O PROCESSO DE INDUSTRIALIZAÇÃO NO GOVERNO DE JUCELINO KUBITSCHEK

FELIPE GUSTAVO DO VALLE

RESUMO

Este presente artigo é parte de um trabalho maior de TCC sobre industrialização do Brasil na era de Juscelino Kubitschek enquanto Presidente da República. Aqui foi levantado alguns pontos principais sobre o efeito do Governo JK como os seus planos, metas e a industrialização. Alguns números atingidos no final do governo. Além de contribuições positivas nos setores de energia, transporte, alimentação, de indústria de base especialmente no setor da educação. E também abordamos um pouco sobre a industrialização automobilística. Sua frase mais conhecida que acabou tornando seu slogan nas eleições de 1955 era que a economia cresceria “cinquenta anos em cinco”, uma meta extremamente audaciosa, que mudaria a política e principalmente a economia do país. Este artigo faz parte de um trabalho de conclusão de curso (TCC) mais amplo sobre a industrialização do Brasil durante o governo de Juscelino Kubitschek. O foco principal é analisar os efeitos do governo JK, incluindo seus planos, metas e o impacto da industrialização, além de apresentar alguns dos resultados alcançados ao final de seu mandato. O artigo também destaca as contribuições positivas nos setores de energia, transporte, alimentação, indústria de base e, especialmente, educação. A industrialização automobilística é outro ponto abordado.A meta mais conhecida de JK, que se tornou seu slogan eleitoral em 1955, era fazer a economia crescer "cinquenta anos em cinco", uma meta ambiciosa que transformaria a política e a economia do país. O artigo descreve os fatores que levaram o governo desenvolvimentista de JK a implementar seu programa de metas. A região do Grande ABC é mencionada por ter cedido grande parte de seus terrenos para a instalação de um vasto complexo industrial. Busca-se demonstrar os resultados do Programa de Metas, que evidenciam o desenvolvimento industrial entre 1956 e 1960.O artigo se aprofunda no Programa de Metas do governo JK, na chegada de grandes empresas multinacionais, com destaque para as gigantes do setor automobilístico. Essas empresas produziram automóveis 100% nacionais, aproveitando as facilidades oferecidas pelo Estado para atingir as metas estabelecidas. A região do Grande ABC, particularmente São Bernardo do Campo, foi tomada por essas indústrias automotivas, que, juntamente com as indústrias têxtil, de eletrodomésticos (especialmente refrigeradores) e de discos fonográficos, transformaram a cidade em um grande polo industrial.O artigo também apresenta os resultados finais do Programa de Metas, comparando a perspectiva inicial de 1956 com o balanço final em 1960, permitindo ao leitor tirar suas próprias conclusões sobre os avanços e retrocessos do governo desenvolvimentista. O Programa de Metas consistiu em 31 objetivos, divididos em seis grupos: energia, transportes, alimentação, indústrias de base, educação e a construção de Brasília, a "metassíntese". Apesar das divergências entre historiadores como Boris Fausto e Sonia Regina de Mendonça sobre a inclusão da educação e Brasília, o artigo ressalta a importância da formação de pessoal técnico na meta da educação.Em suma, o artigo analisa o impacto transformador do governo JK na industrialização brasileira, destacando o crescimento econômico, a atração de capital estrangeiro, a ascensão da indústria automobilística e as implicações sociais e econômicas do seu ambicioso plano de desenvolvimento.

PALAVRAS-CHAVES: Industrialização. JK. Desenvolvimentista. Programa de metas.

INTRODUÇÃO

Descrevemos neste artigo alguns fatores que fizeram o governo desenvolvimentista de JK impor todo o seu programa de metas.
A região do Grande ABC foi lembrada por conceder grande parte de seus terrenos para que fossem instaladas por lá um grande campo industrial. Destarte, buscamos demonstrar alguns resultados atingidos pelo Programa de Metas, nos quais demonstram o desenvolvimento industrial entre os anos

de 1956 a 1960.
No desenvolvimento deste artigo, focamos no Programa de Metas do governo JK, da vinda das grandes empresas multinacionais, em especial, as gigantes do setor automobilístico, responsáveis por produzirem os automóveis 100%produzidos no Brasil, que por sua vez aproveitariam das facilidades oferecidas pelo Estado para em pouco tempo baterem as metas estabelecidas pelo próprio Plano deMetas. A região do Grande ABC, especialmente a cidade de São Bernardo doCampo foi tomada por essas indústrias automotivas, que juntamente com a indústria têxtil, eletrodomésticos em especial refrigeradores e também discos fonográficos fez dessa cidade um grande pólo industrial.
Por fim, demonstramos os resultados finais no Programa de Metas do governo JK, onde citamos a perspectiva criada no ano de 1956 com o balanço final em 1960, cabendo a cada leitor dessa pesquisa tirar sua própria conclusão sobre os avanços e os retrocessos atingidos pelo governo desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek.
Descrevemos neste artigo alguns fatores que fizeram o governo desenvolvimentista de JK impor todo o seu programa de metas.
A região do Grande ABC foi lembrada por conceder grande parte de seus terrenos para que fossem instaladas por lá um grande campo industrial. Destarte, buscamos demonstrar alguns resultados atingidos pelo Programa de Metas, nos quais demonstram o desenvolvimento industrial entre os anos de 1956 a 1960.

PLANOS E METAS E A INDUSTRIALIZAÇÃO NO GOVERNO JK

No dia 31 de janeiro de 1956, Juscelino Kubitschek tomou posse como sabemos. Foi um governante que em seu mandato defenderia uma nova forma de desenvolvimento industrial para o país.
Em seu mandato, JK teve de cumprir com o que havia prometido em sua campanha política. Sua frase mais conhecida que acabou tornando seu slogan nas eleições de 1955 era que a economia cresceria “cinquenta anos em cinco”, umameta extremamente audaciosa, que mudaria a política e principalmente a economia do país.

Economicamente seus projetos estavam galgados no Programa de Metas. Consistiria em trinta e um objetivos, distribuídos em seis grandes grupos: energia, transportes, alimentação, indústrias de base, educação e a construção de Brasília, chamada de metas-síntese. (FAUSTO, 2009, p. 235).

A historiadora Sônia Regina de Mendonça destacou apenas quatro setores- chave da economia:

Energia, transportes, alimentação e indústrias de base. Noprimeiro grupo, estabeleciam-se padrões de crescimento para os ramos da energia elétrica, nuclear, do carvão e do petróleo; no segundo visava-se atingir o reequipamento e construção de estradas de ferro, de rodagem, portos, barragens, marinha mercante e transportes aéreos; no terceiro, buscava-se o fomento à produção do trigo, fertilizantes, instalação de armazéns, silos, frigoríficos, matadouros e a mecanização da agricultura. Por fim, no último grupo de metas previam-se aquelas para os ramos de aço, alumínio, metais não-ferrosos, cimento, papel e celulose, borracha, ferro, veículos motorizados, indústrias de construção naval, maquinaria pesada e equipamentos elétricos. (MENDONÇA, 1986 p. 51).

Fica claro que os dois autores, tanto Boris Fausto quanto Sonia Mendonça, divergem em suas análises. Boris Fausto apesar de não detalhar o plano de metas, apontou as seis categorias que integram o plano. A autora Sonia Regina de Mendonça deixou de destacar a educação e a construção de Brasília. Dessa forma aeducação correspondeu a trigésima meta do governo JK, onde: Pessoal técnico: intensificação da formação de pessoal técnico e orientação da educação para o desenvolvimento. (FARO; SILVA, 2002 p.84).

Portanto, os objetivos do Plano de Metas podem ser resumidos em dois níveis como observou a autora Sonia Regina de Mendonça. Em curto prazo, acelerar o processo de acumulação capitalista, pela ampliação da produtividade dos investimentos já realiza-

dos e por realizar. A médio prazo, buscava-se atingir a elevação do nível de vida da população, superando a miséria pela abertura de novasfrentes de emprego e pelo estabelecimento de um novo modo de viver. (MENDONÇA, 1986, p. 51).

Obviamente, para que tais medidas fossem executadas, JK teria de criar meios anti-burocráticos que dessem agilidades para esses programas. Criou-seassim, órgãos paralelos à administração pública existente ou novas entidades.

Um exemplo disso foi paralelamente ao inútil e corrompido Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS), surgiu cercada de esperanças em sua maiorianão concretizada a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), destinada a promover o planejamento da expansão industrial do Nordeste. (FAUSTO, 2009, p. 235).

Ao nos remetermos ao governo JK, alguns pesquisadores como o próprio Boris Fausto e a Sonia Regina de Mendonça denominaram que foi neste períodoque houve grande expansão do setor industrial automobilístico. Recebendo o nome de "a civilização do automóvel" pela historiadora acima mencionada em seu livro "A industrialização brasileira". A industrialização em seu governo deu uma guinada de
180 graus, se comparada às características ao período anterior, 7que foi o governo Vargas e logo Café Filho. E isso para a autora Sonia Regina de Mendonça, devido a dois fatores: a opção por desenvolver um novo setor industrial – o setor de bens de consumo duráveis – e a decisão de favorecer a livre participação do capital estrangeiro no país. (MENDONÇA, 2004 p. 67).
O setor produtivo de bens de consumo duráveis que produziram automóveis, eletrodomésticos e similares foi considerado como o terceiro e último elemento da industrialização que faltava ao país, juntando-se com o setor produtivo de bens de consumo correntes (criado na primeira República) e também com o setor produtivo de bens de produção ou indústrias de base (implantado na Era Vargas), chamando essas ações de tripé da industrialização brasileira. (IDEM, p. 67)
Simultaneamente a produção desses bens de consumo duráveis, houve também uma industrialização voltada para os bens de capital ou intermediários, foram atribuídas algumas atividades voltadas para o desenvolvimento de máquinas e equipamentos direcionados para outras indústrias, sendo elas, indústria de autopeça
Indústria mecânica, que produziram implementos agrícolas e industriais e indústria naval.
Como podemos notar a indústria brasileira apesar de incompleta, já havia gerado desde os governos anteriores uma base industrial, inclusive com empresários obtendo lucros. O que se destacou no governo JK foi como o Brasil acolheu enormes investimentos estrangeiros para a consolidação da sua industrialização. Dentro da proposta do governo desenvolvimentista8 de JK, assim como destacamos em seus planos de metas, internamente se fazia necessário a criação de empregos, uma maior produção de energia e até mesmo a construção de uma nova capital para o país. Portanto, o que precisamos salientar também foram osfatores externos. Seria uma situação internacional favorável, uma vez que o grande centro econômico do mundo, os Estados Unidos, havia acabado de financiar areconstrução europeia após a segunda Guerra Mundial, e talvez pelo êxito dessas negociações, fosse o momento de obter novas frentes para investir seus capitais, uma delas o Brasil.
Foi então nos anos de 1950 que chegaram as indústrias de bens de consumo duráveis, conhecidas como empresas multinacionais. Volkswagen, Mercedes Benz, General Motors, Ford, entre outras, vieram instalar-se com a ajuda do Estado. E assim foi a forma escolhida por JK, para suprir a escassez de recursos destinados à modernização da nossa indústria, não dependendo assim somente do Estado e de suas estatais.

Uma medida exclusiva para o desenvolvimento do setor automobilístico no governo JK foi a criação do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (Geia), cabendo a essa as normas diretoras para a constituição de

uma indústria automobilística 100% nacional. (NEGRO, 2001 p. 8).

Em março de 1956,

[...] na abertura dos trabalhos do Congresso Nacional, depois de construir o Geia e o Conselho de Desenvolvimento Industrial (CDI), JK endereçou mensagem expondo seus planos. Sua decisão, ele mencionou, "em pugnar pela implantação da indústria automobilística a curto prazo" era "firme e definitiva". Para assegurar seu alcance, o Geia acertou com as firmas proponentes as contrapartidas devidas em troca dos estímulos oferecidos: elas tinham de cumprir uma agenda de progressiva nacionalização no fabrico dos carros e de metas de produção. (NEGRO, 2001, p. 61).

As grandes montadoras eram cobradas para corresponderem às metas das produções que haviam sido estipuladas tanto pelo Congresso Nacional, como também pelo Geia. Veremos no final deste capítulo se a produção de automóveis no país correspondeu com o que foi planejado.
Sem dúvidas o governo JK ficou marcado pelas grandes indústrias automobilísticas. O governo incentivou a produção de automóveis e caminhões com capitais privados, em especial de capital estrangeiro que se sentiu atraído pelo potencial do mercado brasileiro.
O ABC Paulista formado pelas cidades de Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul, transformaram-se em grande reduto da fabricação automotiva do país. Aconteceu uma brusca mudança na fisionomia dessas cidades da Grande São Paulo, passando de pequenas cidades, para grandes pólos industriais automobilísticos. Dessa forma essas indústrias tornaram-se responsáveis em concentrar operários em grandes proporções, onde de certa forma acabou atraindo trabalhadores de todo o Brasil, ou seja, nesse período houve uma forte corrente de migração para São Paulo e o Grande ABC.
Em sua tese de doutorado, o autor Antonio Luigi Negro destacou a importância da cidade de São Bernardo do Campo e abordou também o fenômeno da migração.

Se São Bernardo se tornaria o reduto fabril das firmas automobilísticas (chegando a ser chamada de "Detroit brasileira"), na personagem do sertanejo-migrante- operário, vicejaria a imagem de um país – a um sótempo – economicamente forte e socialmente viável. Sem sua participação "na formação das grandes empresas", não seria alcançada a "independência econômica", foi o que condicionou o deputado federal do Partido Social Democrático (PSD), Antônio Cunha Bueno, em seu discurso de inauguração da fábrica de motores da Willys-Overland do Brasil – decuja diretoria também era membro. (NEGRO, 2001 p. 49).

Nessa citação fica claro o tamanho do otimismo encontrado no governo JK, é feita a comparação entre São Bernardo e Detroit, cidade estadunidense consideradanaquela época como uma capital mundial automobilística. Tal otimismo se evidencia como a industrialização sendo responsável para o fim da desigualdade social.

Juntamente com os diretores da Willys – Overland do Brasil, estava o presidente da República na inauguração dessa multinacional, onde afirmou que as automotrizes jogavam nas ruas das cidades e nos caminhos do interior os carros eos caminhões que são os agentes do progresso, da ação civilizadora e da unidade nacional. (NEGRO 2001, p. 49).

JK, ainda nesse discurso de inauguração da Willys, se dirigiu ao povo de São Bernardo dizendo. "Falei no aperfeiçoamento do operário como um dos elementosde progresso da indústria nacional". (IDEM, p. 49)
Havia uma preocupação por parte do governo em qualificar essas forças de trabalho, ou seja, o operariado precisaria se especializar para produzir mais, evitar acidentes de trabalho e assim, surgiu a ideia de construir uma Escola Técnica no município.

Aqui viveis, trabalhadores de São Bernardo, num dos mais formidáveisparques industriais de nosso país; aqui tendes firmemente num ritmo que enobrece e com um rendi-

mento que causa admiração. Meu governo vem agora ao encontro de vossa dedicação e vosso empenho em servir ao Brasil, cogitando ativamente de preparar o futuro de vossos filhos e vossos netos. (IDEM, p. 49).

Nesse depoimento, JK dirigiu-se aos operários de São Bernardo, dando os incentivos necessários aos trabalhadores. Ofertando condições de trabalho suficientes para garantir um futuro próspero para toda a sua família, reforçando a ideia de que através da industrialização geraria empregos, o trabalhador empregado resultaria em boas condições de vida, além de torná-lo num consumidor ajudando a desenvolver a economia e equilibrando de certa forma a desigualdade social.
Ainda sobre a qualificação dessa mão de obra, caberia ao setor empresarialtal responsabilidade.

A retirada do Estado dessa causa atesta sua tranquilização, reconhecendoa competência empresarial em atrair (com ou sem disciplina), formar e reter seu próprio plantel. O papel do governo JK foi mais o de fornecer ascondições de instalação para as empresas. Ao fomentar seu ajustamento com o setor de autopeças brasileiro, buscou acomodá--las para não atrapalhar o cumprimento dos prazos e metas, deixando-as à vontade para administrar seus recursos humanos. (NEGRO, 2001, p. 67).
O governo JK não queria assumir essa grande responsabilidade dequalificação do operariado, preferia continuar cuidando da viabilização de instalações para as novas empresas.

O setor empresarial trataria de qualificar seus operários e quando esses ainda eram jovens, o SENAI devia mesmo era devotar-se à formação regular de menores nos cursos de aprendizagem. (IDEM, 67)

Como vimos, era comum o presidente da República prestigiar a inauguração de uma grande montadora de veículos e discursar para a população e em especial ao operariado. Dessa forma a Willys do Brasil, diferente das tradicionais Ford e GM9procurou a viabilizar uma completa linha de produtos, sendo eles: jipes, veículos utilitários leves e carros de passeio, que a fez além do pioneirismo em fabricação de automóveis de passeio, a tomada da ponta da industrialização nesse período.

A Alemanha, reerguida após a sua derrota na Segunda Guerra Mundial,mostrou- se interessada em investir no Brasil, sua intenção foi de produzir o Fusca e a Kombi em São Bernardo, onde em 1957 seria inaugurado o mega complexo da Volkswagen. O tempo mostrou o sucesso desse investimento alemão com o grupo brasileiro Monteiro-Aranha . O Fusca até a década de 1990 havia sido o carro mais vendido da história do país, superado nessa mesma década pelo outro veículo da VW, o Gol. (NEGRO, 2001 p. 9).

Como vimos, a industrialização em São Paulo, em especial o Grande ABC, contribuiu e muito para o crescimento da região. São Bernardo, por exemplo, era apenas uma cidade dormitório e que acabou possuindo um parque industrial que:

[...] contava com 175 estabelecimentos com cinco ou mais operários, empregando um total de 11.000 operários. Entre as principais indústrias apontadas pela Enciclopédia dos Municípios, publicada em 1958 pelo IBGE, contavam-se as seguintes: Cia. Comercial e Industrial Brasmotor; Mercedes Benz do Brasil S.A., Varam Motores S. A.; Nubrisa S. A.; Bombas Weyes S. A.; Fontoura Wyeth S. A.; Fiação e Tecelagem Tognato S. A.; S. A. Elni de Produtos Manufaturados; Fiação Lídia I.R.F.M. S. A.; e Indústria Elétrica e Musical Odeon S. A. (SOUZA, 2002 p. 169).

Claramente podemos observar que não se tratava de uma industrialização somente voltada para o setor automotivo, obviamente por se tratarem de empresas multinacionais seriam os carros-chefe, concentrando um expressivo número de operários, porém, no governo desenvolvimentista de JK, formou-se também indústrias têxteis, elétricas e de produtos manufaturados e móveis, montando um verdadeiro pólo industrial.
No ano de 1956, a produção industrial seto-

rial alcançou os seguintes índices:
TABELA 1 - Produção industrial em São Bernardo do Campo, 1956.

Produto	unidade	Volume	Valor (Cr$)
Fabricação emontagem de			
unidade		3.000	627.000.000,00
Veículos			
Indústria de móveis	conjunto	62.500	446.000.000,00
Fiação e tecelagem	metro	7.300.000	590.000.000,00
Fabricação de refrigeradores	unidade	19.500	332.000.000,00
Fabricação de discos fonográficos	unidade	3.500.000	135.000.000,00

FONTE: IBGE (1956).

O produto industrial do município, portanto, parecia, a essa altura ter seu principal determinante em uma nova forma de industrialização: a fábrica e montadora de veículos, predominante de capital estrangeiro. (SOUZA, 2002, p. 169)
Outro setor em destaque, demonstrada pela mesma tabela, foi o de Móveis que até os dias de hoje faz com que São Bernardo do Campo mantenha essa tradição, haja vista a rua Jurubatuba no centro da cidade responsável por comercializar grande parte da sua produção.

ALGUNS NÚMEROS ATINGIDOS NO FINAL DO GOVERNO JK
A seguir, veremos de forma bastante abrangente os resultados atingidos no governo JK, analisamos o que havia sido estipulado através de seus planos de metas com o que de fato realmente foi conquistado nesse período em seu governo.
O historiador Boris Fausto, fez sua análise sobre o resultado do Programa de metas, que para ele havia sido impressionante, principalmente no que se diz no âmbito industrial.

Em 1955 e 1961, o valor da produção industrial, descontada a inflação, cresceu em 80%, com altas porcentagens nas indústrias do aço (100%), mecânicas (125%), de eletricidade e comunicações (380%) e de material de transporte (600%). De 1957 a 1961, o PIB cresceu a uma taxa anual de 7%,correspondendo a uma taxa per capita de quase 4%. Se considerarmostoda a década de 1950, o crescimento do PIB brasileiro per capita foiaproximadamente três vezes maior do que o do resto da América Latina. (FAUSTO, 2001 p. 236).

Na opinião dos populares, o governo JK ficou marcado como um governo de otimismo, associado a grandes realizações, tendo como grande marco a construção da nova capital federal, Brasília12.
Várias eram as razões do crescimento da inflação, sem dúvida, como apontou Boris Fausto (2009, p. 238).

> [...] os gastos governamentais com a construção de Brasília e para atender aumentos salariais de setores do funcionalismo, aprovados pelo Congresso;a queda dos termos de intercâmbio; a compra de café através de emissãode papel-moeda para sustentar os preços em declínio; o crédito fácil concedido ao setor privado.

Para o autor esses fatores foram cruciais para o elevado índice da inflação, que em

> [...] junho de 1958, o ministro da Fazenda – José Maria Alkmin – demitiu-se, desgastado pela dificuldade em enfrentar os problemas apontados. Para substituí-lo, Juscelino nomeou o engenheiro Lucas Lopes, primeiro presidente do BNDE em seu governo; Roberto Campos assumiu a presidência do banco. Ambos elaboraram um plano de estabilização da economia que tentava compatibilizar o combate à inflação e ao déficit público com os objetivos do Programa de Metas. (FAUSTO, 2009 p.239).

Se mesmo em seu governo já dava sinais de um aumento da inflação, o historiador Luiz Eduardo Simões de Souza, em sua disserta-

ção de mestrado defendida na Universidade de São Paulo (USP) relatou que o pior viria entre:
Os primeiros anos do decênio de 1960, com o meteórico Governo Jânio Quadros e com a desordenada administração do Governo João Goulart representaram completo retrocesso do modelo brasileiro de desenvolvimento. As taxas de crescimento do produto real caíram de 10,3%em 1961 para 6,3% em 1962 e 1,5% em 1963. A desordem fiscal, monetáriae salarial elevou a taxa de inflação para 80% em 1963, ameaçando ultrapassar a casa dos 100% em 1964, a julgar pelas tendências do primeirosemestre. O balanço de pagamentos entrou em colapso, com o acúmulo de dívidas a curto prazo, atrasados comerciais, e com o desestímulo às exportações e ingressos de capitais estrangeiros. Os investimentos nacionais e alienígenas se retraíam apavorados diante das sucessivas ameaças de estatização e de confisco. (SOUZA, 2002 p. 79).

[...] o presidente, com toda a sua habilidade política e marcante personalidade, conseguiu adiar a crise que estava embutida nesse "modelo"de desenvolvimento. Só em inícios de 1960 é que ela explodiria com toda a sua intensidade. (MENDONÇA, 2004, p. 79).

Evidentemente que o Brasil se encontrava hipnotizado com "os anos dourados", como ficou conhecido o governo do presidente bossa nova. Nem o alto índice de analfabetismo, foi suficiente para ponderar uma avaliação mais criteriosa em seu governo. Evidentemente que o Brasil se encontrava hipnotizado com "os anos dourados", 13como ficou conhecido o governo do presidente bossa nova. Nem o alto índice de analfabetismo, foi suficiente para ponderar uma avaliação mais criteriosa em seu governo.

Acusaram o presidente de entreguismo e corrupção, enquanto negligenciava a educação: apenas 3% das verbas previstas se direcionaramao setor, e boa parte à educação técnica – de interesse das indústrias. No fim do governo, eram analfabetos quase metade dos brasileiros (39,35%). (Revista Coleções Caros Amigos – A Ditadura militar no Brasil – Editora Caros Amigos p. 47).

A educação não foi nem de perto um ponto forte do governo JK, pelo contrário, foi um mandato incapaz de fortalecer a Educação Básica, deixou uma marca negativa, onde o analfabetismo seria tratado com mais apreço por parte dos governantes somente nas décadas seguintes.
O grande apoio do Estado para com as grandes montadoras não foi bem visto pela historiadora Sônia Regina Mendonça. Para ela essa foi a maneira escolhida pelo governo JK para superar a escassez de recursos destinados à modernização da nossa indústria, não dependendo somente do Estado e das estatais. Portanto, o tempo mostraria quão desastroso foi essa medida para o país, pois de certa maneira, internacionalizou-se a economia do Brasil. (MENDONÇA, 2004, p. 69)
Para fazermos o balanço do governo JK, baseado em seu Programa de
Metas, lembraremos quais eram os cinco prismas desse plano: Setor de Energia, Setor de Transportes, Setor de Alimentação, Setor de Indústrias de Base e porúltimo o Setor da Educação14.

SETOR DE ENERGIA
A Energia elétrica sofreu uma elevação da potência instalada de 3 milhões para 5 milhões de quilowatts e ataque de obras que possibilitassem o aumento para 8 milhões de quilowatts em 1965.
Houve a instalação de uma central atômica pioneira de 10 mil quilowatts e expansão da metalurgia dos minerais atômicos. Aumentou também a produção de carvão mineral de 2 milhões para 3 milhões de toneladas/ ano de 1955 a 1960, com ampliação da utilização in loco para fins termelétricos dos rejeitos e tipos inferiores.
O petróleo aumentou sua produção de 6.800 barris diários no final de 1955 para 100 mil barris diários no final de 1960. Sobre o petróleo refinado, também ocorreu uma elevação na produção passando de 130 mil barris diários em 1955 para330 mil barris diários no final de 1960.

SETOR DE TRANSPORTES
Neste setor o investimento foi de US$239

milhões para o reaparelhamentodas ferrovias, foram construídos mais de 2.100Km de novas ferrovias.
A pavimentação asfáltica das rodovias obteve o número de 5 mil quilômetros até 1960 e 12 mil de quilômetros de construção de novas rodovias. Juntamente com os transportes férreos e rodoviários, também foi investido em portos e dragagem, ampliação da frota de cabotagem e no transporte aeroviário obteve-se a renovação da frota aérea comercial com a compra de 42 aviões.

SETOR DE ALIMENTAÇÃO
O setor de alimentação está atrelado aos bens de consumo não duráveis, ou seja, composto por produtos em sua grande maioria perecíveis. No setor agrícola, tendo como exemplo o trigo a elevação da produção foi de 700 mil para 1,5 milhãode toneladas.

Fez-se necessário a construção de armazéns e silos para uma capacidade estática de 742 mil toneladas, de armazéns frigoríficos com capacidade estática de 45 mil toneladas, de matadouros industriais com capacidade de abate diário de 3.550 bovinos e 1.300 suínos, da mecanização da agricultura tendo um aumento do número de tratores em uso na agricultura de 45 mil para 72 mil unidades e por fim, o aumento do número de fertilizantes, sendo eles adubos químicos que foi de 18 mil para 120 mil toneladas de conteúdo de nitrogênio e anidrido fosfórico.

SETOR DE INDÚSTRIA DE BASE
Na siderurgia, dobrou-se a capacidade de produção de aço em lingotes de 1 milhão para 2 milhões de toneladas por ano em 1960. A produção do alumínio aumentou de 2.600 para 18.800 toneladas em 1960 e 42 mil toneladas em 1962.
Obteve-se a expansão da produção dos metais não ferrosos e refino de metais não ferrosos (cobre, chumbo, estanho, níquel, etc.).
O cimento teve um aumento de 2.700 mil para 5 milhões de toneladas anuais em 1960, aumento também na produção de álcalis de 20 mil em 1955 para 152 mil toneladas em 1960. Papel e celulose passaram da produção de 90 mil para 260 mil toneladas, e de papel jornal de 40 mil para 130 mil toneladas, também entre 1955 e 1960.
A borracha cresceu de 22 mil para 65 mil toneladas, com o início da fabricação da borracha sintética. A exportação de minérios obteve um expressivo aumento, o minério de ferro, por exemplo, saltou a sua produção de 2.500 mil para 8milhões de toneladas. A indústria de automóveis produziu 170 mil veículos nacionalizados em 1960. A construção naval foi implantada, assim como a indústria mecânica e de material elétrico pesado.

SETOR DE EDUCAÇÃO
Intensificou a formação de pessoal técnico e orientação da educação para o desenvolvimento, ou seja, houve uma preocupação no governo JK em oferecer especialização ao setor da metalurgia, onde os operários em especial os das grandes montadoras recém-chegadas, deveriam ser capacitados.
No início a proposta era que o Estado oferece essa especialização, portanto o que se viu foi um compromisso assumido pelas indústrias em qualificar o seu pessoal, utilizando inclusive o próprio SENAI, já existente desde aquela época.
Podemos interligar cada avanço desses setores-chave ao resultado final que foi nada mais que o grande avanço industrial ocorrido no período de (1956 – 1960).
Tinha-se carros e caminhões sendo fabricados numa velocidade alucinante, necessitaria de rodovias para que o transporte fosse eficiente facilitando por exemplo a carga de produtos de bens de consumo não duráveis como os daalimentação.
A borracha vinda da região norte, chegaria de forma mais rápida às grandes cidades industriais como a própria região do Grande ABC que possuem duas grandes indústrias no setor de pneus. A energia também foi um setor que contribuiu bastante para que as produções das indústrias obtivessem seus expressivos avanços.

A autora Maria Antonieta P. Leopoldi, atribuiu ao Plano de Metas, a expansão industrial nos anos JK, atingindo o ápice de 16,2% em 1958 e desacelerando em 1959 e 1960 para 11,9% e 9,6%. (LEOPOLDI, 2002, p. 127).

Sem dúvida que se tratam de números expressivos, portanto há de se atentar a al-

gumas objeções feitas como por exemplo a abertura do Estado para o capital estrangeiro, dando a impressão para o povo brasileiro que tamanho foi o crescimento econômico e a manutenção da estabilidade política, apesar do aumentoda inflação e de suas consequências, que o subdesenvolvimento não deveria ser algo imutável, era possível mudar, e o país já havia começado a mudança.

UM POUCO MAIS SOBRE A INDUSTRIALIZAÇÃO – AUTOMOBILÍSTICA

Essa meta, por seu simbolismo, pode ser considerada uma das mais importantes do governo JK. Veremos na tabela abaixo a capacidade instalada e da produção efetiva no período 1957 – 1960, tanto para caminhões quanto automóveis.

TABELA 2 - Montagem de veículos automotores: automóveis e caminhões

Ano	Capacidade instalada		Produção efetiva	
	Automóveis	Caminhões	Automóveis	Caminhões
1957	11.853	18.847	10.845	19.855
1958	50.200	33.830	25.521	35.60
1959	81.040	57.590	48.679	47.564
1960	116.520	82.660	81.753	51.325

FONTE: ALMEIDA, 1972, p. 55-80.

A capacidade total instalada em 1960 chegou a 199.180 unidades, ultrapassando em 17,2% a meta fixada.

Por fim, os números são de certa forma favorável aos avanços propostosfeitos no governo JK. Dentro dos setores-chave, o mais fragilizado ficou o da Educação, ainda quando se diz na esfera da educação de base, pois na formaçãode Pessoal Técnico, embora não mencionada houve um progressivo aumento de verbas destinadas ao Ministério da Educação e Cultura, como foi criado, em junhode 1959, porém insistimos em mostrar um resultado final sobre a Educação que culminou no final do governo JK com um alto índice de analfabetismo beirando os 40%de brasileiros que não sabiam ler e escrever.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A política desenvolvimentista do governo JK, subsidiada pelo Programa de Metas, colocou o Brasil numa situação de destaque no âmbito industrial, os resultados foram favoráveis na ampliação das indústrias, sendo elas dos mais variados segmentos: têxtil, metalúrgica, química, entre outras. Sem falar na indústria automobilística, que além de ter sido um símbolo de seu governo, contribui bastante para a criação de empregos em especial na região conhecida como a Grande São Paulo, que junto com a capital São Paulo, teve ao seu redor cidades como São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul e Santo André, formando oABC paulista, um dos maiores pólos industriais do Brasil.

Evidentemente, que nessa nossa pesquisa, estivemos voltados para o estado de São Paulo, onde o Programa de Metas através de seus números mostrou-se um crescimento industrial que no ano de 1958 atingiu a marca de 16,2%.

Além do desenvolvimento industrial ocorrido nesse governo, há dese atentar a um fator importante em nossa análise. O governo JK foi capaz de mudara geografia política do país, pois além de levar a capital do país para o Centro-Oeste, fez com que o setor agrícola crescesse para o Sul que se beneficiou bastantecom a industrialização devido a fabricação de tratores, caminhões, entre outros.

Sendo assim, além da problemática de termos um país onde quase 40% eram analfabetos (menção do artigo anterior : Juscelino Kubitschek e o Contexto Histórico Brasileiro), sem dúvida alguma a terceirização da economia brasileira para os investidores estrangeiros, fizeram do governo JK o seu calcanhar de Aquiles, que o povo e até alguns críticos notariam somente nos governos seguintes, pois durante esses “anos dourados”, o povo parecia ainda estar hipnotizado com as tendências desenvolvimentistas que mostrou, pelo menos naquele momento, o novo período de esperança para todo o povo brasileiro

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

DANNEMANN, Fernando Kitzinger. 1945 - A UDN e a frente ampla. Fernando Dannemann: contador de histórias, [S.l.], 08/01/2009. Disponível em: <http://www.fernandodannemann.recanto-

dasletras.com.br/visualizar.php?idt=1374500>. Acesso em: 04/11/2010, 00:30.

FARO, Clovis de. O Brasil de JK. 2. ed. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2002.

FAUSTO, Boris. História Concisa do Brasil. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2009. FAUSTO, Boris. História do Brasil.
13. ed. São Paulo: Edusp, 2008.

GOMES, Angela de Castro (Org). O Brasil de JK. 2. ed. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2002.
LOPES, Adriana e MOTTA, Carlos Guilherme. História do Brasil: Uma interpretação. 1. ed. São Paulo: SENAC, 2008.

MENDONÇA, Sonia Regina – A Industrialização brasileira. 2. ed. São Paulo: Moderna, 2004.

MENDONÇA, Sonia Regina – Estado e Economia no Brasil: Opções de Desenvolvimento. 1. ed. Rio de Janeiro: Graal, 1986.

NEGRO, Antonio Luigi – Linhas de Montagem - O industrialismo Automotivo e a Sindicalização dos Trabalhadores (1945 – 1978). Tese de Doutorado UNICAMP 2001
PIRES, Lucas Rodrigues da Motta – O Brasil de Juscelino Kubitschek. 1. ed. São Paulo: Landy, 2006.

REIS, José Carlos – As Identidades do Brasil (vol. 1). 9. ed. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2009.

Revista Coleções Caros Amigos – Ed. Caros Amigos – A ditadura militar no Brasil – a história em cima dos fatos. (2007) – São Paulo.

SILVA, Salomão L. Quadros – O Brasil de JK. 2. ed. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2002.

SKIDMORE, Thomas E. – Brasil: De Getúlio a Castelo. 9. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.

SOUZA, Luiz Eduardo Simões – "Políticas Públicas em São Bernardo do Campo no Pós-Guerra: 1945 – 1964 – Dissertação Mestrado USP – 2002.