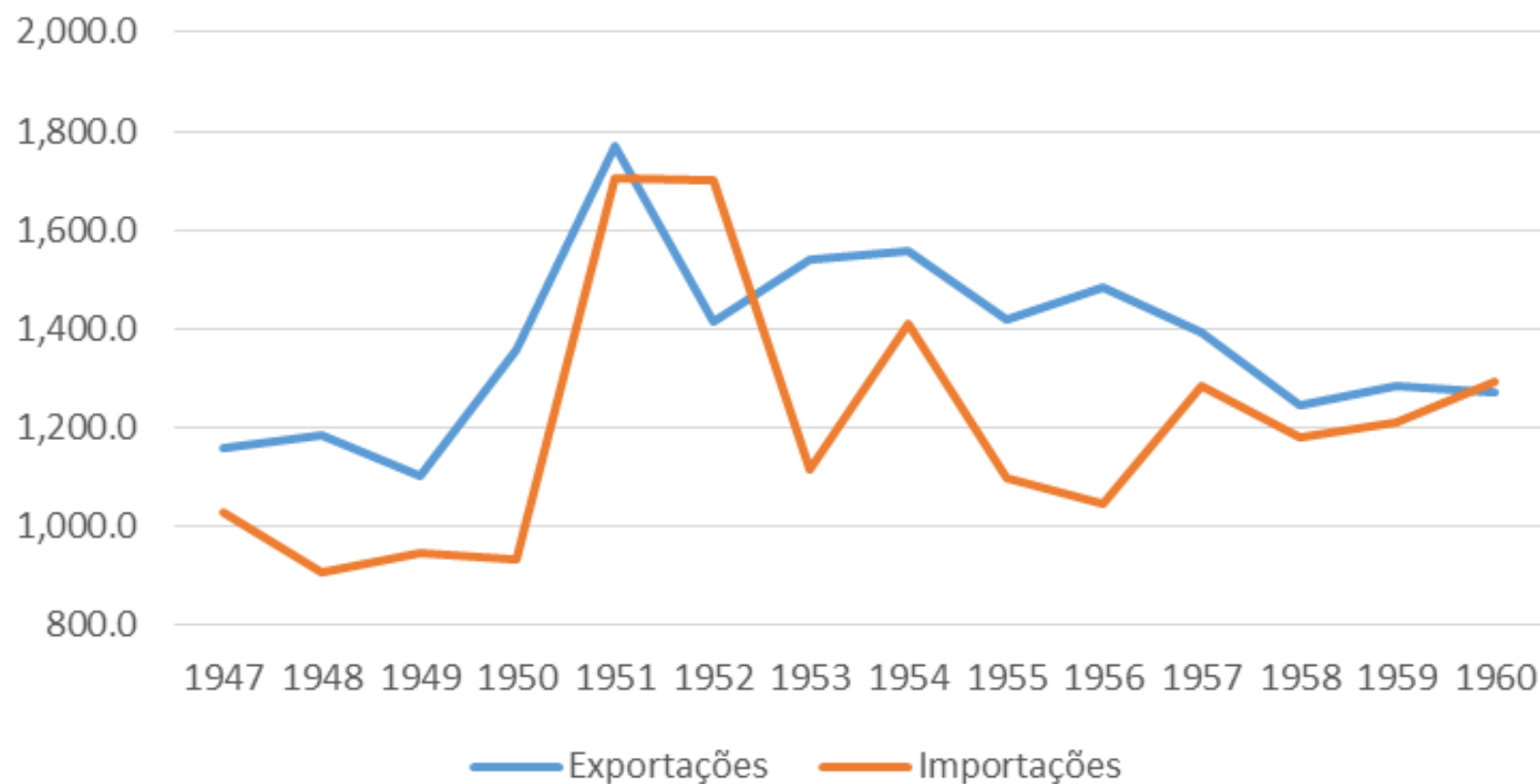
- Reconhecimento de que Plano de Metas dependia de capital externo, tanto público quanto privado (99). Por que era tão importante?
- Por que autor abre uma seção para discutir apenas café? (104)
- O que explica entrada de capital externo (privado, sobretudo) no Brasil durante JK? (105)
- O que foi a Instrução 113? Qual a sua importância para o Plano de Metas? (105)

SEÇÃO 5 – JK (II)

- Quais mudanças começam a aparecer no cenário internacional a partir de 1956? (109) Como EUA reagiram a essa mudança? (110)
- O que foi a OPA e por que ela foi tão importante? (110)
- Na visão do autor, qual teria sido o principal resultado concreto da OPA? (113)
- Qual o papel de Cuba para a mudança da postura norte-americana com relação à América Latina? (117-118)

BALANÇA COMERCIAL (1947-1960)

X e M totais, Brasil, milhões US\$ correntes



REGIMES CAMBIAIS

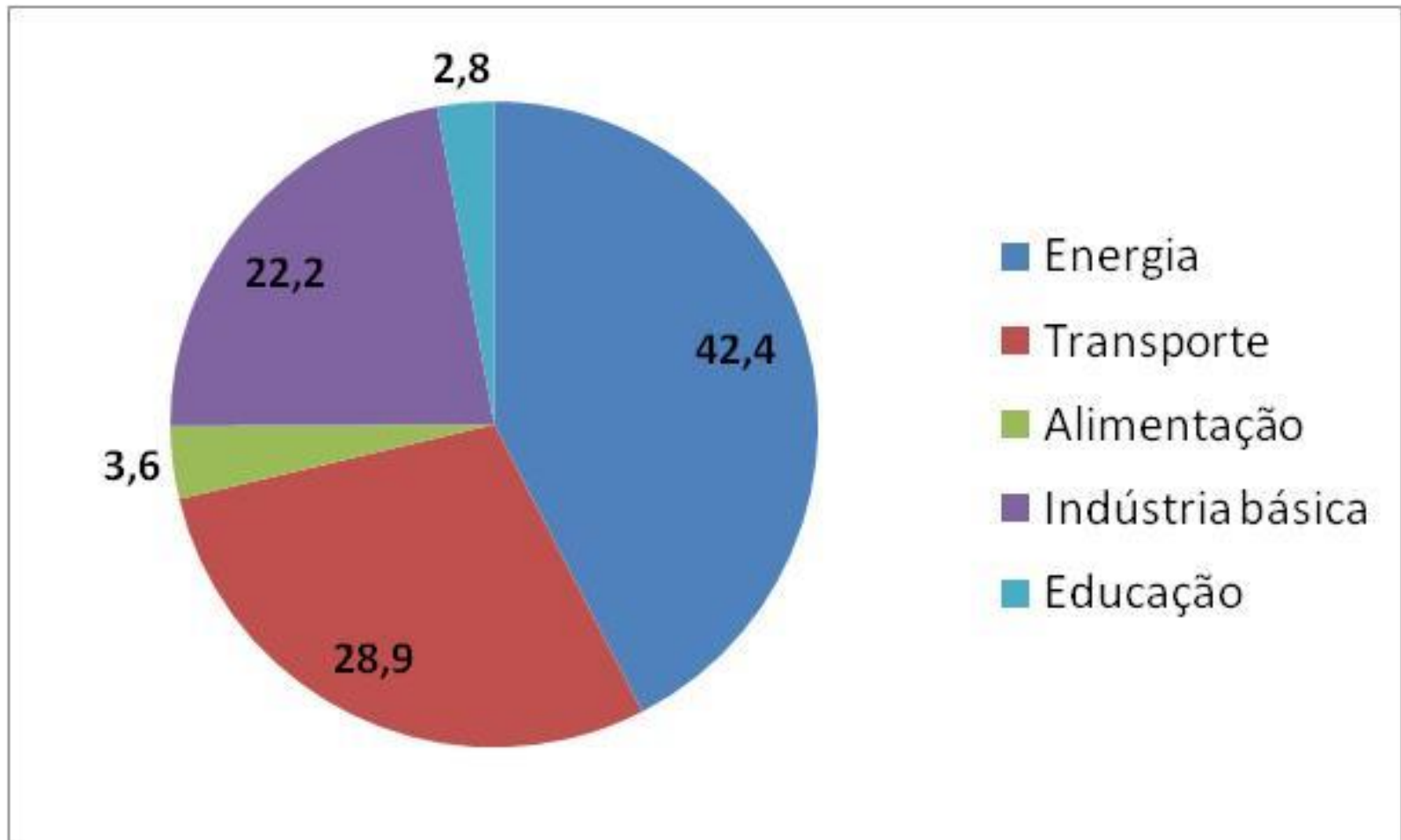
Fases da política cambial no pós-guerra

Variáveis	1945-47	1947-53	1953-57	1957-61
Câmbio	Câmbio fixo	Câmbio fixo	Câmbio "flutuante"	Câmbio "flutuante"
Grau de liberdade	Liberdade de pgtos	Controle de importações	Leilões cambiais (PVCs)	Leilões cambiais (PVCs)
Importações	Sem discriminação	Distribuição por essencialidade	5 categorias de importação	2 categorias de importação
Exportações	Sem subsídios	Sem subsídios	Bonificações: 2 categorias	Bonificações: 4 categorias

PLANO DE METAS

Estimativa do investimento total, %

Plano de Metas, 1957-61



Fonte: Conselho do Desenvolvimento, 1959, *apud* Orenstein e Sochaczewski, 'Democracia com Desenvolvimento'. Abreu, *Ordem do Progresso*, p. 177.

As metas

- **Energia:** ampliar geração e transmissão de energia elétrica, e produção e refino de petróleo.
- **Transporte:** foco em rodovias, mas também em melhorar/ampliar portos, ferrovias e transp. marítimo.
- **Indústrias básicas:** intermediárias (aço, petróleo, cimento, metais não-ferrosos, borracha) e equipamentos (mat. elétrico, transportes, mecânica).
- **Indústria automobilística** como centro do processo: encadeamentos para frente e para trás.

Previsão e Resultados

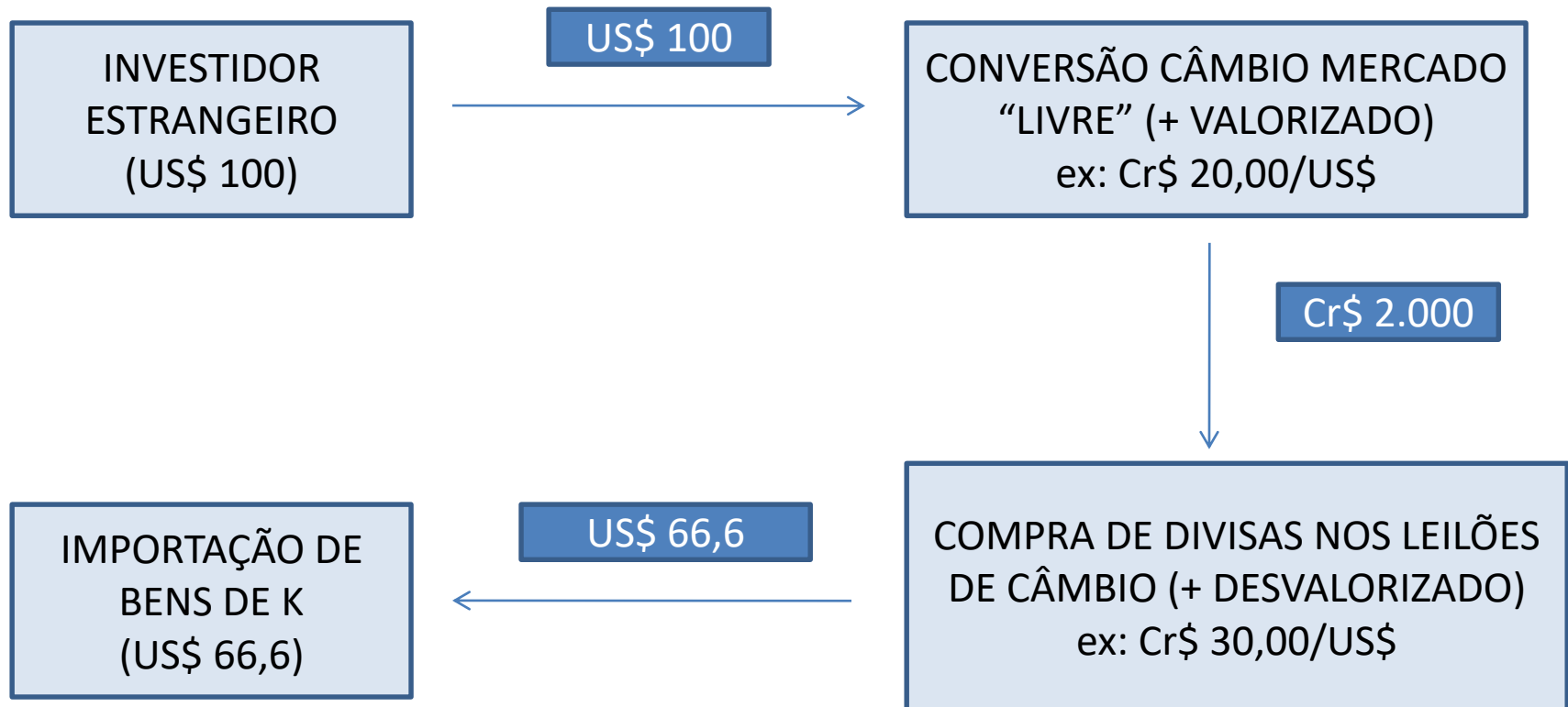
Plano de Metas, 1957-61

	Previsão	Resultado	% Previsão
Energia elétrica (1.000 Kw)	2000	1650	82,5
Carvão (1.000 ton.)	1000	230	23,0
Petróleo - produção (1.000 barris/dia)	96	75	78,1
Petróleo - refino (1.000 barris/dia)	200	52	26,0
Ferrovias (1.000 km)	3	1	33,3
Rodovias - construção (1000 km)	13	17	130,8
Rodovias - pavimentação (1.000 km)	5	-	-
Aço (1.000 ton.)	1100	650	59,1
Cimento (1.000 ton.)	1400	870	62,1
Carros e caminhões (1.000 unid.)	170	133	78,2
Nacionalização (carros)	90	75	-
Nacionalização (caminhões)	95	74	-

Fonte: Banco do Brasil, Relatório; IBGE, Anuário Estatístico, vários anos, *apud* Orenstein e Sochaczewski, 'Democracia com desenvolvimento', p. 180.

INSTRUÇÃO 113

Se a Instrução 113 não existisse...



75% dos IEDs que ingressaram no Brasil entre 1957-61 entraram via Instrução 113

70% das importações de bens de K do período 1957-61 entraram via Instrução 113

Taxas de câmbio efetivas, Brasil

Médias anuais, 1957-61, Cr\$/US\$

Anos	Geral	Especial	Livre
1957*	80,29	179,67	-
1958	140,35	300,36	129,37
1959	201,75	365,88	156,60
1960	222,79	527,37	189,73
1961**	208,56	638,76	-

Fonte: IPEA, Setor de Comércio Internacional. Diagnóstico preliminar, nov. 1966 *apud* Carlos Doellinger et alli. Política e estrutura das importações brasileiras, p. 39.

Nota: * Setembro a dezembro; ** Janeiro a março.

Ganhos K estrangeiro via Instrução 113

	Hipotético	Real (1958)	Real (1959)	Real (1960)
Mercado livre	20	129	156	189
Importação (Geral)	30	140	201	222
Proporção	0.67	0.92	0.78	0.85
\$100 transformam-me em:	66.7	92.1	77.6	85.1

POLÍTICA de INCENTIVOS (GEIA)

Table 2.4. *Domestic-Content Requirements*

Deadline	Trucks (%)	Jeeps (%)	Utility Vehicles^a (%)	Cars (%)
Dec. 31, 1956	35	50	40	–
July 1, 1957	40	60	50	50
July 1, 1958	65	75	65	65
July 1, 1959	75	85	75	85
July 1, 1960	90	95	90	95

^aUtility vehicles are defined as mixed-service vehicles, used for either passengers or cargo, and include vans, station wagons, and pickups.

Table A.1. Motor Vehicle Projects Approved by the Executive Group for the Automotive Industry (Grupo Executivo da Indústria Automobilística [GEIA],) 1956-1957

1. Fábrica Nacional de Motores (FNM)
FNM (heavy truck) and Alfa Romeo J.K. (passenger car)
The automobile project was originally to be implemented by Fabral S.A., an association of Brazilian capital and Alfa Romeo.
2. Ford Motor Co. Exports, Inc.
Trucks F-600 and F-350 (medium) and F-100 (light)
3. General Motors do Brasil S.A.
Trucks HD-6.503 (medium) and Chevrolet 3.104 (light)
4. International Harvester Máquinas S.A.
S-184 (heavy truck)
5. Mercedes-Benz do Brasil S.A.
Trucks L-312 and LP-312 (medium), LP-315 (heavy); Bus 0-321-4; Passenger Cars 180 D and B (cars were never produced)
6. S.A. Industrial de Motores, Caminhões e Automóveis, Simca do Brasil
Vedette (passenger car)
7. Scania Vabis do Brasil S.A.
Scania Vabis (heavy truck) originally produced by Vemag.
The firm became an independent company in July 1960.
8. Toyota do Brasil S.A. Indústria e Comércio
Toyota Jeep
9. Vemag S.A., Veículos e Máquinas Agrícolas
DKW Vemaguet (utility vehicle), Candango (jeep), and DKW Belcar (passenger car)
10. Volkswagen do Brasil, Indústria e Comércio de Automóveis, S.A.
Kombi (utility vehicle) and Luxury Sedan 113 (passenger car)
11. Willys-Overland do Brasil S.A.
Willys Jeep, Willys Rural and Military Small Truck (utility vehicle), Dauphine and Aerowillys (passenger cars) The automobile was originally a project of Chrysler-Willys do Brasil S.A..

Table A.1. (continued)

Approved but aborted projects

12. Borgward do Brasil S.A.
Isabella (passenger car)
13. Chrysler-Willys do Brasil S.A.
Plymouth Savoy-1956 (passenger car) Later became the Willys project, Aerowillys.
14. Fabral S.A., Fábrica Brasileira de Automóveis Alfa
AR/103/B (passenger car) This project was later implemented by the FNM.
15. Indústria Nacional de Locomotivas (INL)
Krupp Truck
16. Máquinas Agrícolas Romi S.A.
Romi BMW (passenger car) The firm later produced the passenger car Romi-Iseta independent of GEIA auspices.
17. N.S.U. Brasileira S.A., Indústria e Comércio de Veículos Motorizados
Prinz (passenger car)
18. Rover do Brasil S.A. Indústria e Comércio
L. Rover Jeep