



indústria automobilística

**Esbôço histórico de suas origens
e desenvolvimento no Brasil**

59
TONZE 48

indústria automobilística

Esbôço histórico de suas origens
e desenvolvimento no Brasil

*“O advento da indústria automobilística
veio provar mais uma vez que o Brasil
está preparado para as grandes tarefas
do seu desenvolvimento”*

Lúcio Meira

Até os fins do ano de 1956 o Brasil não figurava, nas estatísticas mundiais, entre as nações produtoras de veículos motorizados. Hoje, menos de três anos decorridos após aquela data, na qual apenas a Fábrica Nacional de Motores se dedicava à nacionalização progressiva de autoveículos de carga, nosso país possui o maior parque latino americano da indústria automobilística e se situa entre os dez maiores produtores mundiais de automóveis e veículos similares.

A rapidez com que se concretizaram os projetos de instalação das fábricas nacionais de veículos a motor proporcionou, a ponderáveis parcelas da população brasileira, a errônea impressão de que a nossa indústria automobilística nasceu de improviso, bafejada por favores excepcionais e regalias extraordinárias, que absolutamente não existem. Na realidade, a fabricação nacional de veículos motorizados não se alicerçou em estudos apressados nem necessitou de favores excessivos, porque resultou de longo e persistente trabalho de avaliação das nossas necessidades e possibilidades, secundado por medidas oficiais de há muito em vigor, que criaram condições propícias para a manufatura local de autoveículos.

Outras circunstâncias, como por exemplo a escassez de recursos cambiais que ameaçou de colapso a frota motorizada brasileira, a partir de 1953, concorreram ainda, poderosamente, para acelerar a execução dos planos de implantação da indústria automobilística nacional.

É preciso ponderar, porém, que os estudos sobre a matéria foram iniciados, sistematicamente, nos primeiros meses do ano de 1952, que marcou exatamente um dos períodos de maior im-

portação de autoveículos, em tôda a história do comércio internacional de nosso país. Com efeito, naquela época o Brasil dispunha de saldos consideráveis no exterior e em 1951 e 1952 conseguiu importar os maiores contingentes de veículos motorizados e de peças de reposição, de que há notícia em nossa terra. Em 1951 recebemos do exterior 100.402 autoveículos de todos os tipos, representando um recorde de importações. Em 1952, adquirimos no exterior 95.648 unidades. As despesas em dólares foram de 276,5 milhões em 1951 e de 261,4 milhões em 1952, incluindo-se peças e acessórios, o que representou nos referidos anos onus sensivelmente superior ao que tivemos com a importação de derivados de petróleo ou de trigo e farinha de trigo, dois itens tradicionalmente onerosos de nossas importações.

Essa situação sobrevinha, todavia, após um período de guerra, em que as demandas do mercado nacional se mantiveram insatisfeitas, agravando-se sobretudo no que diz respeito à importação de peças de reposição, para manter em serviço a frota brasileira, já naquela ocasião bastante envelhecida. Como decorrência das dificuldades de importação durante a guerra, as quais persistiram praticamente até 1951, no período de reconversão da indústria automobilística norte-americana para a produção não destinada a fins militares, tomou vulto no Brasil a fabricação de peças para automóveis e similares. Desenvolveu-se, por força das circunstâncias internacionais, uma incipiente indústria de auto-peças, que em 1951 e 1952 se viu súbitamente ante a ameaça de perecimento, em face da livre e poderosa concorrência dos produtores estrangeiros, que inundavam o mercado brasileiro de peças de reposição, juntamente com grandes partidas de autoveículos.

As dificuldades que havíamos experimentado durante a guerra e que poderiam ter tido conseqüências trágicas para os transportes nacionais se as hostilidades se prolongassem por mais alguns anos alertaram a Comissão de Desenvolvimento Industrial (C. D. I.) órgão de planejamento diretamente subordinado à Presidência da República. Era indispensável colocar o país a salvo de novos e graves riscos nesse setor e o único recurso para tanto seria o de promover a fabricação nacional de autoveículos. Criou-se assim, na C. D. I., a Subcomissão de Jipes, Tratores, Ca-

minhões e Automóveis, cuja presidência coube ao então Comandante Lúcio Meira, que contava com a colaboração de um grupo de industriais e engenheiros, já naquela data estudiosos dos problemas da implantação da indústria automobilística no Brasil.

A Subcomissão de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis, da C. D. I., promoveu demorados e minuciosos estudos, tendo concentrado sua atenção, principalmente, no parque de indústrias de auto-peças, então existente em nossa terra. Um levantamento preciso da situação desse setor manufatureiro e cuidadosa avaliação das suas possibilidades de expansão levaram a Subcomissão a propor, em outubro de 1952, uma série de medidas visando a criação da indústria nacional de autoveículos. Tais medidas foram aprovadas pela C. D. I. e submetidas ao Presidente da República, que as acolheu e aprovou.

Surgiram dificuldades, no entanto, decorrentes da situação geral e política do país, e os estudos, embora não abandonados, permaneceram em ponto morto até 25 de junho de 1954, quando o governo da União baixou o Decreto n.º 35.729, que criou a Comissão Executiva da Indústria Automobilística (CEIMA), órgão encarregado de disciplinar e orientar a implantação da indústria de autoveículos em nossa terra. Era essa uma das medidas aprovadas em outubro de 1952, por proposta da Subcomissão de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis.

E foi esse o primeiro texto legal a dispor, no Brasil, sobre a criação do parque manufatureiro de autoveículos.

Persistiram todavia perturbações políticas e outras, que impediram a execução efetiva do Decreto n.º 35.729, pois a CEIMA não chegou a ser instalada.

AS PRIMEIRAS MEDIDAS EFETIVAS

Dos estudos realizados a partir de 1952, porém, resultara a convicção de que deveríamos contar com a nascente indústria de auto-peças para implantação da manufatura de veículos a motor no país.

E os fabricantes nacionais de peças para autoveículos se encontravam, desde 1951, seriamente ameaçados em face da desordenada e volumosa importação de auto-peças com similares nacionais. Diante disso, impunha-se uma providência oficial que evitasse o perecimento das fábricas nacionais de peças para automóveis e similares, cuja expansão a guerra havia estimulado: o governo federal, alertado pela Subcomissão de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis, baixou na extinta CEXIM o Aviso n.º 288, de 29/8/1952 que tornava obrigatória, nas importações de veículos, a omissão de peças e componentes que já estávamos produzindo ou que aqui viessem a ser produzidas e obtivessem registro como similares de produtos estrangeiros.

Em seguida, foi ainda expedido o aviso n.º 311, de 28 de abril de 1953, que proibiu a importação de veículos a motor completos e montados, visando assegurar não somente a omissão de componentes produzidos no país, mas também a manutenção das linhas nacionais de montagem de autoveículos.

Os avisos 288 e 311 desempenharam a importante função de resguardar a indústria de auto-peças e as linhas de montagem da concorrência desigual dos produtores estrangeiros, assegurando a continuidade de sua expansão no período de após-guerra, como verdadeira semente da futura indústria automobilística nacional. Posteriormente, as alterações do regime cambial brasileiro, com o encarecimento progressivo das moedas estrangeiras, notadamente o dólar, bem como as próprias limitações de nosso orçamento cambial, que exigiam rigorosa seleção das importações, restringiram de maneira drástica não apenas as aquisições de autoveículos no exterior, mas também as compras de peças, componentes e acessórios, passando a constituir mais um incentivo natural à expansão e ao aprimoramento da indústria de peças para veículos a motor.

A CRIAÇÃO DO GEIA

Já existia clima favorável à implantação da indústria automobilística. Diversos produtores chegaram a elaborar projetos e a apresentar ao Governo Federal propostas ou ofertas nesse

sentido. Nas linhas de montagem instaladas no país aumentava dia a dia a porcentagem de peças nacionais incluídas nos veículos importados. O senhor Juscelino Kubitschek de Oliveira, como candidato à presidência da República, já incluía entre as metas de seu programa a fabricação nacional de autoveículos. Logo depois de ter sido eleito, ainda não empossado, em dezembro de 1955 inaugurava em São Paulo a primeira linha industrial de fundição de motores Diesel para autoveículos, instalada no país. E a 16 de junho de 1956 começa a história recente da indústria automobilística, com o Decreto n.º 39.412, que criou o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA) e ditou as normas para implantação da indústria de autoveículos no país. Seguiram-se os decretos que baixaram os planos nacionais de fabricação de diversos tipos de veículos a motor: o Decreto n.º 39.568, de 12/7/1956, para a fabricação de caminhões; o Decreto n.º 39.569, da mesma data, relativo a jipes; o Decreto n.º 39.676-A, de 30/7/56, referente a camionetas, caminhões leves e furgões; e o Decreto n.º 41.018, de 26/2/57, que dispôs sobre a fabricação de automóveis de passageiros. Além dessa série de decretos, foi baixada a Lei n.º 2.993, de 6/12/56, que concedeu pelo prazo de 30 meses isenção de direitos, taxas, adicionais, imposto de consumo e taxas aduaneiras, exceto a de previdência social, para importação de material automobilístico, assim compreendidos: "os equipamentos de produção, com os respectivos sobressalentes e ferramentas, destinados às indústrias de fabricação de material automobilístico, motores de explosão, motores de combustão interna e equipamentos para produção de energia elétrica."

Essa lei teve sua vigência extinta no dia 6 de junho do corrente ano, estando em andamento no Congresso um projeto de Lei, que determina sua prorrogação por 12 meses, para permitir a entrada no país de equipamentos que deverão complementar o parque manufatureiro local de autoveículos, assegurando a nacionalização dos seus produtos, nas etapas fixadas pelo GEIA até 1.º/7/1960.

Esse conjunto de medidas não estabeleceu, como afirmamos inicialmente, favores excepcionais para a indústria automobilística. Falando sobre o assunto, em depoimento prestado à Comissão de Economia da Câmara dos Deputados, o economista

Sydney A. Latini, Secretário Geral do GEIA, em 16/6/1959, afirmou:

"Esses estímulos não são excepcionais. O registro na SUMOC de financiamentos estrangeiros não é um privilégio da indústria automobilística, uma vez que o mesmo é concedido a outros setores de atividades, considerados de alta essencialidade ao desenvolvimento econômico do país, como é o caso da indústria automobilística, o mesmo ocorrendo em relação ao licenciamento, na forma da Instrução 113, para os equipamentos ingressados no país sob a forma de investimento direto."

"O tratamento cambial para importação de partes complementares à época em que foi elaborado o plano do GEIA, não representava, na maioria dos casos, um privilégio, uma vez que foram as mesmas classificadas em categoria de mercadorias mais favorecidas, face àquelas dos veículos completos, e que obedeceu a um critério geral, adotado em relação a todos os componentes de produtos manufaturados no país. Um único privilégio, no que diz respeito à importação de partes complementares, foi a reserva de cotas cambiais para alguns veículos de maior essencialidade econômica, como é o caso dos caminhões. Ainda aí não se trata de um privilégio concedido em caráter excepcional para a indústria automobilística, uma vez que, à época em que foi concedido, várias outras mercadorias gozavam do mesmo privilégio, e muitas delas gozam ainda hoje, como por exemplo: papel de imprensa, borracha, carvão, petróleo, trigo, etc."

Mais adiante, em seu depoimento, esclarece ainda o Secretário-Geral do GEIA:

"O único incentivo de ordem fiscal recebido pela indústria, como já vimos, é a isenção do imposto de importação, para o equipamento destinado à indústria automobilística e para as partes complementares importadas."

E prossegue, examinando os estímulos de ordem creditícia:

"Finalmente, quanto ao incentivo de ordem creditícia, representado por empréstimos bancários à indústria, é preciso notar

que dos 35 bilhões de cruzeiros investidos nesse setor industrial até 31/12/58, o GEIA, através de suas Resoluções, recomendou ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico que financiasse apenas 721 milhões de cruzeiros, o que significa uma porcentagem de somente cerca de 2%."

Finalizando suas considerações sobre a matéria, diz o economista Sydney A. Latini, no citado depoimento:

"Vê-se, portanto, dêsse ligeiro balanço, que não se podem considerar exagerados os estímulos oferecidos a essa indústria, principalmente se considerarmos os seus extraordinários efeitos promocionais sobre a economia e que todos eles foram concedidos a prazo certo, findo o qual cessarão os privilégios".

OS PRIMEIROS RESULTADOS

O ligeiro histórico dos trabalhos e das medidas legais que determinaram a implantação da indústria automobilística em nossa terra, que acabamos de expor, demonstra cabalmente que os resultados brilhantes conseguidos neste setor manufatureiro, em curto prazo, não decorrem de favores excessivos, mas resultam de estudos longamente acumulados e de medidas que, desde há vários anos, vinham criando as condições básicas para a implantação da manufatura de autoveículos e foram secundadas, no quadro geral da economia nacional, pela situação de escassez de moedas estrangeiras, que trancou praticamente as importações e tornou imperativo não mais fôsse adiado o início da produção nacional de veículos a motor.

Por outro lado, é preciso considerar que, se os resultados são efetivamente excelentes, espetaculares mesmo, representam eles um esforço dos empreendedores da indústria automobilística, sem precedentes no Brasil, pelos pesados riscos assumidos, pelo vulto dos capitais investidos, do "know how" importado e assimilado e dos recursos procedentes do exterior, que foi possível atrair exatamente porque havia no Brasil condições gerais de expansão industrial e de mercado favoráveis à criação da indústria de autoveículos. Segundo dados do GEIA, de 14-4-1959, 12 fabricantes

de autoveículos que têm seus planos aprovados, com 11 fábricas instaladas e em produção, das quais 10 no Estado de São Paulo, investiram US\$ 118.303.000 diretamente, mais US\$ 33.339.000 sob a forma de financiamentos, totalizando US\$ 151.642.000 mais Cr\$ 7.775.532.000,00 em terrenos, construções e equipamentos nacionais. Essa concentração maciça de recursos, da ordem de 151,6 milhões de dólares e 7,8 bilhões de cruzeiros, que ainda não representam tudo quanto se continua a empregar no parque de fábricas de autoveículos, explica em parte, em boa parte, os resultados obtidos a curto prazo.

Se considerarmos que a indústria de componentes e peças, por sua vez, investiu até 14/4/59, conforme dados do GEIA, de acordo com os projetos aprovados, um total de US\$ 128.669.000 mais Cr\$ 6.768.343.000,00, teremos que no setor geral, em menos de três anos, foram aprovados investimentos de recursos globais da ordem de US\$ 280.311.000, mais Cr\$ 14.743.875.000,00.

Em outras palavras, não foram favores e privilégios excepcionais, mas uma longa preparação e a concentração rápida de recursos nunca antes reunidos no país, para um fim específico e limitado, por empreendedores particulares, num total de mais de 280 milhões de dólares e de quase 15 bilhões de cruzeiros, que explicam os resultados obtidos pela indústria automobilística nacional até agora.

A própria organização horizontal das fábricas de autoveículos atesta o fato de que há efetivamente o esforço e o trabalho de milhares de empresas, para explicar o êxito dos planos traçados pelo GEIA.

Quem visitar as instalações dos produtores de veículos a motor, verificará que são inúmeras as peças e muitos os componentes não produzidos nas próprias fábricas, mas recebidos de centenas de contratantes, elementos da indústria de auto-peças e de outros setores industriais, instalados em todo o Estado de São Paulo e em diversos outros Estados da Federação.

Somam-se assim os esforços e a capacidade de produção de

mais de 1.200 empresas industriais, para permitir a produção local de autoveículos.

Quais são êsses resultados?

A resposta se encontra em dados objetivos, estatisticamente alinhados, que proporcionam uma visão conjunta do crescimento da capacidade de produção da indústria nacional de autoveículos, a partir do início do ano de 1957, quando praticamente começaram as suas atividades em nosso país. Segundo dados oficiais do Sindicato da Indústria de Tratores, Caminhões, Automóveis e Veículos Similares no Estado de São Paulo, que reúne os fabricantes nacionais de autoveículos, a produção assim se desenvolveu desde 1957:

**PRODUÇÃO TOTAL DE AUTOVEÍCULOS NO BRASIL,
ATÉ O DIA 30/6/1959**

NATUREZA DOS AUTOVEÍCULOS

Períodos	Caminhões leves, médios e pesados e ônibus	Utilitários, peruas, jipes e carros de passageiros	Totais
Ano de 1957	23.369	11.709	35.078
Ano de 1958	35.331	27.484	62.815
1.º semestre de 1959	23.079	22.996	46.075
Totais	<u>81.779</u>	<u>62.189</u>	<u>143.968</u>

**PRODUÇÃO DE VEÍCULOS MOTORIZADOS
NO 1.º SEMESTRE DE 1959**

NATUREZA DOS AUTOVEÍCULOS

Meses	Caminhões leves, médios e pesados e ônibus	Utilitários, peruas, jipes e carros de passageiros	Totais
Janeiro	3.629	3.962	7.591
Fevereiro	3.281	3.697	6.978
Março	4.420	3.820	8.240
Abril	4.061	3.908	7.969
Maio	3.708	3.609	7.317
Junho	3.980	4.000	7.980
Totais	<u>23.079</u>	<u>22.996</u>	<u>46.075</u>

PRODUÇÃO DE AUTOVEÍCULOS NO BRASIL

Médias mensais a partir de Janeiro de 1957

NATUREZA DOS AUTOVEÍCULOS

Períodos (Média mensal)	Caminhões leves, médios e pesados e ônibus	Utilitários, peruas, jipes e carros de passageiros	Geral
1957	1.947	976	2.923
1958	2.944	2.290	5.234
1959 (1.º semestre)	3.846	3.832	7.678

NOTA:- No mês de julho último a produção foi de 8.165 unidades sendo 3.418 caminhões e ônibus e 4.747 utilitários, peruas jipes e automóveis de passageiros.

Nos termos dos respectivos decretos (Planos Nacionais de fabricação) os graus de nacionalização exigidos pelo GEIA, em pêso, são os seguintes:

Datas	Caminhões	Jipes	Utilitários	Automóveis
1/7/59	75%	85%	75%	85%
1/7/60	90%	95%	90%	95%

No que diz respeito aos automóveis, nos termos do Art. 59 da Lei de Tarifas (Lei n.º 3.244 de 16/8/57) os veículos desmontados importados em leilões específicos, pelos fabricantes, gozam de redução de direitos crescente à medida que aumenta a omissão de peças e componentes já produzidos no país, não havendo no entanto um limite rígido de nacionalização, com datas pre-fixadas. Nos demais casos, o grau de nacionalização dos autoveículos produzidos no país em geral ultrapassa os níveis fixados pelo GEIA para o início do segundo semestre do corrente ano.

DADOS GERAIS SOBRE A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL

Número de fábricas de autoveículos	11
Capital englobado das fábricas	Cr\$ 24.374.000,000,00
Área global dos terrenos ocupados	59.420.036 m²
Área construída total das fábricas	793.368 m²
Número de empregados (10 emprêsas)	29.035 pessoas
Contribuição fiscal, exclusive ágios e direitos aduaneiros em 1958 (9 emprêsas)	Cr\$ 3.244.059.863,40
Salários pagos em 1958 (9 emprêsas)	Cr\$ 2.542.977.298,20

A PRODUÇÃO NACIONAL DE AUTOVEÍCULOS

Nos termos dos projetos aprovados pelo GEIA e de acordo com os estudos realizados por sua Secretaria Técnica, fixou o governo da União as seguintes metas de produção para 1959 e 1960:

Tipos de veículos	Número de unidades	
	1959	1960
Caminhões	55.000	80.000
Jipes	18.000	25.000
Utilitários	17.000	25.000
Automóveis	20.000	40.000
Totais	110.000	170.000

A produção no primeiro semestre do corrente ano, alcançou 46.075 unidades.

Com referência à capacidade do mercado, para absorver a produção nacional prevista, podemos lembrar que a Grã Bretanha produziu no primeiro semestre do corrente ano 573.000 autoveículos e a França, em 1958, alcançou a produção de 1.127.549 autoveículos, dos quais 359.317 foram exportados. Em 1957 a França produziu 927.956 unidades. O Brasil, com uma população superior à dessas duas nações, dispondo de sistema ferroviário muitíssimo inferior em extensão e qualidade, com enorme superfície territorial, tendo uma frota que em números redondos é de apenas 400 mil caminhões e 400 mil automóveis de passageiros, certamente oferece mercado muito superior à meta de produção fixada pelo GEIA. Bastaria acrescentar que a frota nacional se encontra em estado de extremo desgaste e a simples renovação, na base de seis anos de vida útil para cada autoveículo, exigirá no próximo ano cerca de 150.000 unidades sem computar o crescimento vegetativo da frota e as possibilidades de sua expansão.

SETEMBRO DE 1959

**DADOS BÁSICOS SÔBRE AS EMPRESAS
PRODUTORAS DE AUTOVEÍCULOS**

(Informações fornecidas pelas empresas)

FÁBRICA NACIONAL DE MOTORES S/A

— Denominação e enderêço dos escritórios centrais:

FABRICA NACIONAL DE MOTORES S/A.

PRAÇA MAUA, N.º 7 - 14.º ANDAR — RIO DE JANEIRO

RUA 7 DE ABRIL, 296 - 12.º ANDAR — SÃO PAULO

— Data da fundação da emprêsa:

1.º de janeiro de 1948.

— Data do lançamento de autoveículos:

Em 1952 (O produto atual "Alfa Romeo").

— Área total dos terrenos:

5.142,58 Hectares.

— Área construída:

34.000 metros quadrados.

— Capital:

Cr\$ 2.000.000.000,00.

— Investimento em moeda estrangeira sem cobertura cambial até a presente data:

Cr\$ 250.000.000,00.

— Capacidade de produção anual, em um turno de 8 horas:

3.600 Veículos.

— Porcentagem de nacionalização dos veículos (em pêso):

72,9% — 31/12/1958.

— **Principais itens já nacionalizados:**

Eixo traseiro completo
Transmissão completa
Caixa de mudança com exceção da carcassa — 100%
Chassis completo
Cabina completa
Instrumentos de painel completo
Sistema elétrico completo
Praticamente só não produz o motor.

— **Dados de produção: (Caminhões):**

1957	— D. 9.500	— 3.202 Unidades
1958	— D. 11.000	— 4.000 Unidades
1959 (1.º semestre)	— D. 11.000	— 1.104 Unidades.

— **Contribuição fiscal: Total de impostos pagos à União, Estado e Município, exclusive ágios e direitos:**

Cr\$ 227.436.092,10.

— **Número de empregados:**

3.708 — 31/12/1958.

— **Salários pagos em 1958:**

Cr\$ 370.321.986,50.

FORD MOTOR DO BRASIL S. A.

— Denominação e endereço dos escritórios centrais:

FORD MOTOR DO BRASIL S. A.
AV. HENRY FORD, 1787 — IPIRANGA
SÃO PAULO — S. P.

— Data da fundação da empresa:

24 de abril de 1919 (início de operações no Brasil).

— Data do lançamento de autoveículos e do início da fabricação de motores:

Plano de fabricação de 3 tipos de caminhões, seja: F-600; F-350 e F-100 aprovado em 8/2/1957 pelo GEIA.

Motor nacional incorporado aos caminhões em novembro de 1958.

— Área total dos terrenos:

257.500 m².

— Área construída:

Em um total de 111.500 m² de área construída, a Ford Motor do Brasil S. A. tem os seguintes Departamentos:

1. Fundição — sita em Osasco, à Rua A, esquina Rua E, com área construída de 11.300 m²
 2. Fábrica de Motores (Usinagem)
 3. Estamparia
 4. Linha de Montagem
 5. Departamento de Peças e Acessórios
- * 2. 3. 4. e 5. em São Paulo, às Av. Henry Ford e Capitão Pacheco Chaves, numa área total construída de 90.200 m².
6. Armazém de depósito — A Rua Solon, 809 em São Paulo, numa área total de 10.000 m².

— **Capital:**

Cr\$ 3.559.000.000,00 em 28/4/1959.

— **Investimento em moeda estrangeira sem cobertura cambial até a presente data:**

US\$ 20.120.000,00.

— **Capacidade de produção anual, em um turno de 8 horas:**
30.000 unidades.

— **Porcentagem de nacionalização do motor (em pêso) — até 30/6/1959:**

72,2%.

— **Porcentagem de nacionalização do caminhão (em pêso) — até 30/6/1959:**

70%.

— **Principais itens já nacionalizados:**

Chassis, motor, cabina completa, rodas, molas, para-choques, radiador, sistema de escapamento, bateria, cubos de roda e semi-eixos.

— **Valor das compras locais:**

Cr\$ 1.411.692.576,70 em 1958.

— **Dados de produção:**

Número total de unidades, por tipos, em 1957, 1958 e 1.º semestre de 1959:

1957		1958		1959 (1.º semestre)	
F-100	641	F-100	1	F-100-A	3.023
F-100-A*	576	F-100-A	3.230	F-350-A	630
F-250	162	F-600	28	F-600-A	5.132
F-350	859	F-600-A	7.478		
F-500	246	G-700	110		
F-600	1.878				
F-600-A	2.878				
G-700	1.020				
Total	8.260	Total	10.847	Total	8.785

- **Contribuição fiscal:** total de impostos pagos à União, ao Estado e ao Município em 1958, exclusive ágio e direitos aduaneiros:

Cr\$ 462.769.327,90.

- **Número de empregados:**

2.550 em 31/7/1959.

- **Salários pagos em 1958:**

Cr\$ 398.903.325,70.

* O sufixo A distingue caminhões produzidos dentro do Plano de Manufatura de Caminhões. A partir de 1959, todos os caminhões produzidos são do Plano de Manufatura de Caminhões.

GENERAL MOTORS DO BRASIL S. A.

— **Denominação e endereço:**

GENERAL MOTORS DO BRASIL S. A.

**SEDE SOCIAL: AVENIDA GOIÁS, 1.805 SÃO CAETANO DO SUL
ESTADO DE SÃO PAULO**

— **Data da fundação da empresa:**

A empresa foi fundada em 26 de fevereiro de 1925.

— **Lançamento de autoveículos e início da fabricação de motores:**

A General Motors do Brasil iniciou as suas atividades em setembro de 1925 nas instalações situadas na Avenida Presidente Wilson em São Paulo. Foi isto o começo da produção dos veículos Chevrolet no Brasil.

As instalações em São Caetano do Sul foram inauguradas em 12 de agosto de 1930.

A nova fábrica de motores Chevrolet em São José dos Campos foi oficialmente inaugurada em 10 de março de 1959.

— **Área total dos terrenos:**

2.000.000 m².

— **Área construída:**

160.000 m². O número inclui as instalações de São Caetano do Sul (fabricação de cabinas, instalações de montagem) e de São José dos Campos (fabricação de motores).

— **Capital:**

Em 19 de agosto de 1959, a Assembléia Geral da General Motors do Brasil aprovou o aumento de seu capital social para Cr\$ 3.575.000.000,00.

- **Investimento em moeda estrangeira sem cobertura cambial até a presente data:**

A execução completa do programa de fabricação de caminhões Chevrolet Brasil exigiu um investimento de acima de US\$ 20 milhões e Cr\$ 2 bilhões.

- **Capacidade de produção anual, em um turno de 8 horas:**
35.000 unidades.

- **Porcentagem de partes nacionais do motor (em pêso) até 30/6/1959:**
61,3%.

- **Porcentagem de partes nacionais dos veículos (em pêso) até 30/6/1959.**

Chevrolet 3104 (Expresso de Aço)	70,4%
Chevrolet 6503 (Caminhão)	73,9%

- **Lista dos principais itens de produção nacional, aplicados nos veículos Chevrolet-Brasil, até 30 de junho de 1959:**

Motor
Quadro de Chassis
Molas
Cabina completa com estofamento
Painéis dianteiros
Para-choques
Radiador
Sistema de escapamento do motor
Baterias
Rodas
Ferramentas
Semi-árvores
Tambores de freio
Cubos de roda

- **Valor das compras locais:**

Em 1958 o total das compras locais da General Motors do Brasil elevou-se a cerca de Cr\$ 4 bilhões.

— **Produção — Número total de unidades:**

Anos	Chevrolet 3.104 Comercial	Chevrolet 6.503 Caminhão c/cabina	Total
1957	278	4.868	5.146
1958	1.453	7.896	9.349
1959 até 30/6	1.969	5.763	7.732
Total	<u>3.700</u>	<u>18.527</u>	<u>22.227</u>

— **Total de impostos pagos em 1958 (exclusive ágios e direitos):**

Cr\$ 1.025.100.000,00.

— **Número de empregados:**

Em 30 de junho de 1958: 3.575 pessoas

Em 30 de junho de 1959: 5.268 pessoas.

— **Salários pagos em 1958:**

Cr\$ 546.389.015,00.

INTERNATIONAL HARVESTER MAQUINAS, S/A

- Denominação e endereço dos escritórios centrais:
INTERNATIONAL HARVESTER MAQUINAS, S/A
AV. BARÃO DE TEFÉ, 74 — RIO DE JANEIRO
- Data da fundação da empresa:
26 de maio de 1926.
- Data do lançamento de autoveículos:
Setembro de 1958.
- Área total dos terrenos:
110.000 metros quadrados.
- Área construída:
24.000 metros quadrados — edifício fabricação; edifício linha de montagem; edifício fundição; edifício do depósito central de peças; escritórios; partes externas.
- Capital:
Cr\$ 920.000.000,00.
- Investimentos em moeda estrangeira sem cobertura cambial até a presente data:
US\$ 4.500.000,00 na forma de equipamentos e US\$ 1.500.000,00 para aquisição de máquinas nacionais e custo dos edifícios.
- Capacidade de produção anual, em um turno de 8 horas:
6.000 unidades.

— Porcentagem de nacionalização dos veículos (em peso) — até 30/6/1959:

67%.

— Principais itens já nacionalizados:

Suspensão, rodas, quadro de chassis, freio a ar, sistema de ignição, sistema de admissão, sistema de refrigeração, sistema de arrefecimento, equipamento elétrico e acessórios.

— Valor das compras locais:

Cr\$ 410.000.000,00 (1958).

— Dados de produção (caminhões):

1958 475

1959 343 (1.º semestre).

— Contribuição fiscal: total de impostos pagos à União, ao Estado e ao Município, exclusive ágios e direitos:

Cr\$ 117.330.000,00 (1958).

— Número de empregados:

821 (31/7/1959).

— Salários pagos em 1958:

Cr\$ 108.000.000,00.

MAQUINAS AGRÍCOLAS ROMI S. A.

— Denominação e endereço dos escritórios centrais:

MAQUINAS AGRÍCOLAS ROMI S/A.
AV. MUNICIPAL, 56 — FONE 44
STA. BÁRBARA D'OESTE
ESTADO DE SÃO PAULO

— Data da fundação da empresa:

1938.

— Data do lançamento de autoveículos:

1956.

— Área total dos terrenos:

Área total: 278.847 m²

Área construída: 26.300 m²

Área em construção: 3.000 m².

— Capital:

Cr\$ 150.000.000,00

— Capacidade de produção anual, em um turno de 8 horas:

3.600 veículos Romi-Isetta.

— Porcentagem de nacionalização dos veículos (em peso) — até
30/6/1959:

78%.

— Principais itens já nacionalizados:

Tudo com exceção do conjunto motor-câmbio.

— **Dados de produção:**

Em 1957	—	450
Em 1958	—	1.200
1.º semestre 1959	—	380.

— **Número de empregados em serviço:**

Operários trabalhando em uma turma:	1.037
Operários trabalhando em duas turmas:	155.

MERCEDES-BENZ DO BRASIL S. A.

— Denominação e endereço dos escritórios centrais:

MERCEDES-BENZ DO BRASIL S. A.
KM 15/16 VIA ANCHIETA, VILA PAULICÉA,
SÃO BERNARDO DO CAMPO
CAIXA POSTAL 6554, SÃO PAULO
ESTADO DE SÃO PAULO

— Data da fundação da empresa:

7 de outubro de 1953.

— Data do lançamento de autoveículos e do início da fabricação de motores:

Início da fabricação de motores: 15 de dezembro de 1955.

Lançamento de veículos: agosto de 1956.

Inauguração da fábrica: 28 de setembro de 1956.

— Área total dos terrenos:

485.400 m².

— Área construída:

183.100 m².

— Capital:

Cr\$ 3.300.000.000,00.

— Investimento em moeda estrangeira sem cobertura cambial até a presente data:

Em maquinário e equipamentos para os programas de caminhões médios, pesados e ônibus integral: US\$ 11.554.172,00.

— Capacidade de produção anual, em um turno de 8 horas:

Caminhão médio: 24.000

Caminhão pesado: 3.600

Ônibus integral, completo encarroçado: 1.800

Ônibus integral, estrutura, para ser encarroçado por fabricantes de carroçarias: 1.200.

— Porcentagem de nacionalização do motor (em pêso) — até 30/6/1959:

Motor do caminhão médio e do ônibus — 69,4%

Motor do caminhão pesado — 66,6%.

— Porcentagem de nacionalização dos veículos (em pêso) — até 30/6/1959:

Caminhão médio — 80,34%

Caminhão pesado — 75,43%

Ônibus integral O 321 H completo — 82,26%.

— Principais itens já nacionalizados:

Motor: bloco de cilindros, cabeçote, refrigerador de óleo, bomba de água, bomba de óleo, êmbolos, eixo comando de válvulas, válvulas, gerador, motor de arranque, engrenagens do motor, carcaça da embreagem, além de uma infinidade de peças menores.

Chassis: Quadro completo, rodas, tambores de freios, cubos, molas, radiador.

Cabina completa, exceto parte dos instrumentos do painel.

— Valor das compras locais:

1.º semestre de 1959 — Cr\$ 2.481.500.000,00.

— Dados de produção:

1957	:	caminhão médio	—		5.502
1958	:	caminhão médio	—	10.582	
		caminhão pesado	—	311	
		ônibus integral	—	361	11.254

1959, 1.º semestre:	caminhão médio	—	4.046	
	caminhão pesado	—	447	
	ônibus integral	—	527	5.020

— **Contribuição fiscal: Total de impostos pagos à União, Estado e Município, exclusive ágios e direitos:**

1958 — Cr\$ 725.672.255,00.

— **Número de empregados:**

Em 25/6/1959: 4.843.

(Média mensal de empregados em 1958: 3.512).

— **Salários pagos em 1958:**

Cr\$ 450.780.554,00.

S/A INDUSTRIAL DE MOTORES, CAMINHÕES
E AUTOMÓVEIS "SIMCA DO BRASIL"

— Denominação e endereço dos Escritórios Centrais:

**S/A INDUSTRIAL DE MOTORES, CAMINHÕES E AUTOMÓVEIS
"SIMCA" DO BRASIL**

**ESCRITÓRIOS: BELO HORIZONTE — RUA DOS CARIJÓS, 244
SÃO PAULO: RUA LIBERO BADARÓ, 293, 14.º ANDAR.**

— Data de fundação da empresa:

5 de maio de 1958.

— Data do lançamento de autoveículos:

Janeiro de 1959 — Simca Chambord.

— Área total dos terrenos:

2.270.300 metros quadrados.

— Área construída:

22.632 metros quadrados.

— Capital:

Cr\$ 600.000.000,00.

— Porcentagem de nacionalização do veículo (em pêsos) — até
30/6/1959:

46,5%.

— Principais itens já nacionalizados:

Bateria

Radiador

Estofamento

Sistema de escapamento
Bobina
Molas
Faróis
Filtro de ar
Vidros
Tambores de freio
Dispositivos de comando elétrico
Amortecedores
Bomba de gasolina
Rodas.

— **Valor das compras locais:**

1958 — Cr\$ 69.210.079,00

1959 — Cr\$ 462.238.505,00 (1.º semestre)

— **Dados de produção:**

1.º semestre de 1959 — 609 unidades.

— **Contribuição fiscal — Total de impostos pagos à União, Estado e Município — exclusive ágios e direitos:**

1958 — Cr\$ 19.482.412,00

1959 — Cr\$ 65.876.809,90 (1.º semestre).

— **Número de empregados:**

742 (Julho de 1959).

— **Salários pagos:**

1958 — Cr\$ 12.273.111,70

1959 — Cr\$ 53.985.036,80 (1.º semestre).

TOYOTA DO BRASIL INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA.

— Denominação e endereço dos escritórios centrais:

**TOYOTA DO BRASIL INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA.
AV. PRESIDENTE WILSON, 1943
SAO PAULO**

— Data da fundação:

23 de janeiro de 1958.

— Data do lançamento de autoveículos:

Maior de 1959 — Jipe.

— Área total dos terrenos:

3.249 metros quadrados.

— Área construída:

3.249 metros quadrados, onde estão localizados os seguintes departamentos:

Escritório

Linha de montagem

Pecas de usinagem.

— Capital:

Cr\$ 10.000.000,00.

— Capacidade de produção anual em um turno de 8 horas:

2.400 unidades.

— Porcentagem de nacionalização do veículo (em pêsos) até 30/6/1959:

60%.

— **Principais itens já nacionalizados:**

Suspensão
Pneu
Roda
Cubo
Panela
Patim
Lonas
Sistema de freio completo
Molas
Todos os jumelos
Barras de direção completas
Cardã
Tôdas as travessas do chassis
Carroçaria
Bancos e capotas.

— **Valor das compras locais:**

Cr\$ 120.000.000,00 — 2.º semestre de 1958.

— **Dados de produção:**

Até 30/6/1959 — 86 unidades.

— **Contribuição fiscal — total de impostos pagos à União e ao Estado, exclusive ágios e direitos:**

Em 1959 — Cr\$ 3.122.050,80.

— **Número de empregados:**

45 pessoas.

VEMAG S/A. — VEÍCULOS E MÁQUINAS AGRÍCOLAS

— Denominação e endereço dos escritórios centrais:

DEMAG S/A. — VEÍCULOS E MÁQUINAS AGRÍCOLAS
RUA COPAS, 1036 — IPIRANGA
AV. SÃO JOÃO, 473 - 13.º, 14.º E 15.º ANDARES
SÃO PAULO

— Data de fundação da Empresa:

1945.

— Data do lançamento de autoveículos:

Camioneta — Novembro de 1956
Jipe — Fevereiro de 1958
Automóvel — Abril de 1958.

— Área total dos terrenos:

1.091.500 m².

— Área construída:

42.000 m².

— Capital:

Cr\$ 2.000.000.000,00.

— Investimento em moeda estrangeira sem cobertura cambial até a presente data:

US\$ 2.000.000,00.

— Capacidade de produção anual, em um turno de 8 horas:

16.250 unidades.

— **Percentagem de nacionalização do motor (em pêsos) até 30.6.59:**

Carro de passageiros	—	18%
Camioneta	—	20%
Jipe	—	25%
Scania-Vabis	—	63%.

— **Percentagem de nacionalização dos veículos (em pêsos) até 30.6.59:**

Carro de passageiros	—	65,5%
Camioneta	—	65,2%
Jipe	—	75,2%
Scania-Vabis	—	62,7%.

— **Principais itens já nacionalizados:**

Carroçarias, assentos, sistema de escapamento, radiador, suspensão, rodas, gerador, motor de arranque e chassis.

— **Valor das compras locais em 1958:**

Cr\$ 783.000.000,00.

— **Dados de produção:**

Camioneta	—	1956	—	173 unidades
	—	1957	—	1167 unidades

Automóvel	{	—	1958	—	4754 unidades
Camioneta					
Jipe					

Automóvel	{	—	1959	—	2932 unidades (primeiro semestre).
Camioneta					
Jipe					

- **Contribuição fiscal: total de impostos pagos à União, ao Estado e ao Município em 1958, exclusive ágios e direitos:**

Cr\$ 262.700.000,00.

- **Número de empregados em serviço:**

Junho de 1959 — 1.856.

- **Salários pagos em 1958:**

Cr\$ 156.000.000,00.

VOLKSWAGEN DO BRASIL S/A

— Denominação e endereço dos escritórios centrais:

**VOLKSWAGEN DO BRASIL INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE
AUTOMÓVEIS S. A.**

**VIA ANCHIETA, KM 23,5 — SÃO BERNARDO DO CAMPO
ESTADO DE SÃO PAULO**

— Data da fundação da empresa:

23 de março de 1953.

— Data do lançamento de autoveículos:

Kombi: 2 de setembro de 1957;

Sedan: 7 de janeiro de 1959.

— Área total dos terrenos:

582.607 m².

— Área construída:

42.057 m² — Salão de prensas, ferramentaria, preparação das partes prensadas, soldagem das carroçarias, pintura, montagem final, tapeçaria, usinagem de peças fundidas e forjadas, depósitos.

— Capital:

31 de julho de 1959 — Cr\$ 2.650.000.000,00

— Investimento em moeda estrangeira sem cobertura cambial:

31 de julho de 1959 — DM 35.221.194,00

— Capacidade de produção anual em um turno de 8 horas:

50.000 unidades.

— **Porcentagem de nacionalização do motor (em pêso) — até 30/6/1959:**

61,84%.

— **Porcentagem de nacionalização dos veículos (em pêso) — até 30/6/1959:**

Sedan: 38,7%;

Kombi: 70,9%.

— **Principais itens já nacionalizados:**

Carroçaria completa com vidros, guarnições, estofamento e assentos. Quadro de chassi, rodas, tambores de freio, eixo dianteiro amortecedores, para-choques, cilindros de freio. Do motor: volante, cilindros, pistões e anéis, dínamo, motor de arranque, chapas e guias para arrefecimento, bobina de ignição, filtro de ar, velas e cabos de ignição, tubo de admissão.

— **Valor de compras locais:**

Janeiro até junho de 1959: Cr\$ 1.018.000.000,00.

— **Dados de produção:**

Sedan: 1959 (1.º semestre) 3.142

Kombi: 1957 371

1958 4.819

1959 (1.º semestre) 4.037

— **Contribuição fiscal: total de impostos pagos à União, ao Estado e ao Município em 1958, exclusive ágio e direitos:**

Cr\$ 145.000.000,00.

— **Número de empregados:**

6 de agosto de 1959 — 3.288.

— **Salários pagos:**

Cr\$ 160.565.657,10 — 1958;

Cr\$ 264.121.052,20 — 1.º semestre de 1959.

WILLYS-OVERLAND DO BRASIL S. A.
INDÚSTRIA E COMÉRCIO

— Denominação e endereço dos escritórios centrais:

**WILLYS-OVERLAND DO BRASIL S. A. — INDÚSTRIA E
COMÉRCIO
RUA LIBERO BADARÓ, 293 — 20.º ANDAR
SÃO PAULO**

— Data da fundação da empresa:

26 de abril de 1952.

— Data do lançamento de autoveículos e do início da fabricação de motores:

Início da fabricação de veículos propriamente dita, em junho de 1956. — O motor para veículos foi apresentado pela Willys, em 31 de janeiro de 1958.

— Área total dos terrenos:

Em São Bernardo do Campo,	307.340 m ² .
Em Taubaté,	607.493 m ² .
Total das duas áreas,	914.833 m ² .

— Área construída:

Em São Bernardo, cerca de 128.000 m².
Em Taubaté, 13.530 m².

Usinagem de motores, linhas de montagem, fábrica de eixos e transmissões e estamperia, em São Bernardo do Campo, além da fundição em Taubaté, assim como amplos armazéns e depósitos, edifícios de administração, de serviços técnicos e sociais, nas duas localidades.

— Capital:

Cr\$ 5.610.000.000,00.

- **Investimento em moeda estrangeira, sem cobertura cambial, até a presente data:**

Maquinaria e equipamento adquiridos no estrangeiro e incorporados como capital, representando investimentos estrangeiros: US\$ 25.880.180.

- **Capacidade de produção anual, em um turno de 8 horas:**

Capacidade atual: 50.000 unidades.

- **Porcentagem de nacionalização do motor (em pêso) — até 30/6/1959:**

83%.

- **Porcentagem de nacionalização dos veículos (em pêso) — até 30/6/1959:**

Jeep: 82,44%
Rural Willys: 66,98%.

- **Principais itens já nacionalizados:**

Motor, eixos dianteiros e traseiros, transmissão, caixa de transferência, chassis, carroçaria, equipamento interno da carroçaria e forros, tapetes e assentos, rodas, pneus, aros e tambores de rodas, molas, freios, para-choques, motor de arranque, gerador, equipamento de ignição, filtro de ar, filtro de óleo, ventilador, faróis dianteiros e traseiros e roda de direção.

- **Valor das compras locais:**

Em 1957	Cr\$ 717.075.507,50
Em 1958	Cr\$ 2.276.969.613,70
Em 1959 (até maio)	Cr\$ 2.455.985.599,40

- **Dados de produção:**

Anos	Jeep	Rural-Willys	Totais
1957	9.139	103	9.242
1958	13.177	2.717	15.894
1959 (até 30/6)	7.043	4.820	11.863

- **Contribuição fiscal:** total de impostos pagos à União, ao Estado e ao Município em 1958, exclusive ágios e direitos:

Cr\$ 258.569.776,40.

- **Número de empregados:**

Junho de 1958: 2.108

Junho de 1959: 4.722.

- **Salários pagos em 1958:**

Salários e gratificações em 1958: Cr\$ 339.743.648,20.