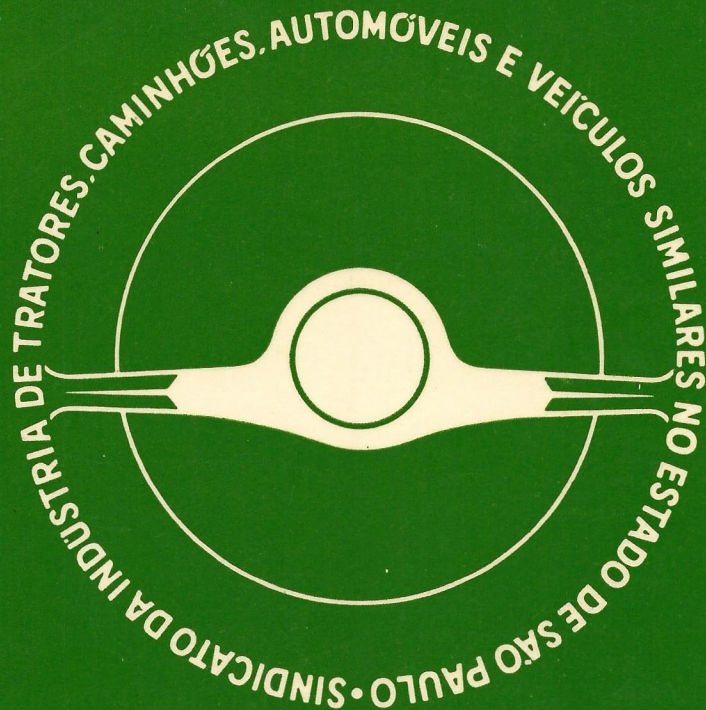


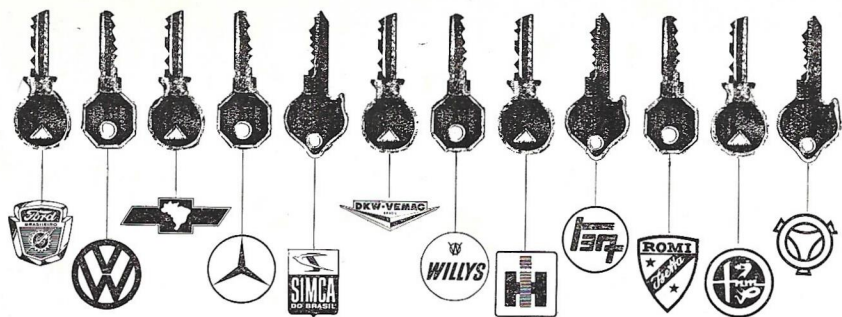


Indústria Automobilística Brasileira

Junho de 1960



30 DE JUNHO DE 1960



Até hoje, mais de 250.000 auto-veículos foram produzidos pela indústria automobilística nacional, como autênticas chaves da emancipação econômica do País, num insofismável atestado de que a nação brasileira, com os seus próprios recursos humanos e materiais, pode já fabricar aquilo que é um dos mais complexos produtos industriais – o auto-veículo. ■ Ampliando de forma categórica o mercado de trabalho, criando novas oportunidades para centenas de milhares de brasileiros; transformando em instrumento de produção a imensa riqueza de matérias primas da Nação; tornando-se o maior comprador da mais diversifi- cada gama de produtos nacionais; incentivando a formação e crescimento de novos setores de produção e consumo; está a indústria automobilística nacional contribuindo decisivamente para unir o País, de norte a sul, material e economicamente. ■ Para nós, fabricantes de auto-veículos brasileiros, o 16 de Junho de 1960 tem um significado todo especial: nesta data, há 4 anos atrás, foi criado o G.E.I.A. — Grupo Executivo da Indústria Automobilística, órgão composto de representantes do Ministério da Viação e Obras Públicas, Ministério da Guerra, Conselho de Política Aduaneira, Superintendência da Moeda e do Crédito, Carteira do Comércio Exterior do Banco do Brasil, Carteira de Câmbio do Banco do Brasil, Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e mais o Ministério da Agricultura para o trato dos problemas ligados à fabricação de tratores. ■ Nesses 4 anos o G.E.I.A. com o estímulo de sua superior orientação propiciou o clima para que as empresas da indústria automobilística transformassem, para legítimo orgulho de todos os brasileiros, em realidade indiscutível, o incontinuo desejo de desenvolvimento da própria economia Nacional.

congratulações, G.E.I.A! 1956 16 DE JUNHO 1960

FABRICA NACIONAL DE MOTORES FORD MOTORS DO BRASIL S.A. GENERAL MOTORS DO BRASIL S.A.	INTERNATIONAL HARVESTER MAQUINAS S.A. MAQUINAS AGRICOLAS ROMI S.A. MERCEDES BENZ DO BRASIL S.A.	SCANIA VEHICULOS DO BRASIL S.A. SIMCA DO BRASIL S.A. TOYOTA DO BRASIL IND. E COM. LTDA.	VEIAG S.A. VEICULOS E MAQUINAS AGRICOLAS VOLKSWAGEN DO BRASIL S.A. WILLYS OVERLAND DO BRASIL S.A.
--	---	---	---

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES



CENTRO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

SINDICATO DA INDÚSTRIA DE TRATORES, CAMINHÕES, AUTOMÓVEIS E VEÍCULOS SIMILARES NO ESTADO DE SÃO PAULO



FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

Mais uma vez comparece o Sindicato da Indústria de Tratores, Caminhões, Automóveis e Veículos Similares no Estado de São Paulo para oferecer um retrato do atual estágio de desenvolvimento da categoria econômica que ele representa: — a indústria automobilística.

Em setembro de 1959, editou esta entidade um folheto divulgando, em uma demonstração expositiva e simples, os dados e números de maior interesse público que exemplificavam e confirmavam o otimismo da introdução do trabalho que era, em si mesmo, o próprio esboço histórico das origens e do desenvolvimento da indústria automobilística no Brasil.

Na oportunidade deste Relatório, ao encerrar-se o primeiro semestre de 1960, seis meses antes da plena conclusão do programa estabelecido pelos decretos governamentais referidos, em nosso trabalho anterior, podemos reafirmar com satisfação que a indústria automobilística no Brasil é já em si mesma uma autêntica realidade nacional.

É pois com justificado prazer que oferecemos a seguir os resultados alcançados, até o presente, pela indústria automobilística nacional, os quais refletem, efetivamente, aquilo que se pode realizar quando a iniciativa privada e o governo se unem tendo em vista um objetivo comum.

Com tal entrosamento de esforços pôde a indústria automobilística consolidar suas bases e assentar seus alicerces numa área de solo brasileiro da ordem de 64.834.883 m², na qual fez erigir em cimento e aço modelares edifícios industriais que já atingiram a elevada cifra de 946.045 m² de área construída.

Esta realidade, emoldurada pelos elementos que a seguir se exporão, constitue em si uma magnífica obra que se situa entre as mais sólidas do país, não só pelo seu caráter de indústria permanente, como pelo acentuado e elevado efeito promocional que exerce sobre os demais setores da economia nacional.

Com efeito, deve ser a indústria automobilística considerada como básica para o desenvolvimento econômico da nação, quer por ser colaboradora insofismável na formação de uma infra-estrutura compatível com a grandeza do país, quer pela razão de ser ela uma atividade tipicamente horizontalizada, razão porque atua como considerável fator de multiplicação de investimentos.

Neste sentido constatamos a colaboração de capitais nacionais e estrangeiros que se conjugaram para a concretização de tal obra. O capital nacional através do carreamento de poupanças privadas advindas de setores menos produtivos ou totalmente improdutivo para aqueles que puderam oferecer razoável rentabilidade, encontrou na indústria automobilística novas perspectivas de aplicação de recursos até então simplesmente inutilizados, o que contribuiu decisivamente para o soerguimento do nosso mercado de capitais.

Por outro lado, o capital estrangeiro que veio colaborar com a indústria automobilística nacional, e conseqüentemente com o nosso desenvolvimento econômico não trouxe qualquer ônus para a balança de pagamentos do país, uma vez que a sua vinda para o Brasil foi realizada sob a forma de entrada de máquinas e equipamentos sem cobertura cambial, no montante de US\$ 100.596.095,45, mais 4.030.000 coroas suecas e 51.611.000 D.M.

Quanto a este aspecto ocorreu no Brasil um fato extremamente interessante e exclusivo que somente agora tem sido seguido, ainda, no alvorecer, por outros países da América Latina.

Assim é que empresas de todo o mundo para aqui vieram concorrendo em termos democráticos e nas mesmas condições econômicas internas, e estão sendo, agora, produzidos no Brasil veículos originariamente fabricados na Alemanha, E.E.UU., França, Itália, Japão e Suécia. Para estas empresas, que aqui estão atuando diretamente, ou através de contratos com empreendedores nacionais a questão é de sobrevivência, não só em nosso país, mas, sim praticamente em todo o mundo.

Aprende o Brasil, desta forma, em apenas 4 anos, aquilo que outras nações somente conseguiram após muitas décadas de intensa pesquisa e progressão paulatina.

Vale considerar que esses bens de produção não vieram beneficiar somente a indústria automobilística na sua expressão mais formal, mas vieram fazer crescer toda a capacidade industrial da nação proporcionando a criação da infra-estrutura industrial indispensável ao aparecimento de outras atividades.

De um lado, cresceu, no país, a sua capacidade de forjados, de linhas de usinagem, da fabricação de ferro, de aço, e de chapas, etc. . . . , e, de outro, propiciou-se a criação da indústria de tratores e máquinas agrícolas, a construção naval, a fabricação de motores estacionários e marítimos e a indústria de máquinas de todos os tipos.

Pelos dados expostos neste Relatório verifica-se que somente o capital social registrado das empresas fabricantes no país já atingiu o expressivo montante de Cr\$ 29.763.346.000,00.

Outrossim, o caráter promocional da indústria automobilística, como já dissemos e repetimos, é já de si uma ampla realidade que se compreenderá ao simples enunciado do valor das compras por essa indústria realizadas no ano de 1959 de produtos nacionais, compras essas que se elevaram à importância de Cr\$ 28.590.923.994,70.

Isto tornar-se mais expressivo quando se verifica que esse total expressa apenas as compras efetivadas em 1959, pelas empresas do setor da indústria automobilística propriamente dita, não se incluindo desta forma as compras que se efetivaram pelo setor de auto-peças.

Aquêle valor já por si tão expressivo à simples anunciação de seu número o será mais se considerarmos o que êle representa como valor de compra de imensa e diversificada gama de peças, de produtos, de materiais e de instrumentos de produção de veículos que já foram entregues até 30 de junho ao mercado brasileiro.

Este fato está proporcionando a formação e a locomoção de imensas riquezas e contribuindo decisivamente para unir a nação de norte a sul, material e economicamente.

O sentido promocional da industrialização de um dos mais complexos produtos como o é o auto-veículo não poderá ser considerado tão somente pelo vulto das compras e incentivo de produção de auto-peças e outros produtos e matérias primas transformados dia a dia em instrumento de riqueza nacional, mas isto sim, pela valorização da mão de obra do país, que direta e indiretamente é empregada para o desenvolvimento de uma das mais novas categorias econômicas.

O aperfeiçoamento técnico, a elevação do padrão tecnológico do país, o aproveitamento do know-how estrangeiro, os laboratórios de alto nível que representam elevada percentagem do investimento de cada empresa, propiciaram e estão propiciando a elevação do padrão de vida de tantos e tantos trabalhadores e profissionais, desde os mais humildes aos mais altos padrões de técnicos e engenheiros, oferecendo recursos de subsistência e progresso, diretamente a mais de 35.000 pessoas.

Se considerarmos que de cada um desses funcionários dependem em média 3 pessoas, teremos um número de dependentes de nosso setor industrial específico que atinge a mais 140.000 pessoas.

Isto representa apenas o setor de fabricação de veículos propriamente dito. Se adicionássemos a êsse total o número de pessoas que colaboram ou dependem da indústria automobilística atingiríamos a bem mais de meio milhão de pessoas. É o setor de auto-peças em primeiro plano, seguido dos setores paralelos ou correlatos de atividades indiretas cujas respectivas produções se destinam à fabricação de veículos, como por exemplo a fabricação de vidros, de plásticos, de ferro e aço, de couros, de borracha, de alumínio, de cobre e de inúmeros outros.

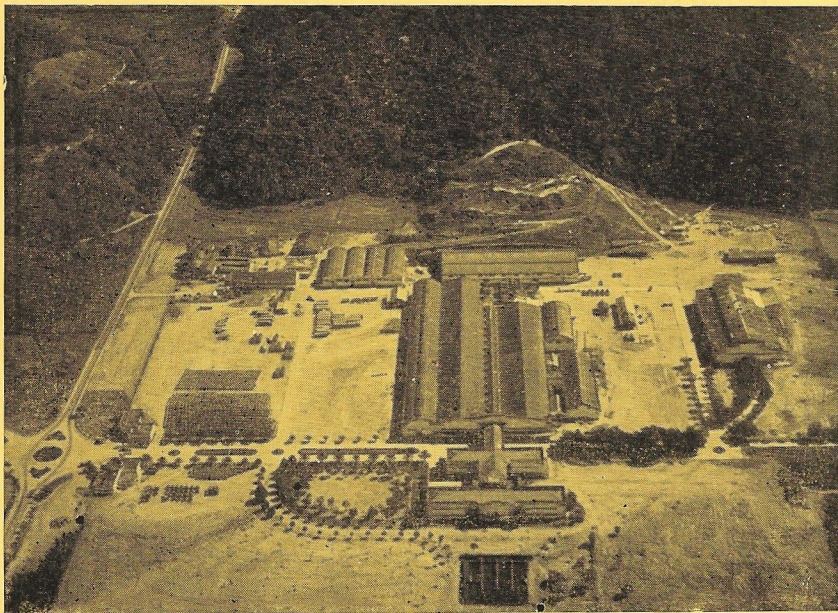
Ao encerrarmos esta exposição preliminar queremos reafirmar que as entidades de classe da indústria automobilística, e as empresas a elas associadas, têm sempre franqueadas as suas portas e os seus meios de esclarecimento público para oferecer ao nosso povo, a compreensão exata do que representam como fatores do desenvolvimento da própria economia nacional.

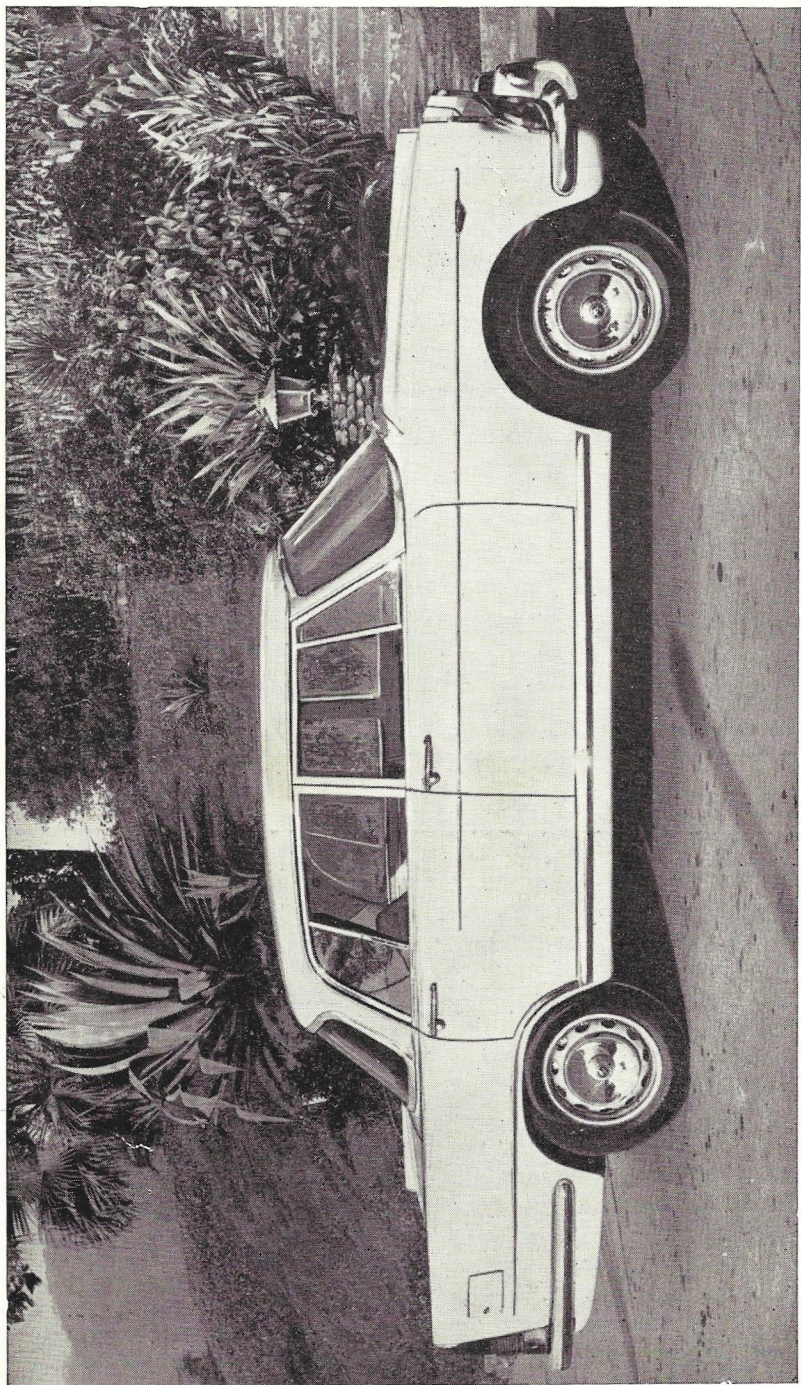
**DADOS BÁSICOS SÔBRE AS EMPRESAS
PRODUTORAS DE AUTOVEÍCULOS**

(Informações fornecidas pelas empresas - base: 30 de junho de 1960)

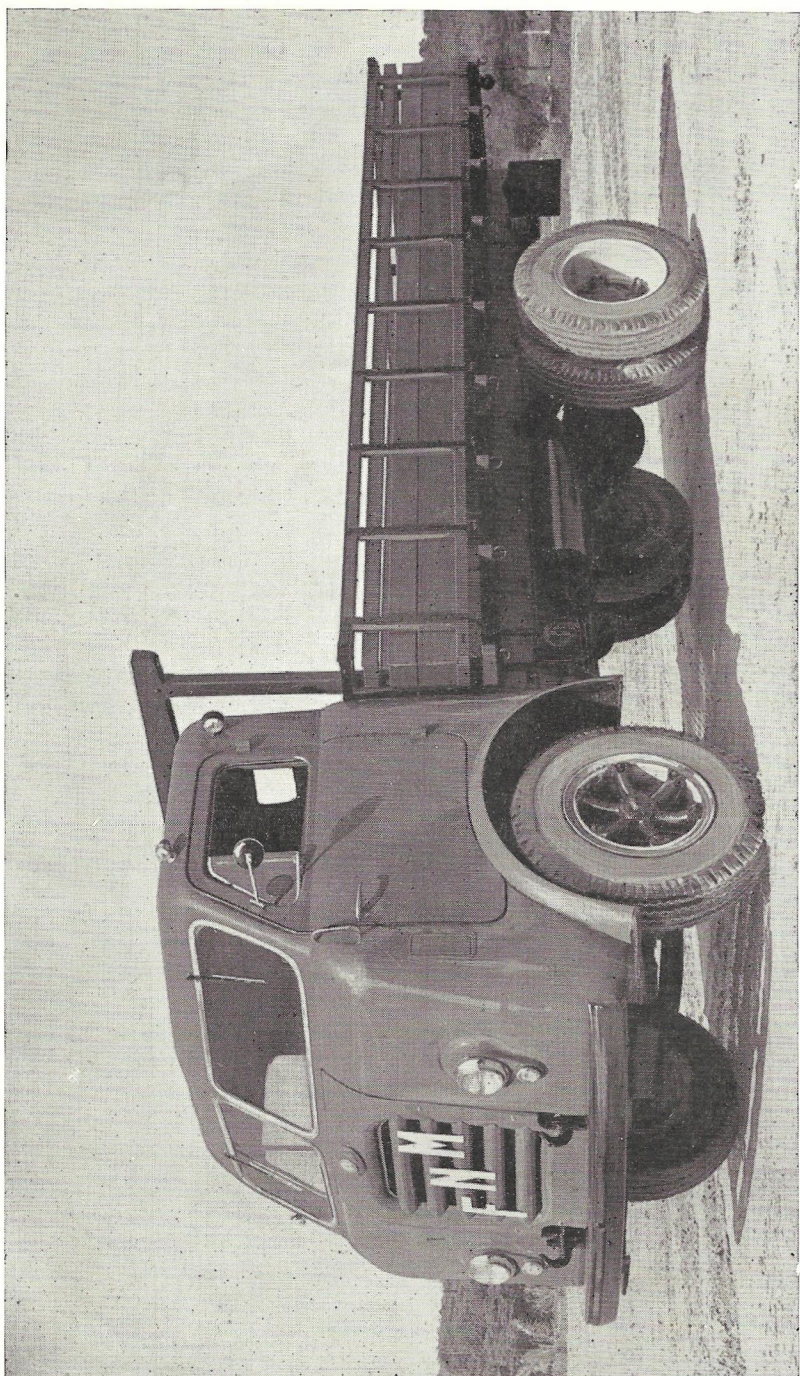


FABRICA NACIONAL DE MOTORES S. A.





Autómóvel FTM 2000 Modelo JK



Caminhão FNM — D 11000

FABRICA NACIONAL DE MOTORES S. A.

Praça Mauá, n.º 7 - 14.º andar — Rio de Janeiro

Caixa Postal, 5095 — Rio de Janeiro

Rua 7 de Abril, 296 - 12.º andar - Tel. 37-4508 — São Paulo

— **Data de fundação:**

1.º de janeiro de 1948.

— **Capital registrado:**

Cr\$ 2.000.000.000,00

— **Data do lançamento dos autoveículos:**

Em 1951 — ônibus FNM

Em 1952 - - caminhão FNM

Em 21 de abril de 1960 - - Automóvel FNM 2.000 Modelo JK

— **Área total dos terrenos:**

54 milhões de m² aproximadamente

— **Área construída:**

55.471 m²

— **Investimento em moeda estrangeira sem cobertura cambial:**

US\$ 3.400.000

— **Capacidade de produção anual:**

Em um turno — 7.800 veículos

— **Programa de produção para 1960:**

Em um turno — 4.000 veículos

— **Porcentagem de nacionalização dos veículos (em pêsos):**

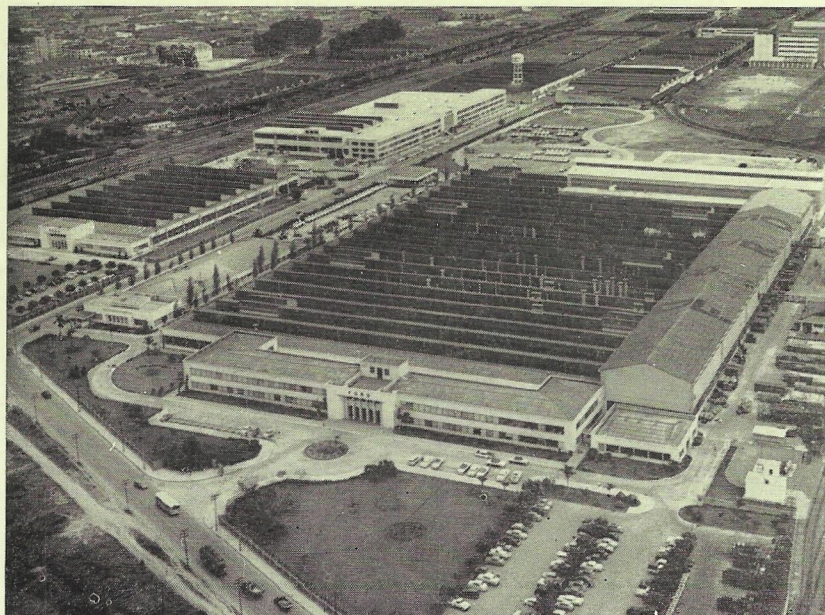
Caminhão FNM — D.11.000 — 84%

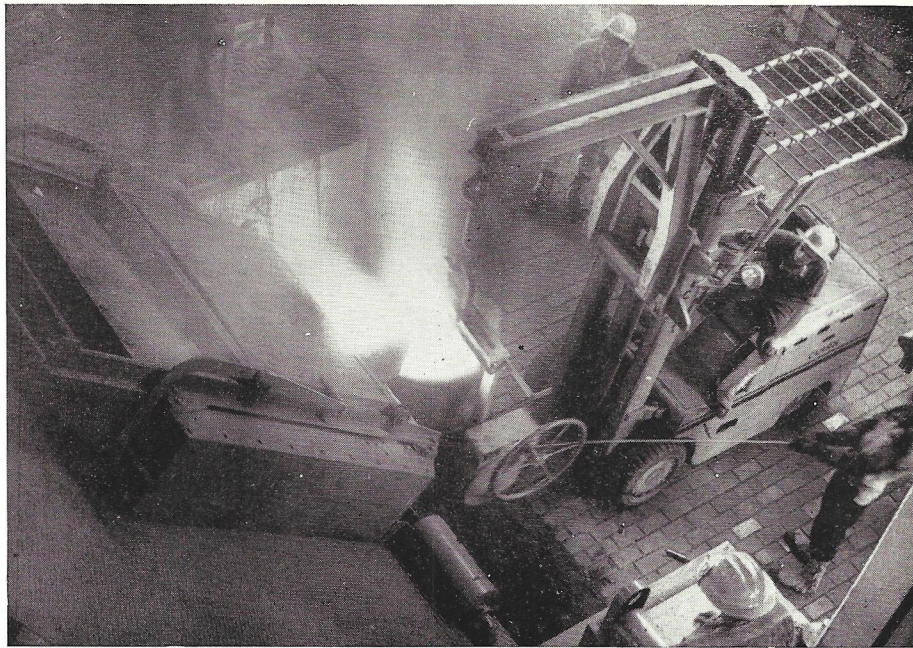
Automóvel FNM — 2.000 — Mod. JK — 65%

- **Contribuição fiscal: Total de impostos pagos à União, Estado e Município, em 1959, exclusive ágios e direitos aduaneiros:**
Cr\$ 116.299.607,70
- **Valor das compras locais em 1959:**
Cr\$ 3.912.500.000,00
- **Dados de produção:**
 - 1956 — Caminhões e Ônibus — D. 9.500 — 2.826 Unidades
 - 1957 — Caminhões e Ônibus — D. 9.500 — 3.202 Unidades
 - 1958 — Caminhões e Ônibus — D.11.000 — 4.000 Unidades
 - 1959 — Caminhões e Ônibus — D.11.000 — 2.149 Unidades
 - 1.º Semestre de 1960 — Cam. e Ônibus — 1.218 Unidades
 - 1.º Sem. 1960 — Aut. FNM 2.000 Mod. JK — 66 Unidades
- **Número de empregados:**
 - Em 31.12.1959 — 3.698
 - Em 30. 6.1960 — 4.081
- **Salários pagos:**
 - No ano de 1959 — Cr\$ 442.798.329,30
 - No 1.º Semestre de 1960 — Cr\$ 294.139.013,50
- **Previdência Social:**
 - No ano de 1959 — Cr\$ 52.063.578,80
 - No 1.º Semestre de 1960 — Cr\$ 32.486.441,20

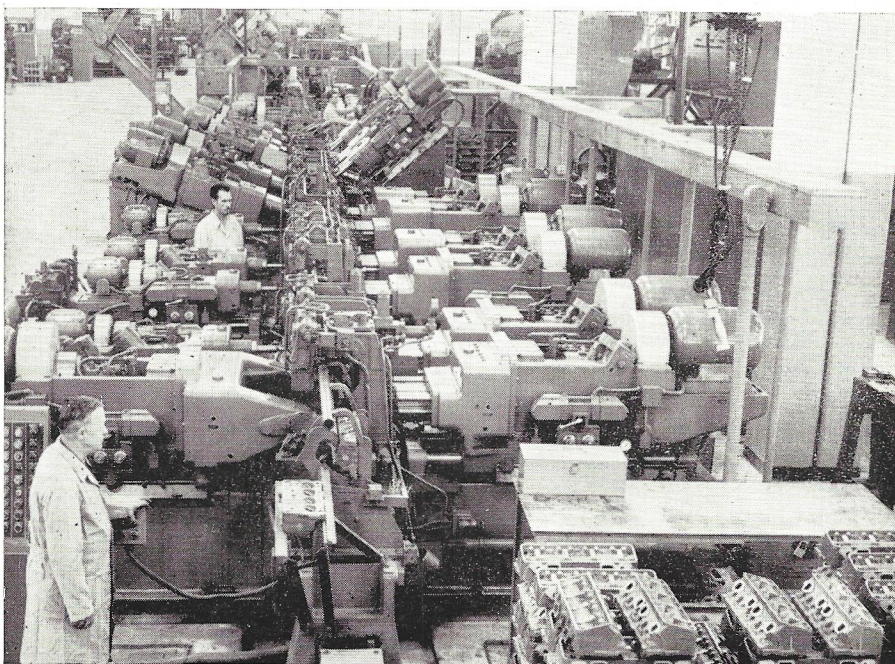


FORD MOTOR DO BRASIL S. A.





Aspecto da operação de vazamento de um moderno forno de indução,
dentro de um cadinho, na Fundição da Ford em Osasco, SP.



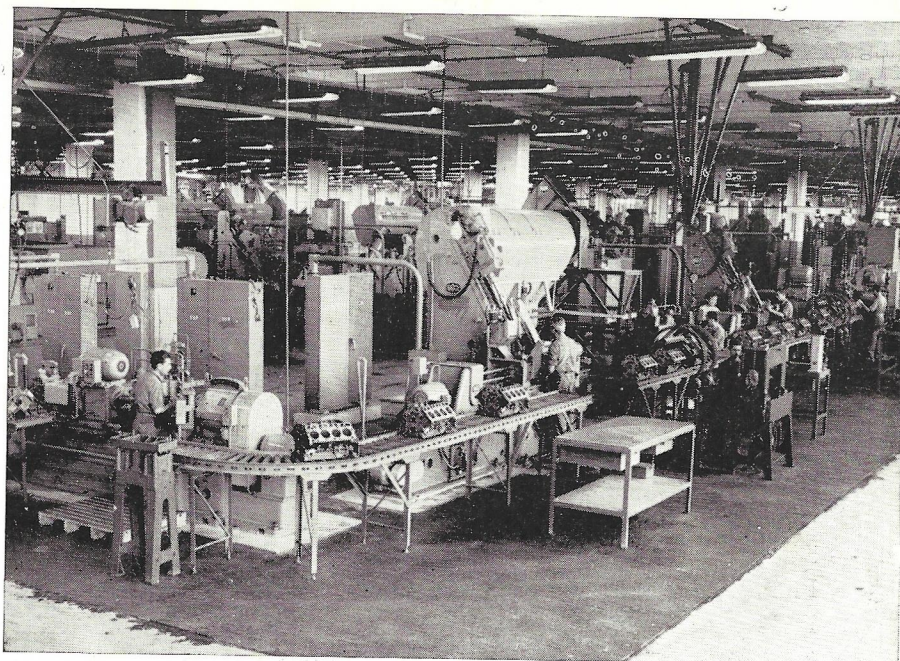
Usinagem do cabeçote do motor Ford V-8.



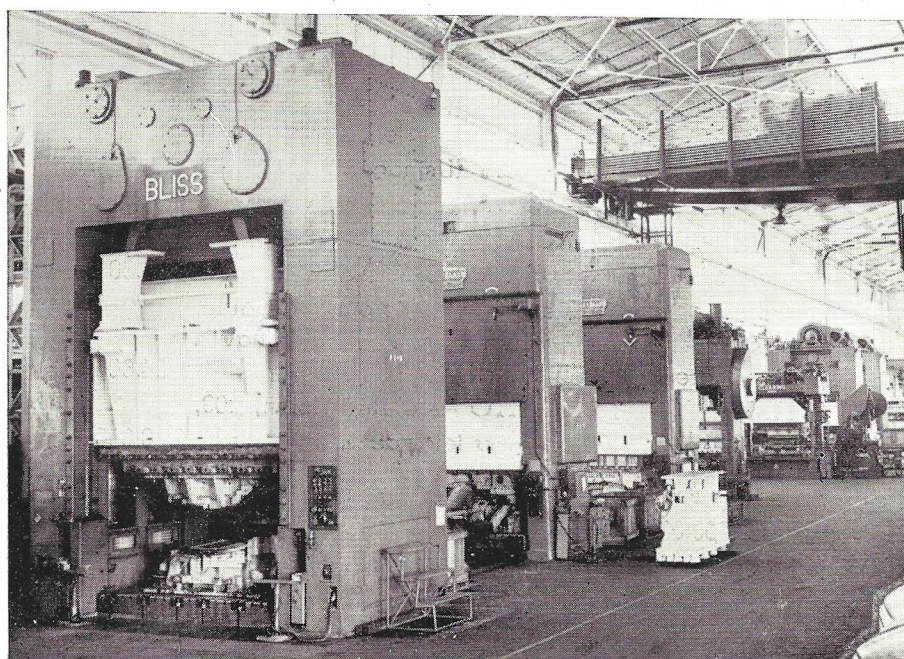
Aspecto da linha final de montagem. Em primeiro plano, uma camioneta Ford F-100.



Caminhões Ford produzidos no Brasil: F-350 — F-600 — F-100.



Aspecto da usinagem do bloco do motor Ford V-8.



Aspecto da estamparia da Ford Motor do Brasil, vendo-se em primeiro plano uma prensa de mil toneladas.

FORD MOTOR DO BRASIL S. A.
Av. Henry Ford, n.º 1.787 — Ipiranga
Caixa Postal, 8062 — São Paulo — S.P.

- **Data de fundação:**
24 de abril de 1919 (início das operações no Brasil)
- **Capital registrado:**
Cr\$ 3.677.000.000,00
- **Data de lançamento dos autoveículos:**
Plano de fabricação de três tipos de caminhões, ou seja:- F-600, F-350 e F-100, aprovado em 8.2.57 pelo GEIA. Motor nacional incorporado aos caminhões em novembro de 1958.
- **Área total dos terrenos:**
2.257.900 m²
- **Área construída:**
Em um total de 115.900 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) 26.300 m²
 - 3) ESTAMPARIA 4.700 m²
 - 4) LINHA DE MONTAGEM 52.300 m²
 - 5) DEPARTAMENTO DE PEÇAS E ACESSÓRIOS 11.300 m²Os itens 2, 3, 4 e 5 estão situados em São Paulo, à Av. Henry Ford e Rua Cap. Pacheco Chaves numa área total construída de 94.600 m²
- 6) ARMAZÉM DE DEPÓSITO — à Rua Solon, 809, em São Paulo numa área total de 10.000 m²
- **Investimento em moeda estrangeira sem cobertura cambial:**
US\$ 21.000.000
- **Capacidade de produção anual:**
 - Em um turno — 30.000 veículos
 - Em dois turnos — 52.500 veículos

- Programa de produção para 1960:
Em um turno — 22.000 veículos
- Percentagem de nacionalização dos veículos (em pêso):
F-100 — 80%
F-350 — 79%
F-600 — 84%
- Contribuição fiscal: Total de impostos pagos à União, Estado e Município, em 1959, exclusive ágios e direitos aduaneiros:
Cr\$ 939.652.681,30
- Valor das compras locais em 1959:
Cr\$ 4.011.010.994,70
- Dados de produção:
Número total de unidades, por tipos, em 1957, 1958, 1959 e 1.º semestre de 1960:-

1957	1958	1959	1960 (1.º semestre)
F-100 - 641	F-100 - 1	F-100-A - 4.755	F-100-A - 2.244
F-100-A - 576	F-100-A - 3.230	F-350-A - 1.623	F-350-A - 1.831
F-250 - 162	F-600 - 28	F-600-A - 10.860	F-600-A - 4.490
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: 17.238	TOTAL: 8.565

- Número de empregados:
Em 31.12.1959 — 2.630
Em 30. 6.1960 — 3.076
- Salários pagos:
No ano de 1959 — Cr\$ 641.000.000,00
No 1.º Semestre de 1960 — Cr\$ 389.816.429,10
- Previdência Social:
No ano de 1959 — Cr\$ 56.914.000,00
No 1.º Semestre de 1960 — Cr\$ 32.323.000,00

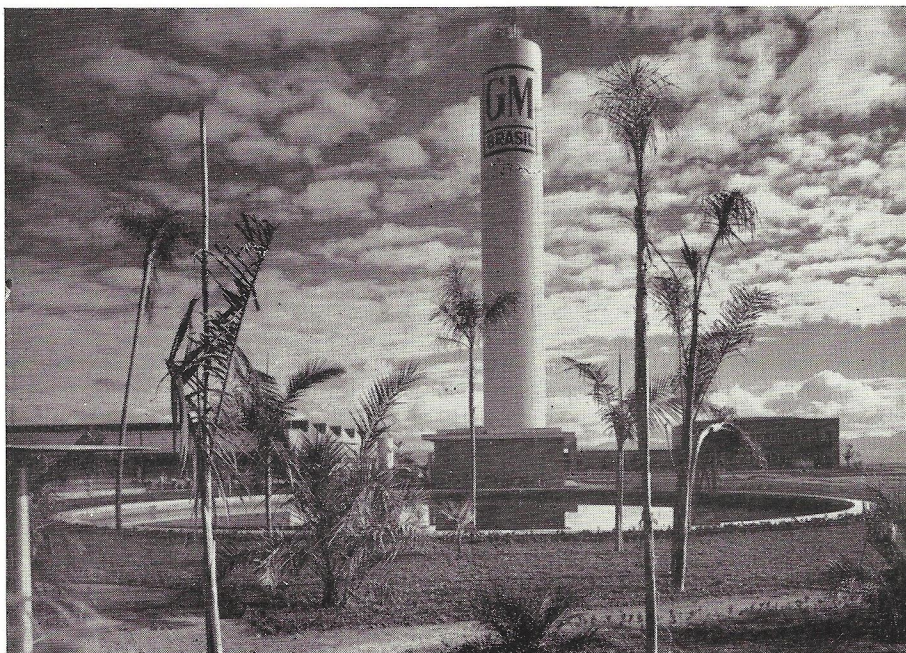


GENERAL MOTORS DO BRASIL S. A.

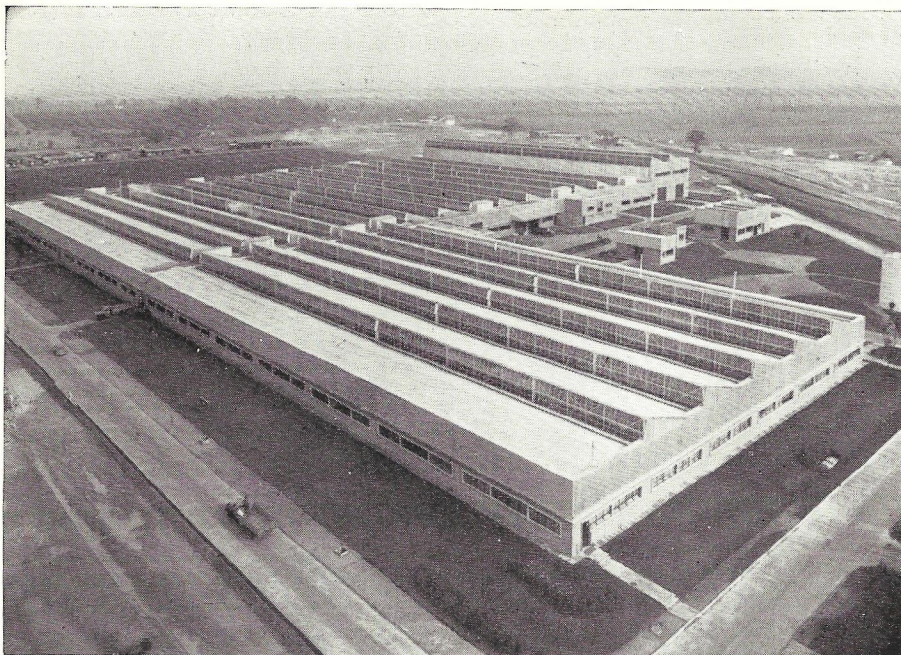




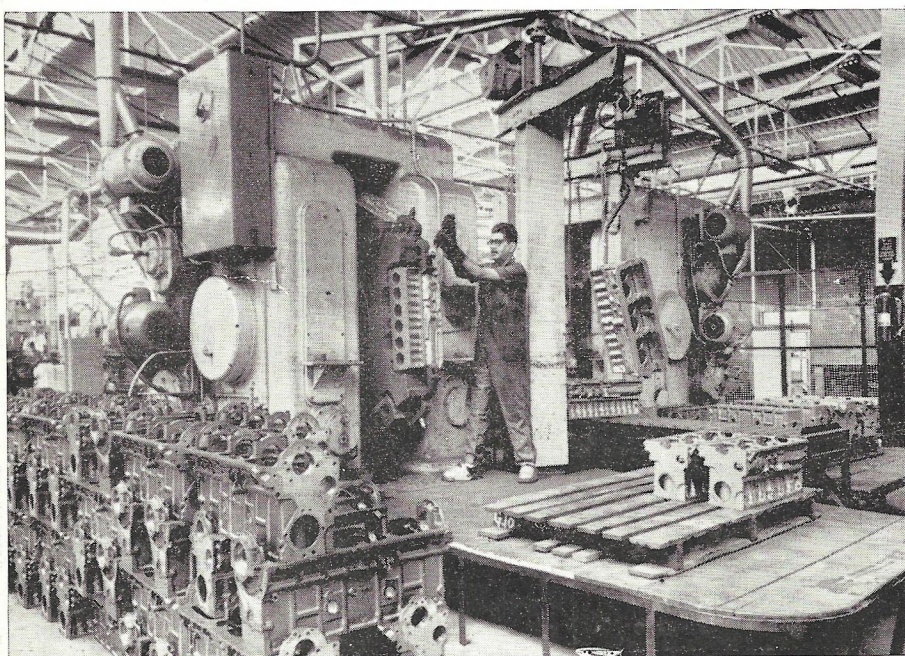
Vista geral da linha de montagem final.
São Caetano do Sul



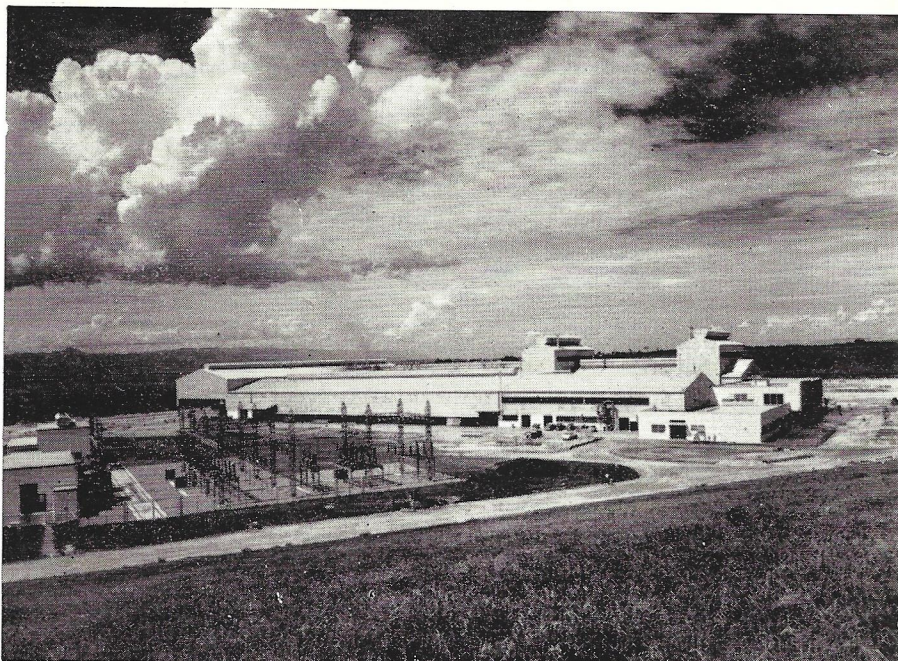
Em São José dos Campos estão localizadas amplas instalações da General
Motors do Brasil S/A. Vista parcial da entrada da fábrica.



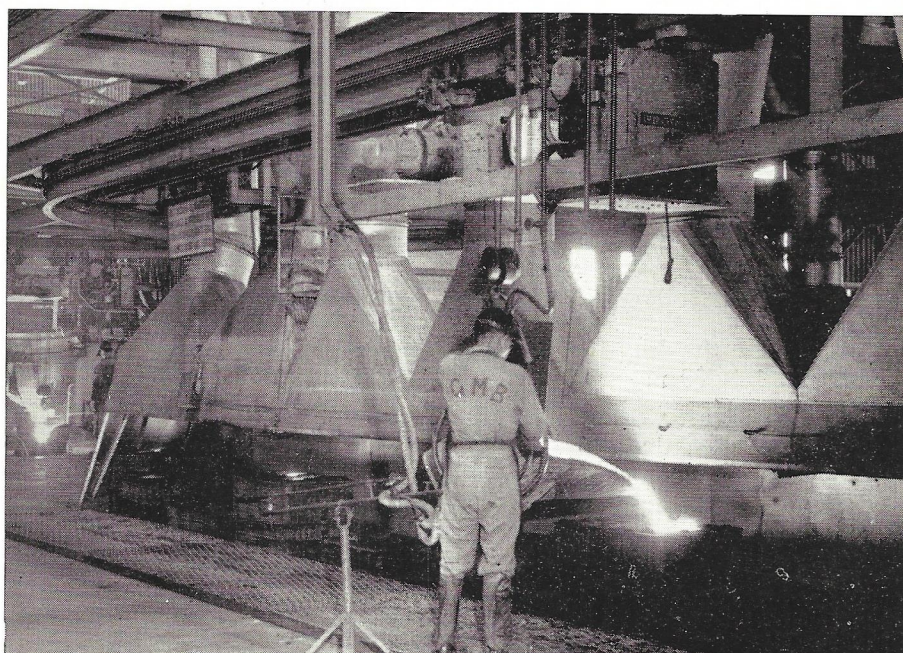
Vista aérea do Edifício da Usinagem,
São José dos Campos



Operação de usinagem do bloco do motor.



Fundição da General Motors do Brasil S/A., vendo-se em primeiro plano
a sub-estação de energia elétrica de 88 KV.
São José dos Campos



Aspecto interno da Fundição.

GENERAL MOTORS DO BRASIL S. A.

Av. Goiás, 1.805 — São Caetano do Sul — S.P.

Caixa Postal n.º 8.200 — São Paulo — Capital

— **Data de fundação:**

26 de fevereiro de 1925

— **Capital registrado:**

Cr\$ 3.660.230.000,00

— **Data de lançamento dos autoveículos:**

Caminhão Chevrolet 6503: Em dezembro de 1956 foi aprovado o plano para fabricação do caminhão Chevrolet, tipo médio, modelo 6503 DRA.

Em junho de 1957 foi produzido o primeiro caminhão Chevrolet 6503 dentro do plano aprovado.

Caminhão Chevrolet 3104: Também em junho de 1957 foi aprovado o plano para a fabricação do caminhão Chevrolet, tipo leve, modelo 3104 (Expresso de Aço).

Em julho de 1958 saiu da linha de montagem o primeiro caminhão Chevrolet 3104.

Motor Chevrolet "Jobmaster": Em janeiro de 1959 foi usinado e montado na fábrica de São José dos Campos o primeiro motor "Jobmaster".

O primeiro bloco de motor foi fundido, quando da inauguração da fundição, por sua Excelência, o Presidente da República, em 10 de março de 1959.

— **Área total dos terrenos:**

Fábrica em São Caetano do Sul	—	260.537 m ²
Fábrica em São José dos Campos	—	1.634.314 "
Outras	—	387.735 "
T o t a l	—	2.282.586 m ²

— **Área construída:**

Total 160.263 m²

Em São Caetano do Sul, SP

Prédios de Administração	—	4.223 m ²
Estamparia	—	5.285 "
Linha de Montagem	—	31.274 "
Armazéns	—	13.700 "
Outras	—	41.384 "
T o t a l	—	95.866 m ²

Em São José dos Campos, SP

Fundição	—	20.873 m ²
Usinagem e Montagem	—	33.569 "
Outras	—	9.955 "
T o t a l	—	64.397 m ²

— **Investimento em moeda estrangeira sem cobertura cambial:**
US\$ 20 milhões

— **Capacidade de produção anual:**

Com base nos padrões adotados pelo Sindicato, a capacidade nominal de produção da General Motors do Brasil é a seguinte:

Em um turno de trabalho — 25.000 unidades

Em dois turnos de trabalho — 43.800 unidades

— **Programa de produção para 1960:**

19.000 unidades

— **Porcentagem de nacionalização dos veículos (em pêso):**

Chevrolet 6503 — 79%

Chevrolet 3104 — 76%

— **Contribuição fiscal: Total de impostos pagos à União, Estado e Município, em 1959, exclusive ágio e direitos aduaneiros:**

Cr\$ 1.582.000.000,00

— **Valor das compras locais em 1959:**

Cr\$ 5.413.913.000,00

— **Dados de produção:**

M o d e l o	1957	1958	1959	1960 1.º Semestre	Total
Chevrolet 3104 - 114"	278	1.453	3.145	1.627	6.503
Chevrolet 3116 - 114"	—	—	8	91	99
Chevrolet 6403					
Chassis c/Cabina - 156.5"	—	—	—	60	60
Chevrolet 6503					
Chassis c/Cabina - 174.5"	4.868	7.896	13.683	5.587	32.034
Chevrolet 6502					
Chassis de Ônibus - 174.5"	—	—	328	310	638
T o t a l	5.146	9.349	17.164	7.675	39.334

— **Número de empregados:**

Em 31.12.1959 — 4.861

Em 30. 6.1960 — 5.029

— **Salários pagos**

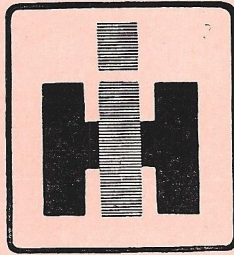
No ano de 1959 — Cr\$ 912.830.000,00

No 1.º Semestre de 1960 — Cr\$ 568.346.000,00

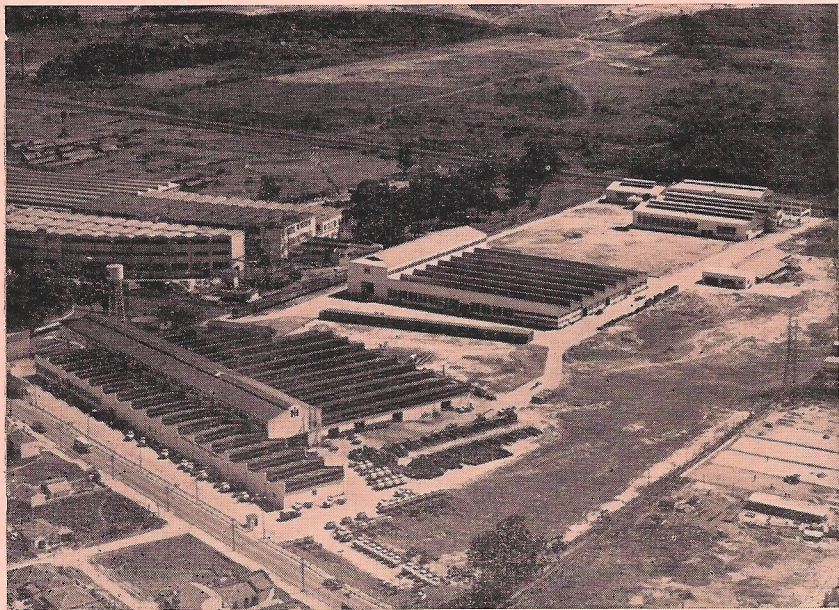
— **Previdência Social:**

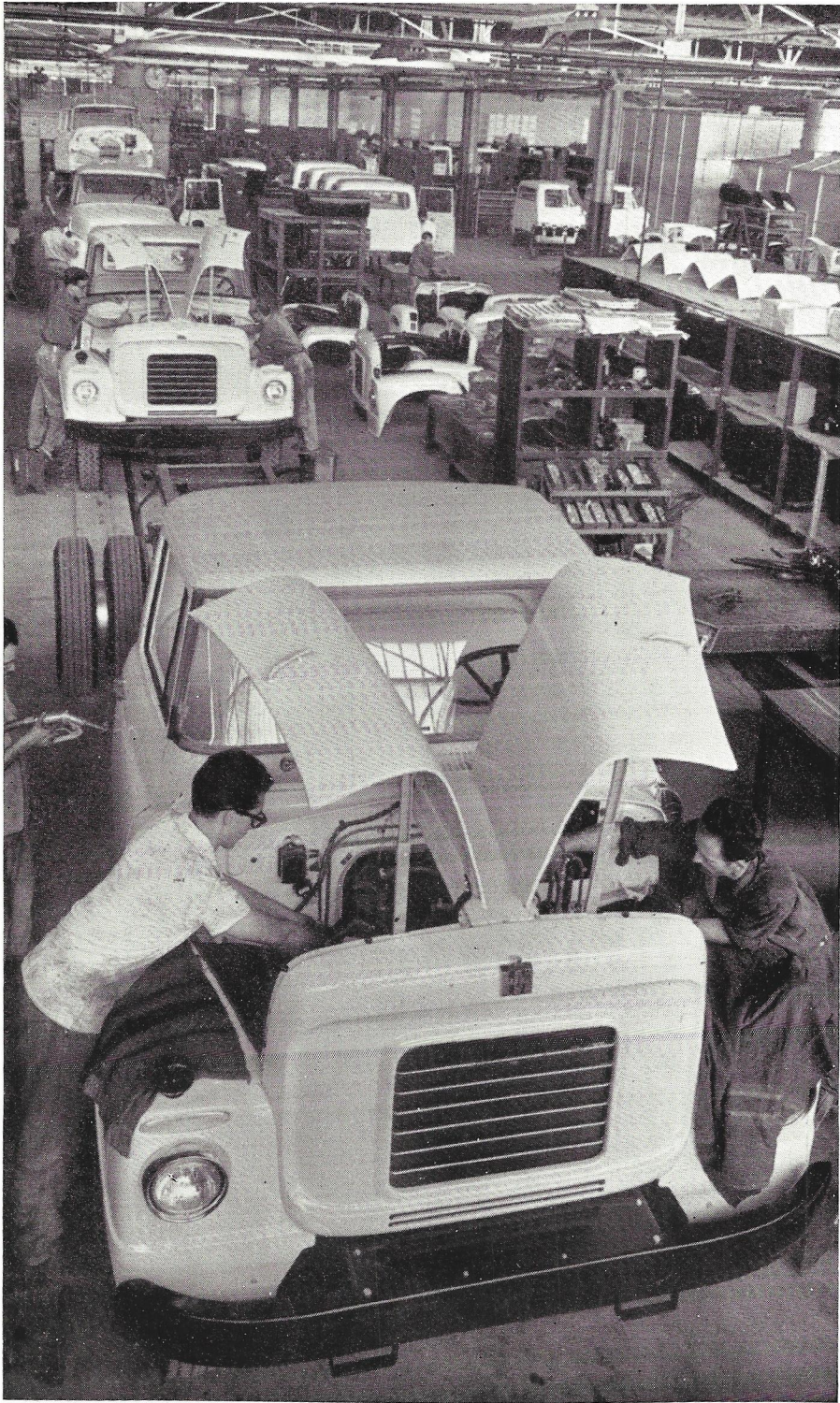
No ano de 1959 — Cr\$ 149.150.000,00

No 1.º Semestre de 1960 — Cr\$ 87.914.000,00



INTERNATIONAL HARVESTER MAQUINAS, S. A.

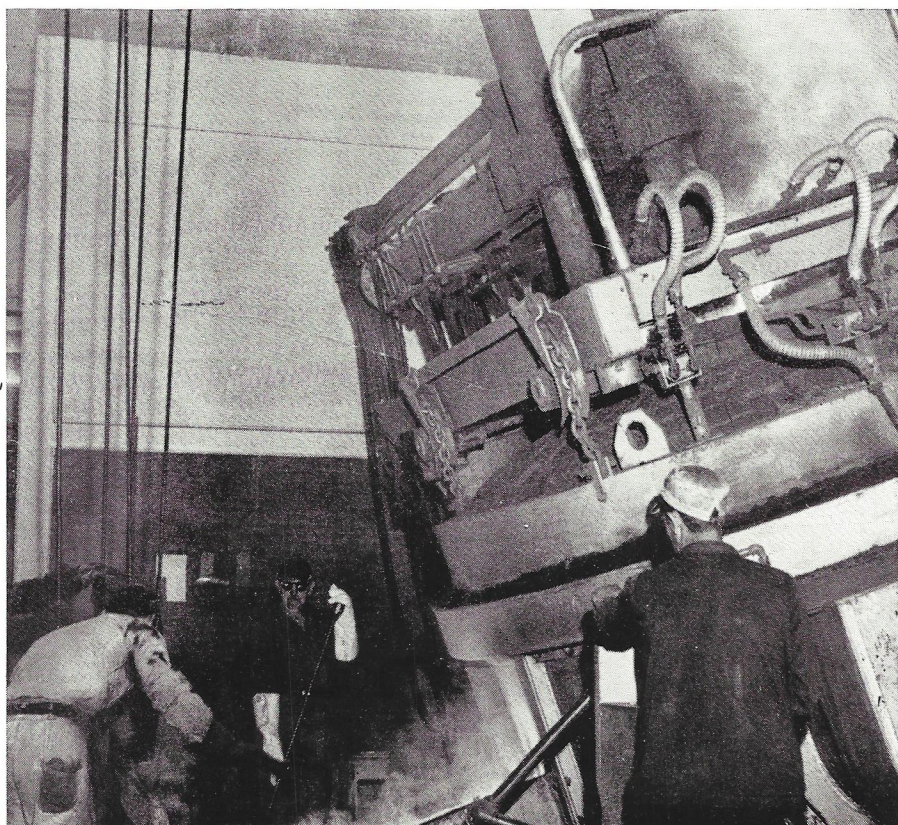




Linha final de montagem do caminhão N-184 na fábrica da IH em Santo André, São Paulo.



Caminhão International N-184 no embarque de café no Pôrto do Rio de Janeiro.



Aspecto da fundição dos motores.

INTERNATIONAL HARVESTER MAQUINAS, S. A.

Av. Barão de Tefé, 74 — Rio de Janeiro

Av. Pedro Américo, 23 — Santo André

Rua Oriente, 57 — São Paulo — Cx. Postal 8180

— **Data de fundação:**

26 de maio de 1926

— **Capital registrado:**

Cr\$ 1.636.116.000,00

— **Data de lançamento dos autoveículos:**

Setembro de 1958 — CAMINHÃO — N-184

— **Área total dos terrenos:**

121.100 m²

— **Área construída:**

FUNDIÇÃO — 4.566 m²

USINAGEM — 7.023 m²

ESTAMPARIA — 1.581 m²

MONTAGEM — (Dep.
de Peças e Escritórios) — 11.930 m²

FILIAIS — 7.000 m²

Total 32.100 m²

— **Investimento em moeda estrangeira sem cobertura cambial:**

US\$ 6.000.000

— **Capacidade de produção anual:**

Em um turno — 6.000 veículos

Em dois turnos — 10.500 veículos

— **Programa de produção para 1960:**

Em um turno — 1.500 veículos

— **Porcentagem de nacionalização dos veículos (em pêso):**

83,2%

— **Contribuição fiscal: Total de impostos pagos à União, Estado e Município, em 1959, exclusive ágios e direitos aduaneiros:**

Cr\$ 110.560.000,00

— Valor das compras locais em 1959:
Cr\$ 856.000.000,00

— Dados de produção: (Caminhão — N-184)
1958 — 475
1959 — 833
1.º Semestre de 1960 — 796

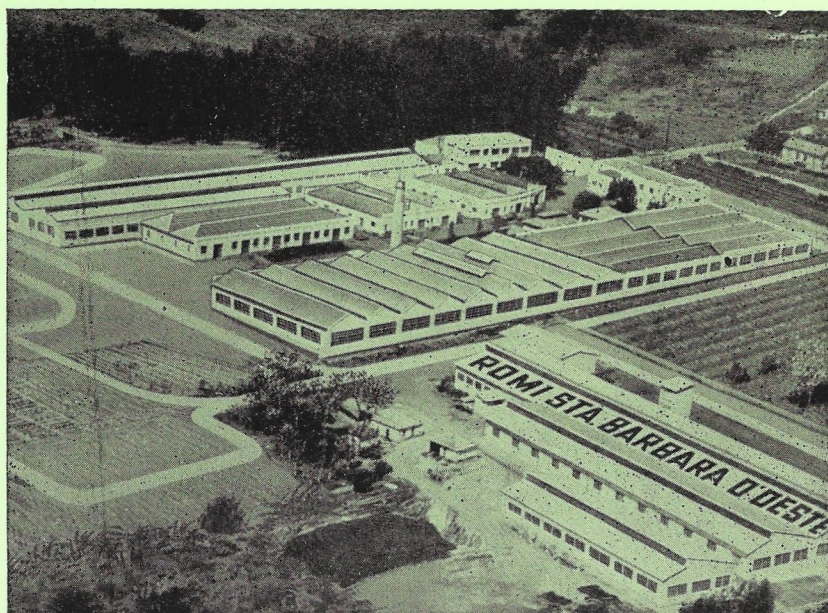
— Número de empregados:
Em 31.12.1959 — 844
Em 30. 6.1960 — 1.014

— Salários pagos:
No ano de 1959 — Cr\$ 169.700.000,00
1.º Semestre de 1960 — Cr\$ 92.448.000,00

— Previdência Social:
No ano de 1959 — Cr\$ 14.298.000,00
No 1.º Semestre de 1960 — Cr\$ 7.789.000,00



MAQUINAS AGRÍCOLAS ROMI S. A.



MÁQUINAS AGRÍCOLAS ROMI S. A.

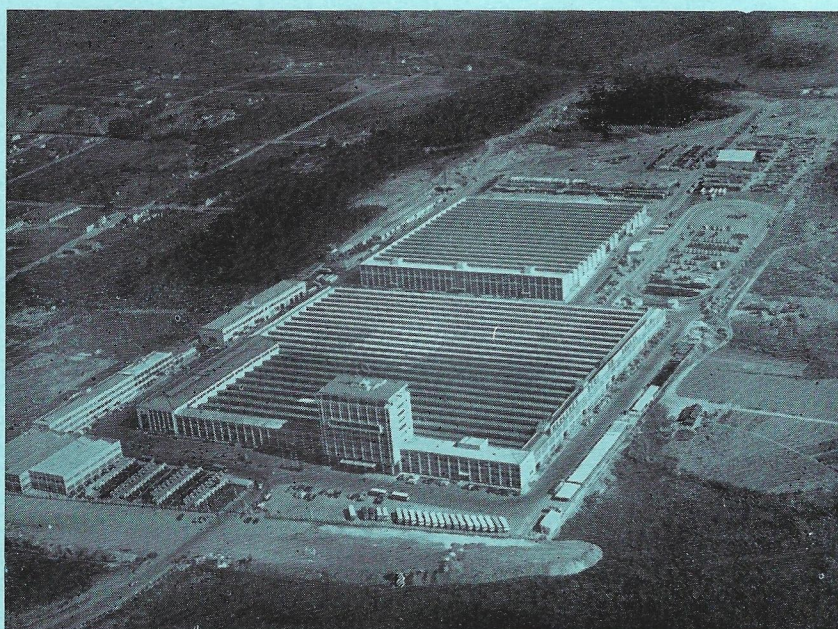
Av. Municipal, 56 — Fone: 44 — Sta. Bárbara D'Oeste

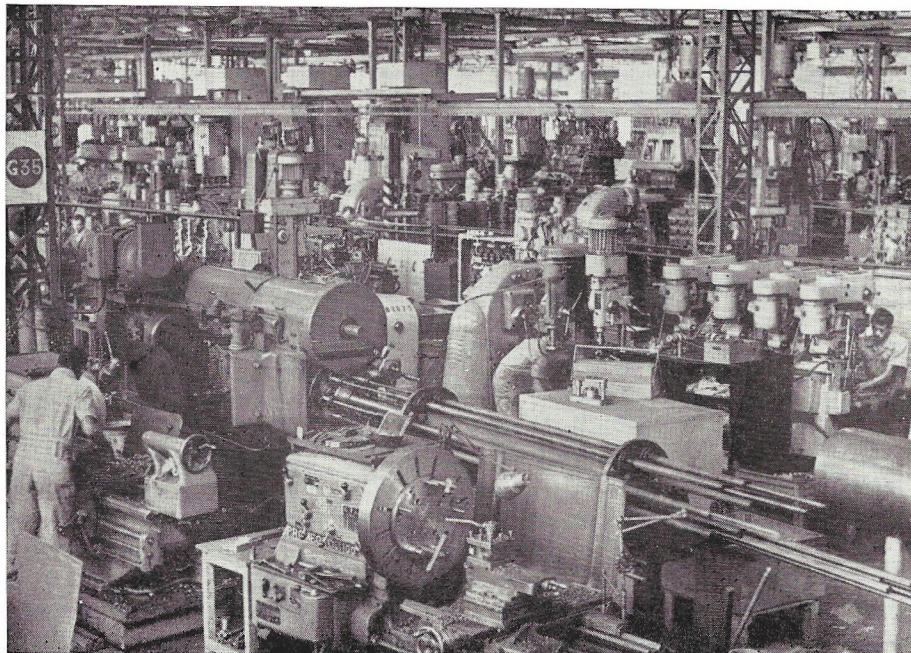
Rua Florêncio de Abreu, 845 — São Paulo — Capital

- **Data de fundação:**
1938
- **Capital registrado:**
Cr\$ 350.000.000,00
- **Data de lançamento dos autoveículos:**
1956 — Automóvel ROMI-ISETTA
- **Área total dos terrenos:**
278.847 m²
- **Área construída:**
32.000 m²
- **Investimento em moeda estrangeira sem cobertura cambial:**
Não houve qualquer investimento em moeda estrangeira
- **Capacidade de produção anual:**
1.200 veículos
- **Programa de produção para 1960:**
Em um turno — 1.200 veículos
- **Percentagem de nacionalização dos veículos (em pêsos):**
82,5%
- **Contribuição fiscal: Total de impostos pagos à União, Estado e Município, em 1959, exclusive ágios e direitos aduaneiros:**
Cr\$ 12.000.000,00
- **Valor das compras locais em 1959:**
Cr\$ 350.000.000,00
- **Dados de produção:**
Em 1957 — 450
Em 1958 — 1.200
Em 1959 — 1.200
- **Número de empregados:**
1.110
- **Salários pagos:**
No ano de 1959 — Cr\$ 100.000.000,00
No 1.º Semestre de 1960 — Cr\$ 56.400.000,00
- **Previdência Social:**
No ano de 1959 — Cr\$ 9.897.486,00
No 1.º Semestre de 1960 — Cr\$ 4.945.462,00

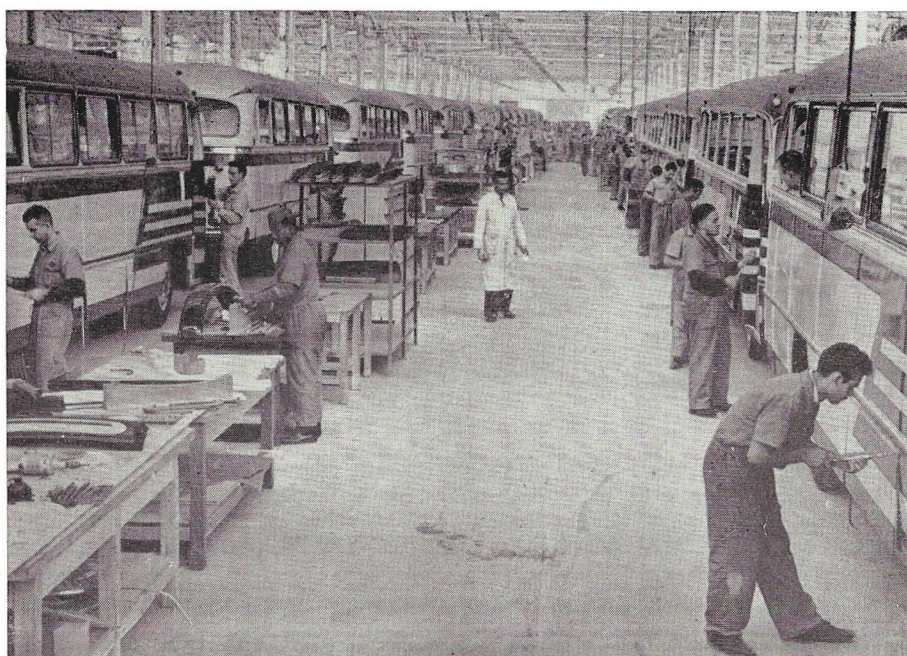


MERCEDES BENZ DO BRASIL S. A.

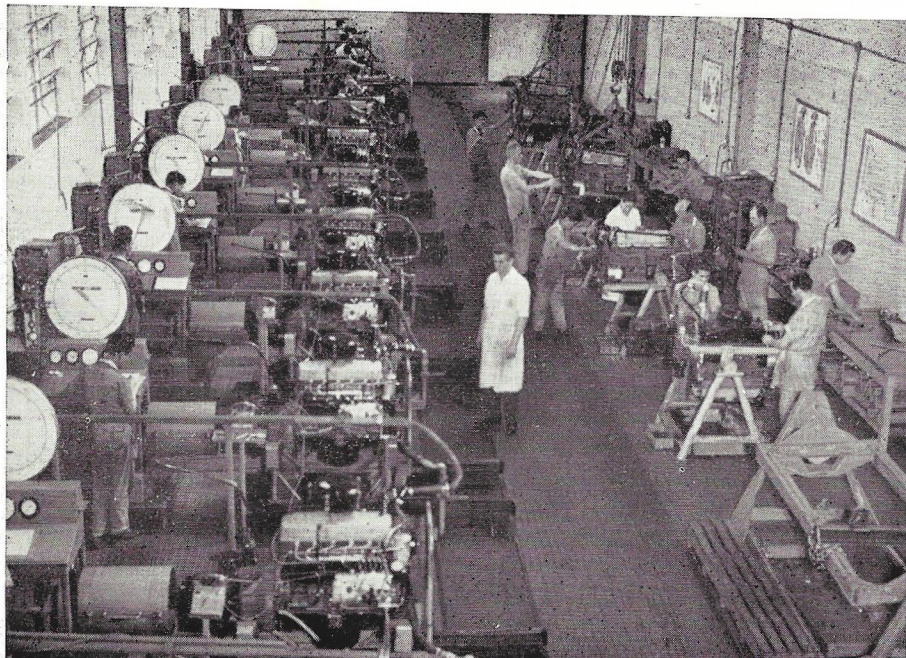




Vista geral do grupo de usinagem



Linha de acabamento dos ônibus 0-321-H e HL.



Sala de provas dos motores Diesel.



Escola de Aprendizagem de Ofício.



Produtos Mercedes Benz: Ônibus O-321-H — Caminhão pesado LP-331-8 — Caminhão médio LAP-321 com propulsão nas 4 rodas e Caminhão médio LP-321.

MERCEDES-BENZ DO BRASIL S. A.
Km 15/16 da Via Anchieta — Vila Paulicéa
São Bernardo do Campo — S.P.
Rua da Consolação, 65 — 4.º andar
Caixa Postal 6554 — São Paulo — Capital

- **Data de fundação:**
7 de outubro de 1953
- **Capital registrado:**
Cr\$ 5.000.000.000,00
- **Data de lançamento dos autoveículos:**
Início da fabricação de caminhões — agosto de 1956
Início da fabricação de ônibus — maio de 1958
- **Área total dos terrenos:**
485.400 m²
- **Área construída:**
193.054 m²
- **Investimento em moeda estrangeira sem cobertura cambial:**
US\$ 18.000.000
- **Capacidade de produção anual:**
Em um turno — 23.400 veículos
Em dois turnos — 41.000 veículos
- **Programa de produção para 1960:**
Em um turno — 10.800 veículos
- **Porcentagem de nacionalização dos veículos (em pêso):**
Caminhão médio 89%
Caminhão pesado 80%
Ônibus integral 94%
- **Contribuição fiscal: Total de impostos pagos à União, Estado e Município, em 1959, exclusive ágios e direitos aduaneiros:**
Cr\$ 1.226.914.920,00

— **Valor das compras locais em 1959:**

Cr\$ 4.110.000.000,00

— **Dados de produção:**

1956	— Caminhão L-312 (Médio)	661	
1957	— Caminhão L-312/LP-321 (Médio)	5.502	
1958	— Caminhão LP-321 (Médio)	10.582	
	— Caminhão LP-331 (Pesado)	311	
	— Ônibus O-321-H (Integral)	361	11.259
1959	— Caminhão LP-321 (Médio)	8.131	
	— Caminhão LP-331 (Pesado)	836	
	— Ônibus O-321-H (Integral)	854	9.821
1.º Semestre	— Caminhão LP-321 (Médio)	4.196	
de 1960	— Caminhão LP-331 (Pesado)	594	
	— Ônibus O-321-H (Integral)	444	5.234

— **Número de empregados:**

Em 31.12.59 — 4.672

Em 30. 6.60 — 5.488

— **Salários pagos:**

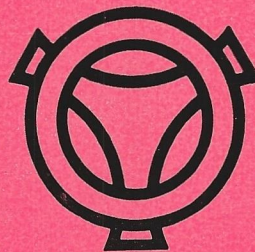
No ano de 1959 — Cr\$ 815.000.000,00

No 1.º Semestre de 1960 — Cr\$ 480.935.963,00

— **Previdência Social:**

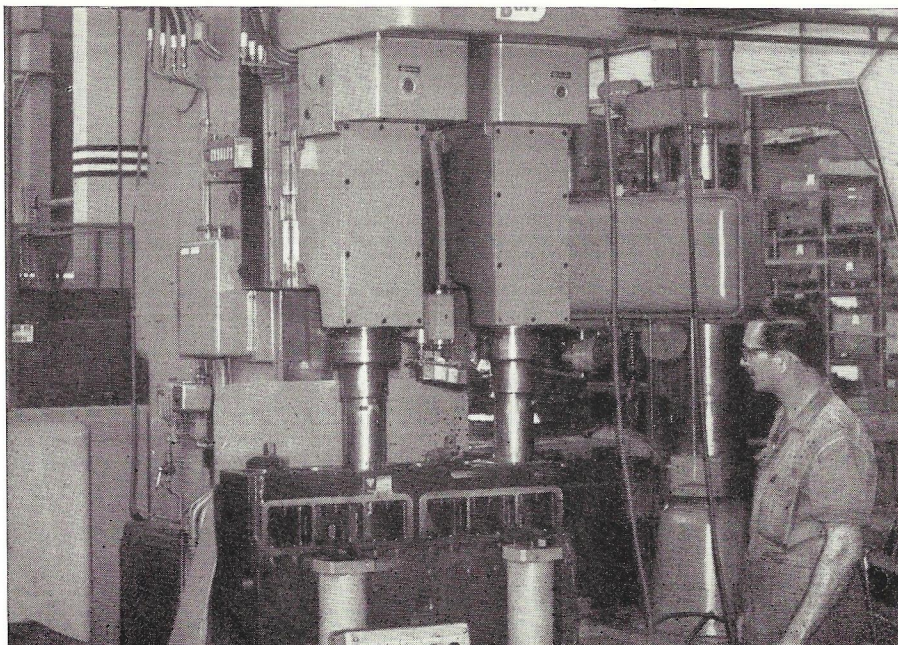
No ano de 1959 — Cr\$ 77.441.222,20

No 1.º Semestre de 1960 — Cr\$ 48.116.268,00

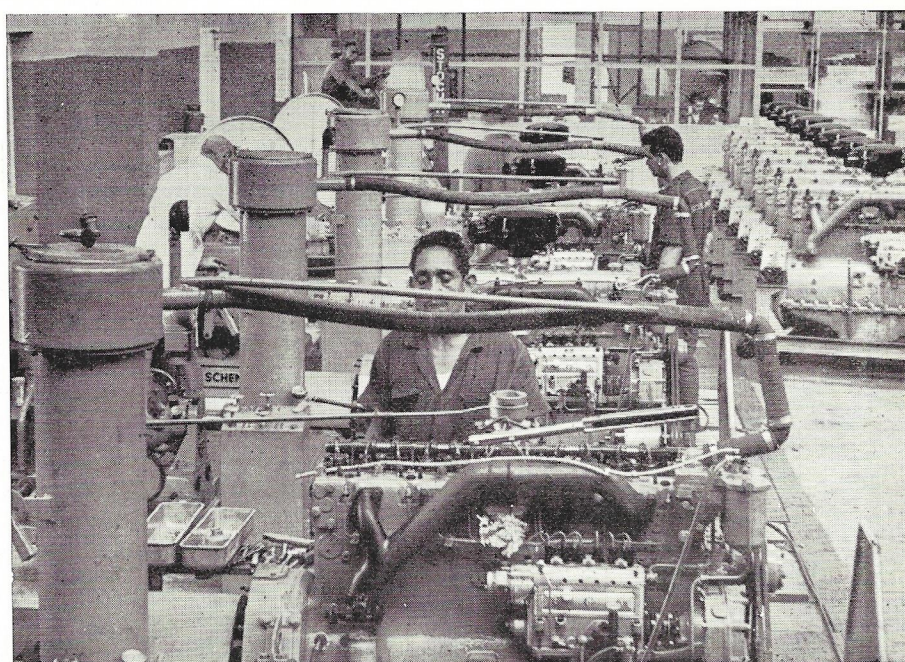


SCANIA-VABIS DO BRASIL S. A.
— VEÍCULOS E MOTORES —





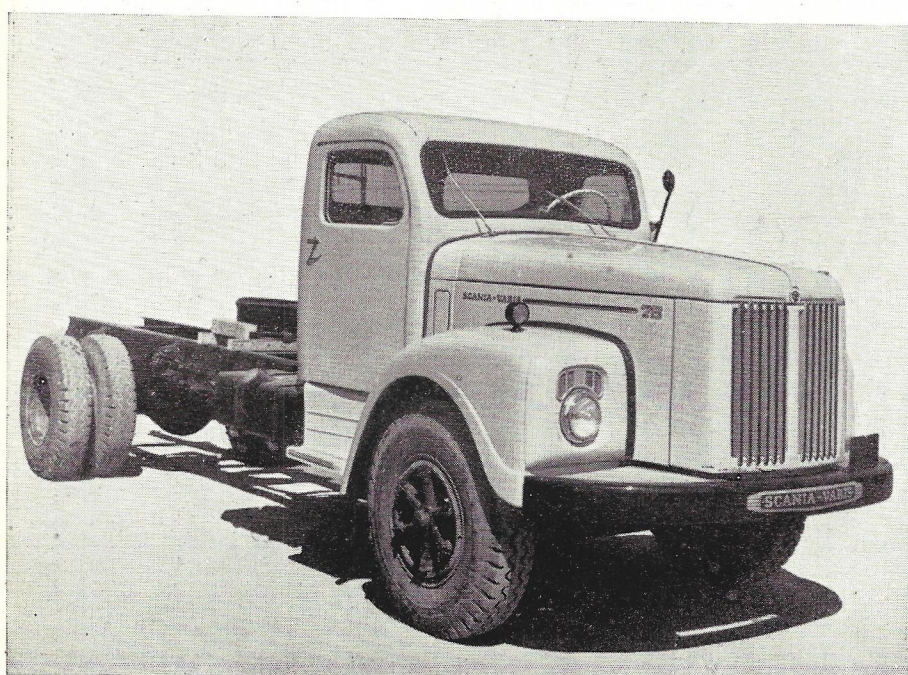
Mandrilador autônomo de alta precisão, especializado para mandrilar cilindros dos blocos dos motores Scania-Vabis.



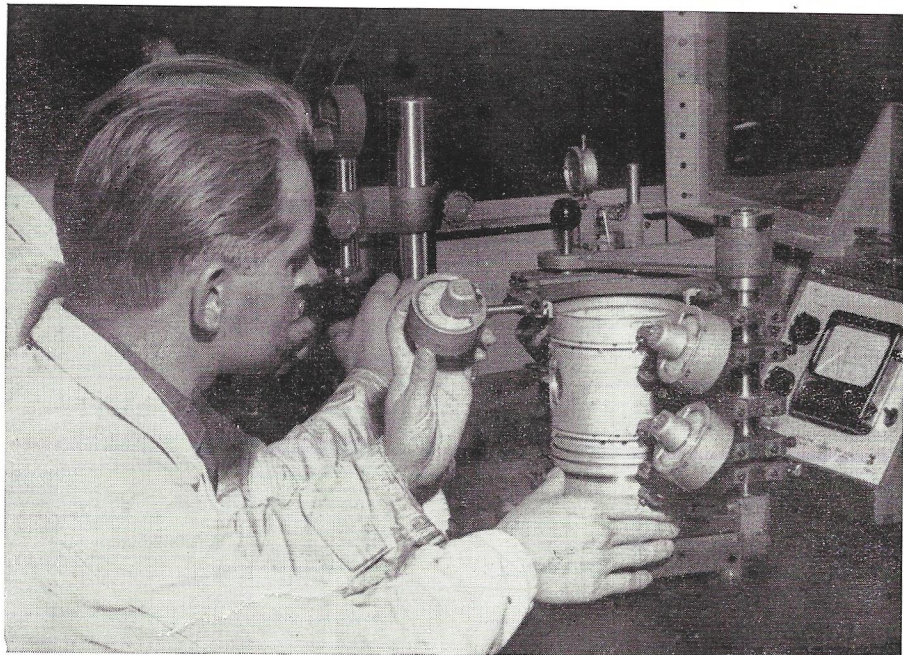
Banco de prova para teste durante várias horas, do material Scania-Vabis, antes de ser montado no chassi.



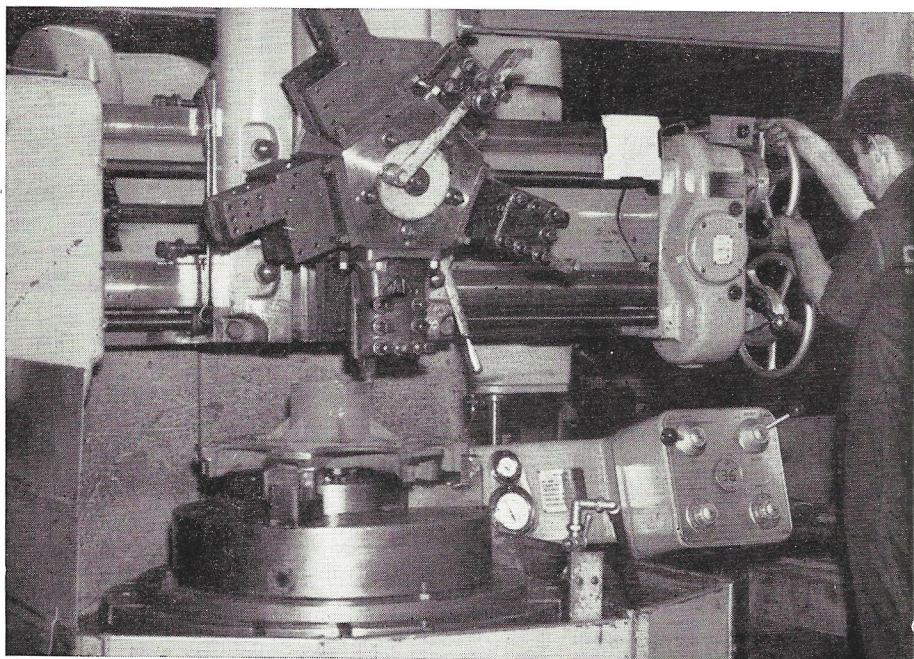
Dianteira característica dos veículos Scania-Vabis.



Chassis Scania-Vabis Modelo L-75, óleo Diesel.



Instrumentos de alta precisão usados para controle de partes utilizadas nos motores Scania-Vabis.



Tórno vertical de alta sensibilidade para usinagem precisa das rodas dos chassis Scania-Vabis.

SCANIA-VABIS DO BRASIL S. A. — VEÍCULOS E MOTORES
Fábrica e Escritório Geral: Rua Guamiranga, 522 — Ipiranga
São Paulo
Caixa Postal 8037 — São Paulo
Dep. de Compras: Rua Líbero Badaró, 152 — 16.º andar

- Data de fundação:
2 de julho de 1957
- Capital registrado:
Cr\$ 710.000.000,00
- Data de lançamento dos autoveículos:
Abril de 1958
- Área total dos terrenos:
15.075 m²
- Área construída:
10.070 m²
- Investimento em moeda estrangeira sem cobertura cambial:
4.030.000 Coroads Suecas
- Capacidade de produção anual:
Em um turno — 1.200 veículos
Em dois turnos — 2.100 veículos
- Programa de produção para 1960: (*)
Em um turno — 564 unidades
- Percentagem de nacionalização dos veículos (em pêsos):
75%
- Valor das compras locais em 1959: (**)
Cr\$ 68.000.000,00
- Contribuição fiscal: total de impostos pagos à União, Estado e Município, em 1959, exclusive ágios e direitos aduaneiros:
Cr\$ 12.803.601,30

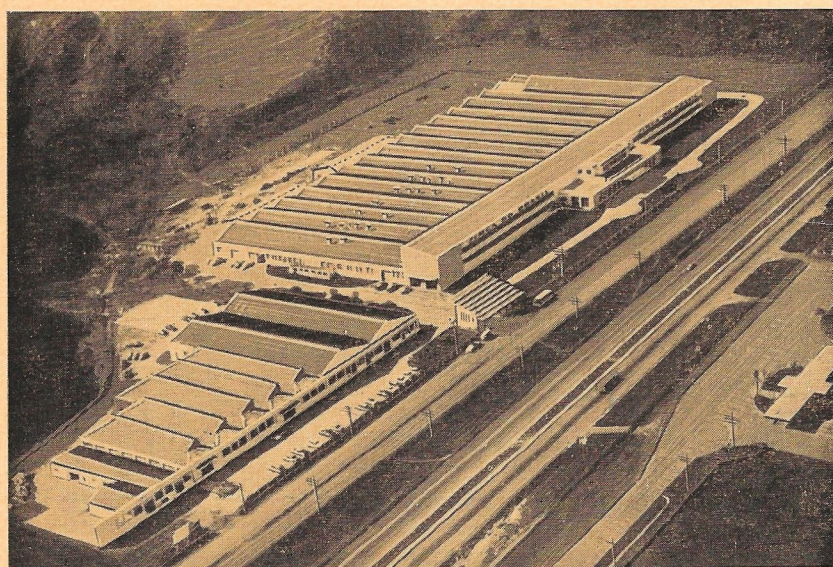
- **Dados de produção — desde o início de fabricação: (*)**
1.080
- **Número de empregados: (**)**
Em 31.12.1959 — 240
Em 30. 6.1960 — 302
- **Salários pagos: (**)**
No ano de 1959 — Cr\$ 27.409.662,90
1.º Semestre de 1960 — Cr\$ 22.810.228,30
- **Previdência Social:**
No ano de 1959 — Cr\$ 2.385.892,50
No 1.º Semestre de 1960 — Cr\$ 1.993.613,90

(*) O lançamento dos autoveículos foi feito pela VEMAG S. A. Veículos e Máquinas Agrícolas, bem como, a sua fabricação até 30/5/60, esteve a cargo daquela Companhia.

(**) Referem-se somente à fabricação de motores.



SIMCA DO BRASIL

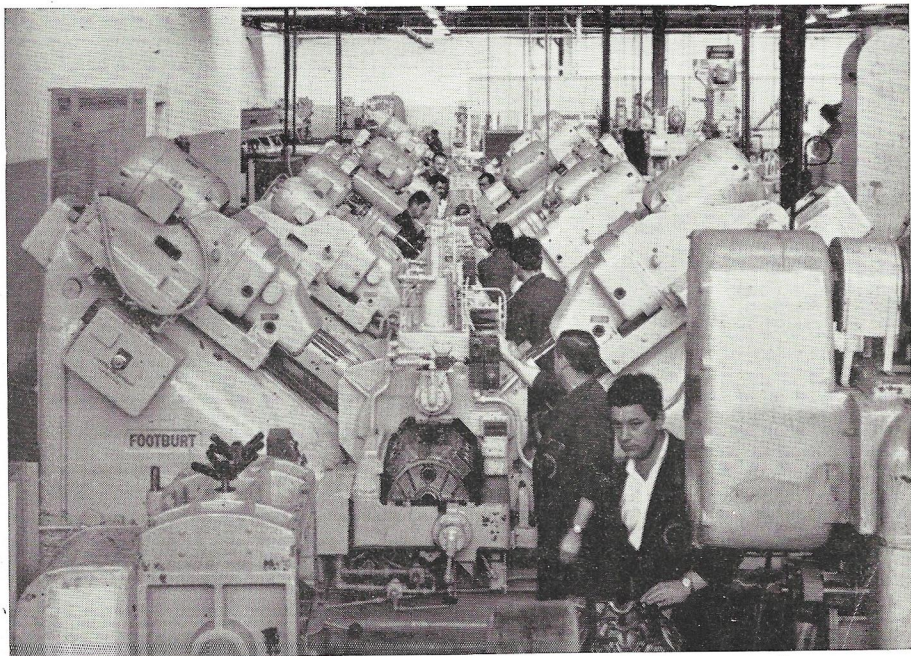




Este é o Simca Chambord, o carro de classe fabricado no Brasil.



Aqui a linha de montagem de motores da Simca do Brasil.
Peça por peça é montada por operários especializados.



Aspecto da usinagem dos blocos do motor. Máquinas modernas e
eficientes permitem um índice de nacionalização cada vez mais alto.

**SIMCA DO BRASIL — SOCIEDADE ANÔNIMA INDUSTRIAL
DE MOTORES, CAMINHÕES E AUTOMÓVEIS**

Fábrica: Via Anchieta Km 23,5 — S. Bernardo do Campo — S.P.

Caixa Postal 6224 — São Paulo

Sede: Belo Horizonte — Minas Gerais

— **Data de fundação:**

5 de maio de 1958

— **Capital registrado:**

Cr\$ 900.000.000,00

— **Data de lançamento dos autoveículos:**

Março de 1959 — Automóvel Simca-Chambord

— **Área total dos terrenos:**

2.300.000 m² — SANTA LUZIA — Minas Gerais

— **Área construída:**

32.000 m² — Em São Bernardo do Campo

60.000 m² — Em fase de construção em Sta. Luzia — M.G.

— **Investimento em moeda estrangeira sem cobertura cambial:**

US\$ 3.400.000

— **Capacidade de produção anual:**

Em um turno — 6.000 veículos

Em dois turnos — 10.500 veículos

— **Programa de produção para 1960:**

Em um turno — 3.600 veículos

— **Percentagem de nacionalização dos veículos (em pêso):**

67,65%

— **Contribuição fiscal: Total de impostos pagos à União, Estado e
Município, em 1959, exclusive ágios e direitos aduaneiros:**

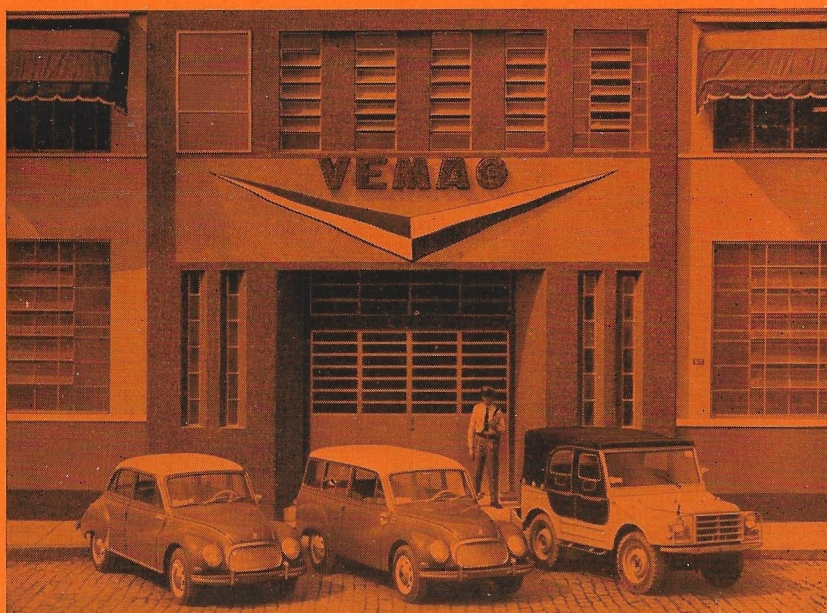
Cr\$ 87.105.675,50

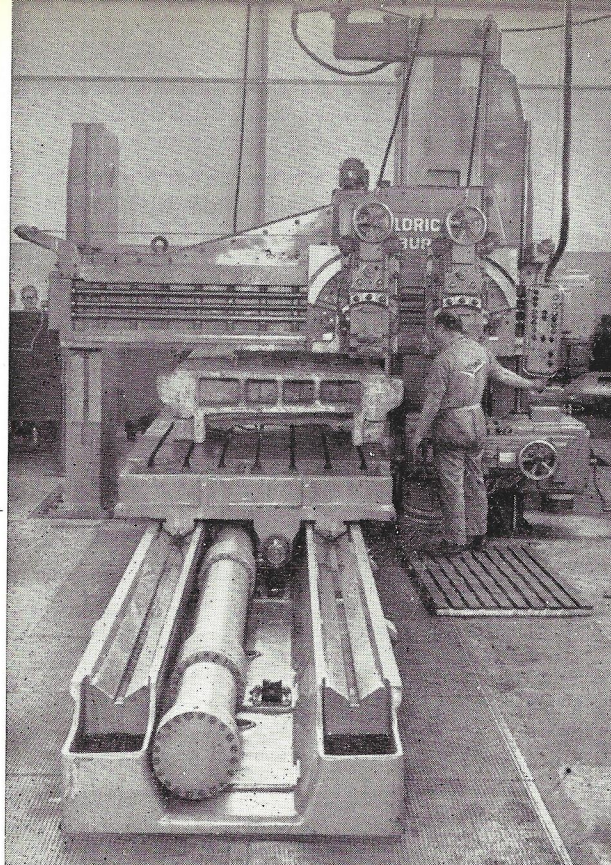
— **Valor das compras locais em 1959:**

Cr\$ 260.000.000,00

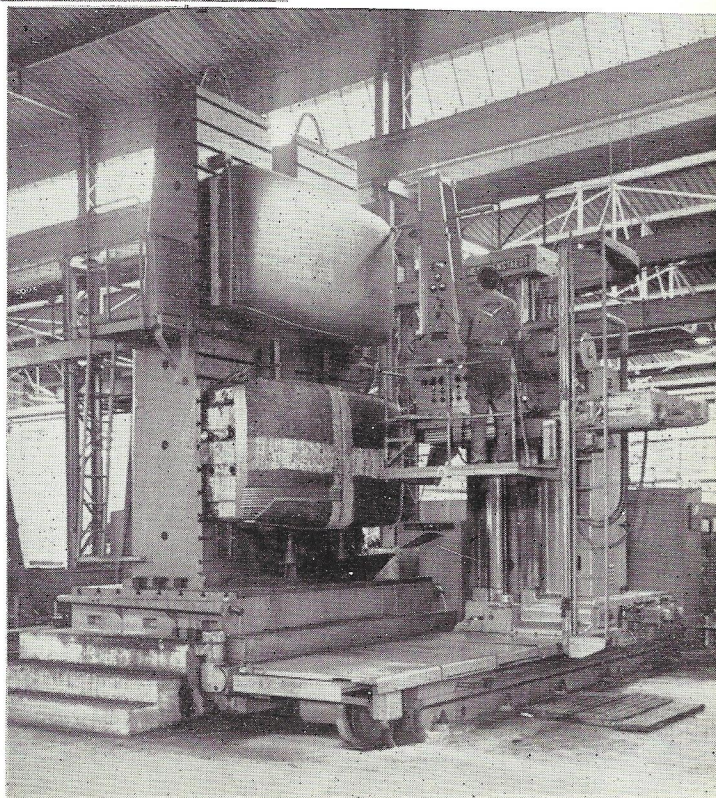


VEMAG S. A.

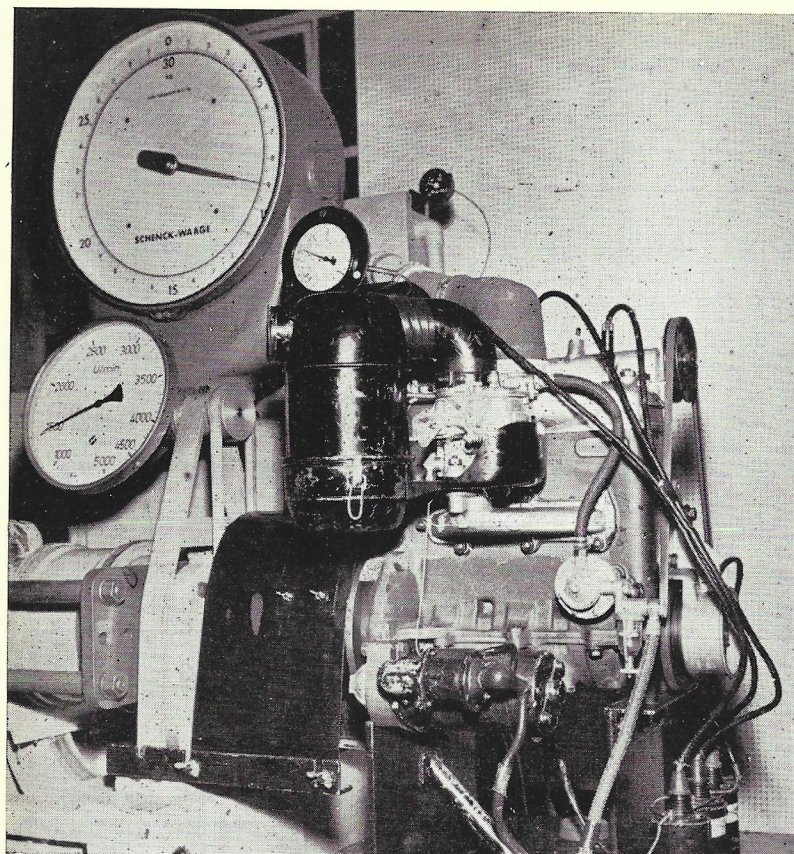




Plana de mesa WALDRICH
com comandos hidráulicos,
curso de 4.000 mm e lar-
gura útil de 2.000 mm.

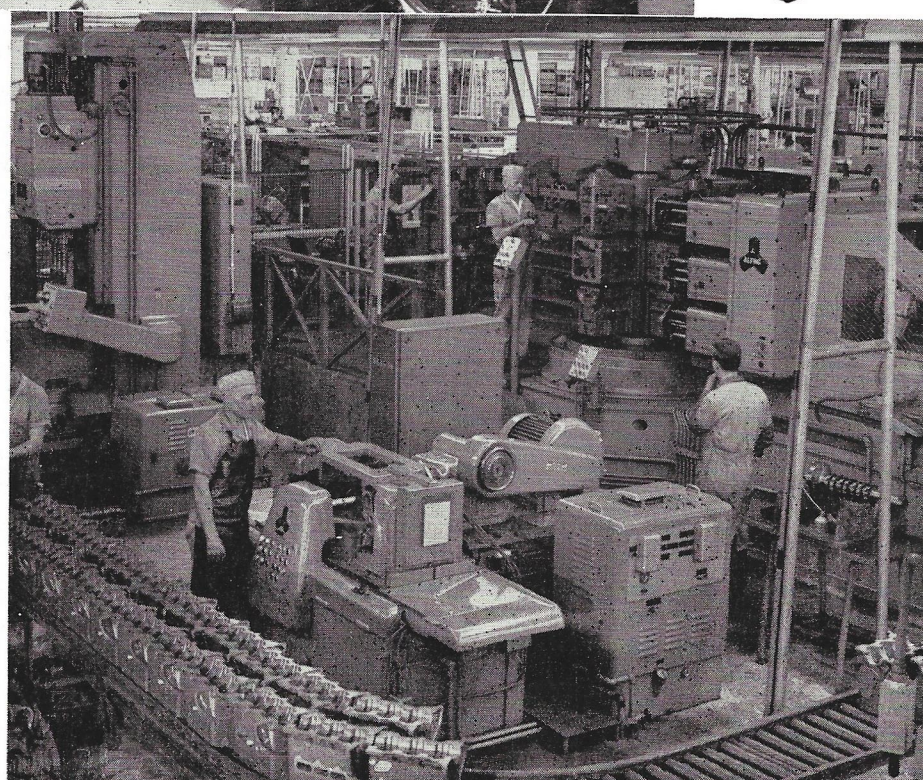


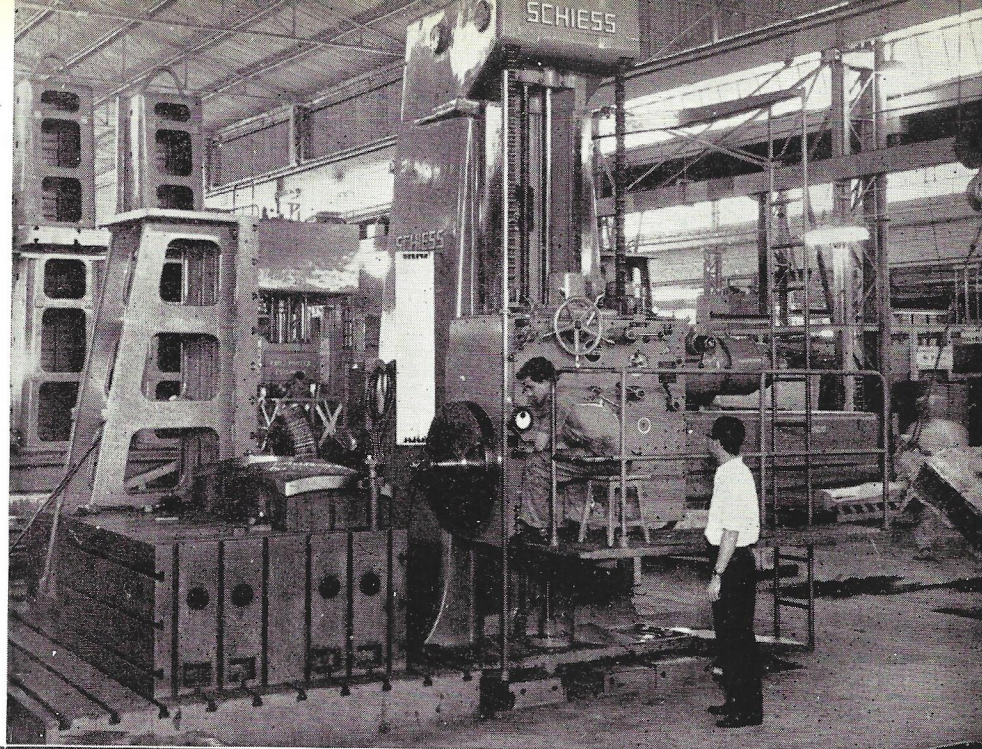
Freza copiadora Hey-
ligenstaedt, do setor
de ferramentaria pe-
sada, usinando o pun-
ção da ferramenta do
teto da camioneta.



Dinamômetro —
Todos os moto-
res são testados
individualmente.

Parte da linha de
usinagem de blo-
cos de motor, ven-
do-se ao fundo a
furadeira rosquea-
deira automática
ALFING.





Brocadeira SCHIESS do setor de ferramentaria pesada, para usinagem de estampos de grande porte.



Prensa eletro-hidráulica, de triplo efeito, mesa de 3.200 mm por 2.500 mm com capacidade de 1.000 toneladas, estampando o teto da camioneta.

DEMAG S. A. — VEÍCULOS E MÁQUINAS AGRÍCOLAS

Rua Demag, 1036 — Ipiranga

Caixa Postal 8232 — São Paulo — S.P.

- Data de fundação:
Julho de 1945
- Capital registrado:
Cr\$ 2.000.000.000,00
- Data de lançamento dos autoveículos:
Camioneta — Novembro de 1956
Jipe — Fevereiro de 1958
Carro de Passageiros — Abril de 1958
- Área total dos terrenos:
1.091.500 m²
- Área construída:
42.000 m²
- Investimento em moeda estrangeira sem cobertura cambial:
US\$ 2.000.000
- Capacidade de produção anual:
Em um turno — 16.000 veículos
Em dois turnos — 28.000 veículos
- Programa de produção para 1960:
Em um turno — 8.700 veículos
- Percentagem de nacionalização dos veículos (em pêsos):
Carros de Passageiros — 85%
Camioneta — 79%
Jipe — 82%
- Contribuição fiscal: Total de impostos pagos à União, Estado e Município, em 1959, exclusive ágios e direitos aduaneiros:
Cr\$ 398.437.223,70
- Valor das compras locais em 1959:
Cr\$ 1.416.000.000,00

— **Dados de produção:**

1956	— Camioneta	—	173 unidades
1957	— Camioneta	—	1.167 unidades
1958	— Carro de Passageiros	— 2.154	
	— Camioneta	— 1.626	
	— Jipe	— 1.087	4.867 unidades
1959	— Carro de Passageiros	— 1.773	
	— Camioneta	— 2.524	
	— Jipe	— 1.968	6.265 unidades
1.º Semestre	— Carro de Passageiros	— 1.384	
de	— Camioneta	— 1.481	
1960	— Jipe	— 1.083	3.948 unidades

— **Número de empregados:**

Em 31.12.59	— 1.858
Em 30. 6.60	— 2.263

— **Salários pagos:**

No ano de 1959	— Cr\$ 280.142.000,00
No 1.º Semestre de 1960	— Cr\$ 192.880.000,00

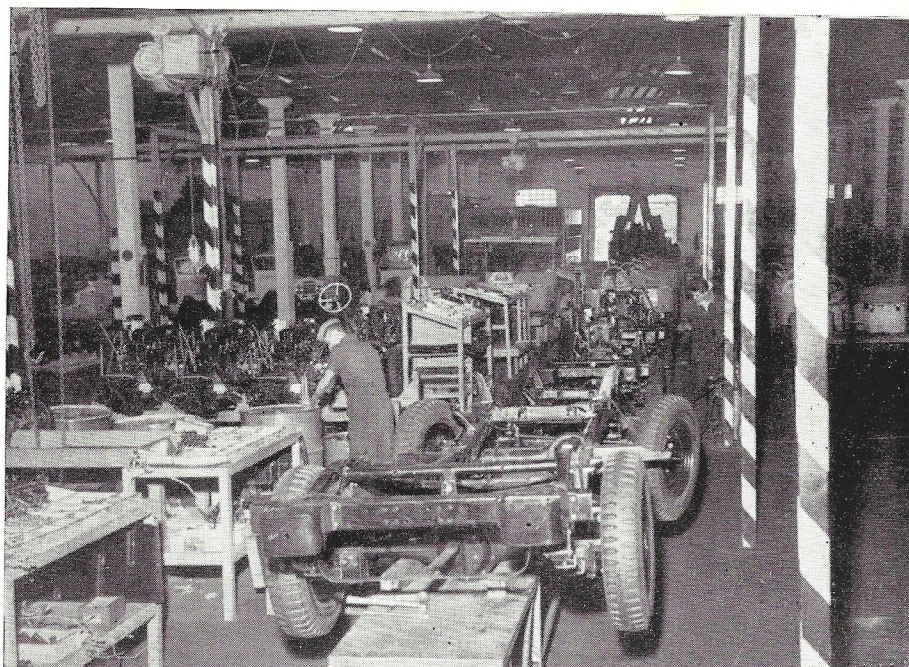
— **Previdência Social:**

No ano de 1959	— Cr\$ 31.961.950,10
No 1.º Semestre de 1960	— Cr\$ 20.629.483,90

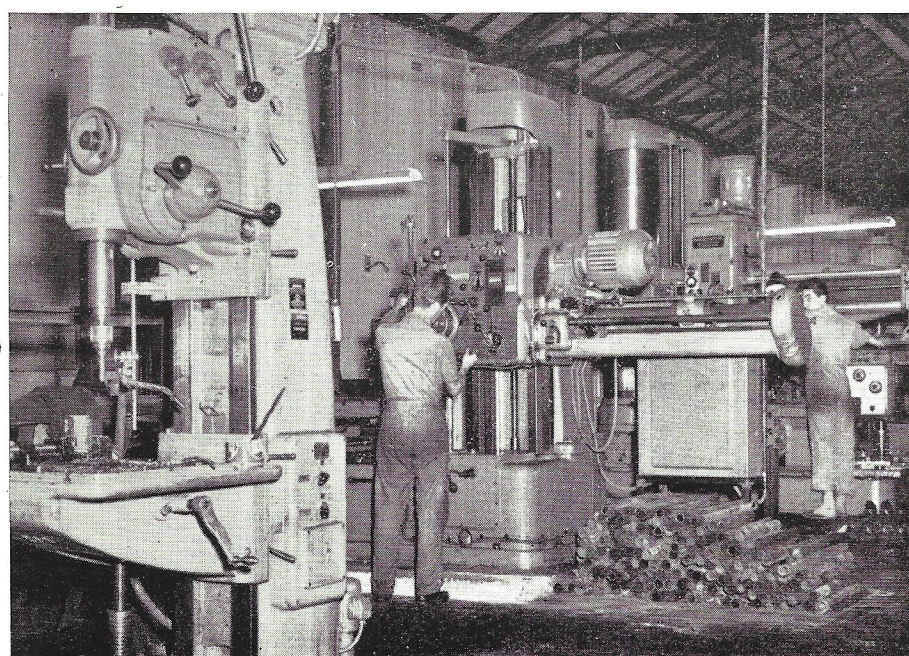


TOYOTA DO BRASIL INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA.

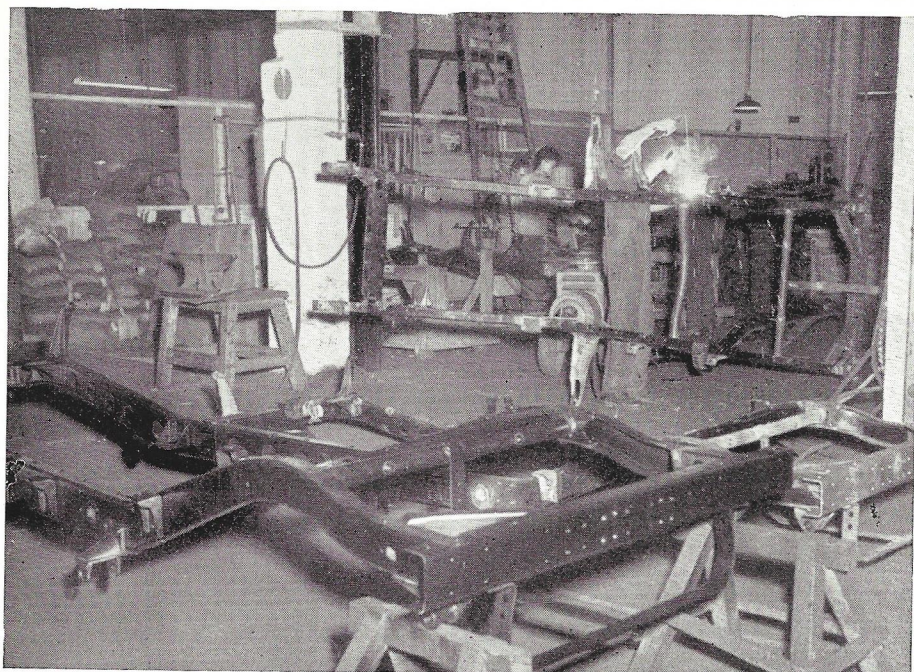




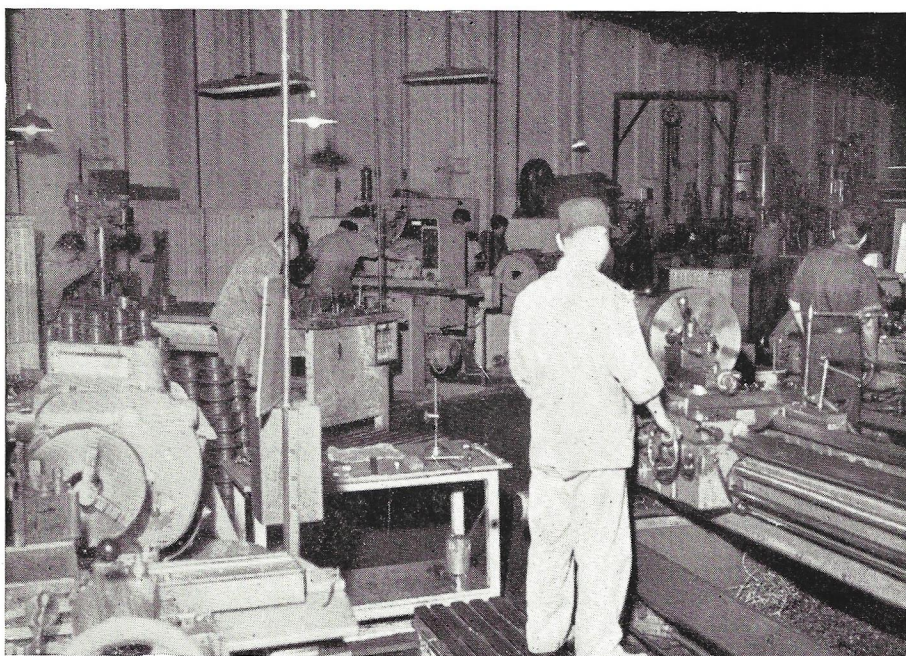
Aqui vemos o início da linha de montagem dos veículos.



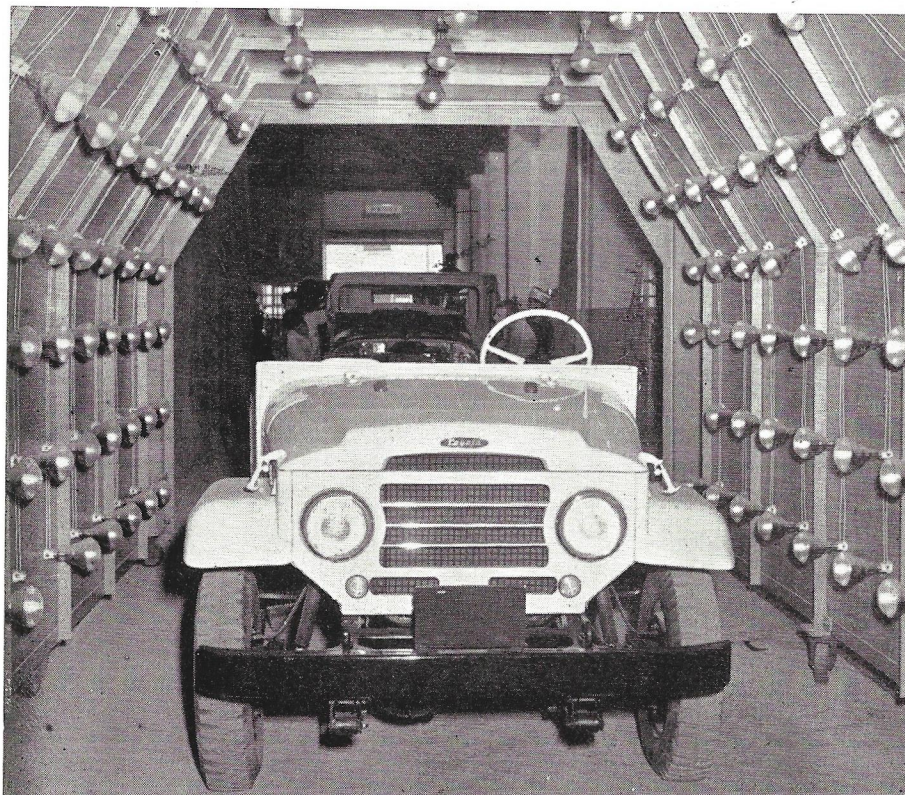
Grande parte das peças que compõem o "Toyota" são usinadas na própria fábrica.



Vista parcial da montagem de chassis.



Outro aspecto da usinagem de peças.



A pintura é, sem dúvida, um dos serviços de acabamento mais delicados.
A foto mostra o interior da estufa.



A Toyota produz no Brasil apenas um tipo de veículo: é um carro bastante versátil e destinado principalmente ao uso em serviços agrícolas. É o "Toyota Land Cruiser".

TOYOTA DO BRASIL INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA.
Av. Presidente Wilson, n.º 1943
Caixa Postal n.º 3488 — São Paulo — S.P.

- **Data de fundação:**
23 de janeiro de 1958
- **Capital registrado:**
Cr\$ 175.000.000,00
- **Data de lançamento dos autoveículos:**
22 de maio de 1959
- **Área total dos terrenos:**
3.249 m²
- **Área construída:**
3.249 m²
- **Investimento em moeda estrangeira sem cobertura cambial:**
Até o momento não foi efetivado nenhum investimento.
- **Capacidade de produção anual:**
 - Em um turno — 2.400 veículos
 - Em dois turnos — 4.200 veículos
- **Programa de produção para 1960:**
 - Em um turno — 1.000 veículos
- **Percentagem de nacionalização dos veículos (em pêso):**
60,06%
- **Contribuição fiscal: Total de impostos pagos à União, Estado e Município, em 1959, exclusive ágios e direitos aduaneiros:**
Cr\$ 13.206.122,20
- **Valor das compras locais em 1959:**
Cr\$ 100.000.000,00

— **Dados de produção:**

Em 1959 — 489 unidades
1.º Semestre de 1960 — 277 unidades

— **Número de empregados:**

Em 31.12.59 — 110
Em 30. 6.60 — 110

— **Salários pagos:**

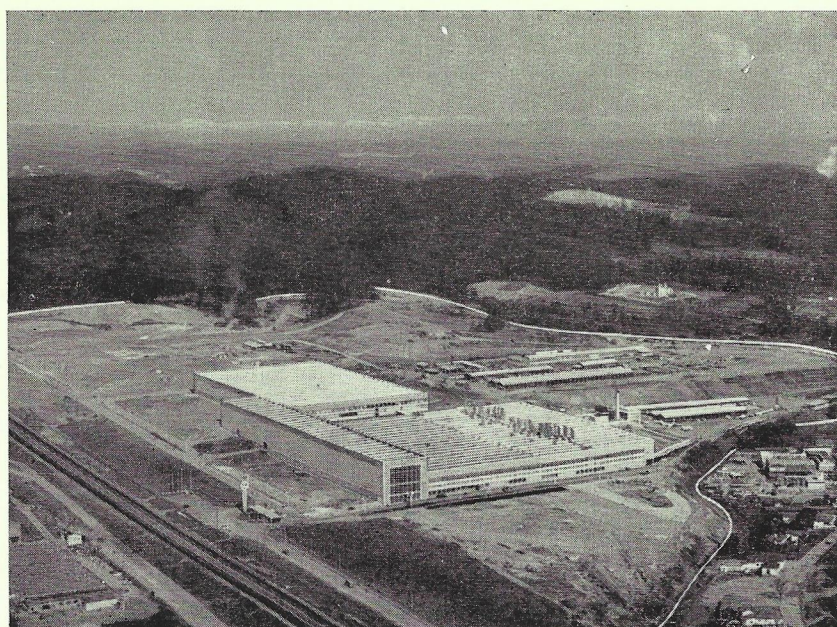
No ano de 1959 — Cr\$ 19.528.272,00
1.º Semestre de 1960 — Cr\$ 9.764.823,00

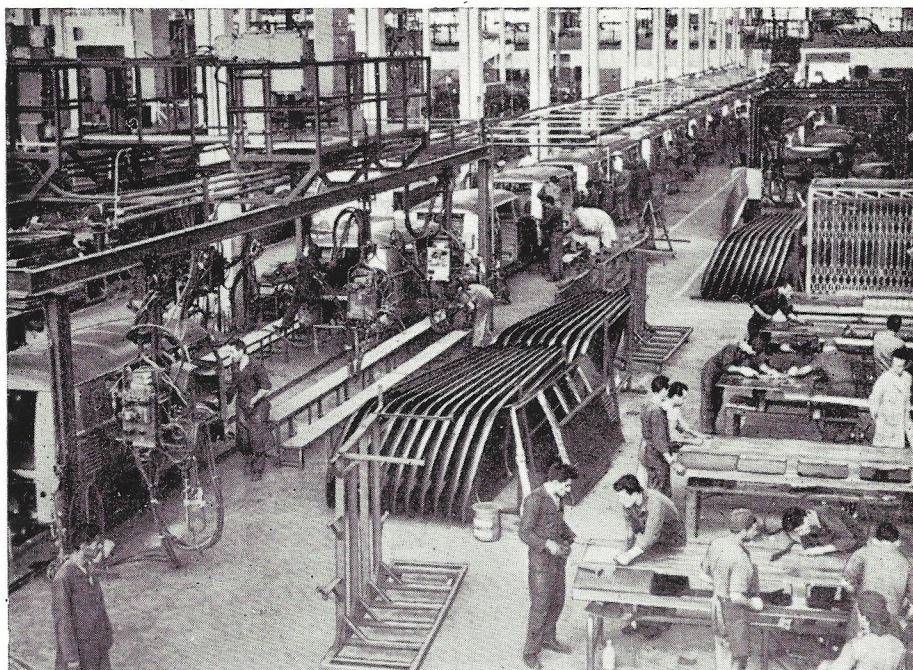
— **Previdência Social:**

No ano de 1959 — Cr\$ 2.304.381,00
No 1.º Semestre de 1960 — Cr\$ 1.152.249,80

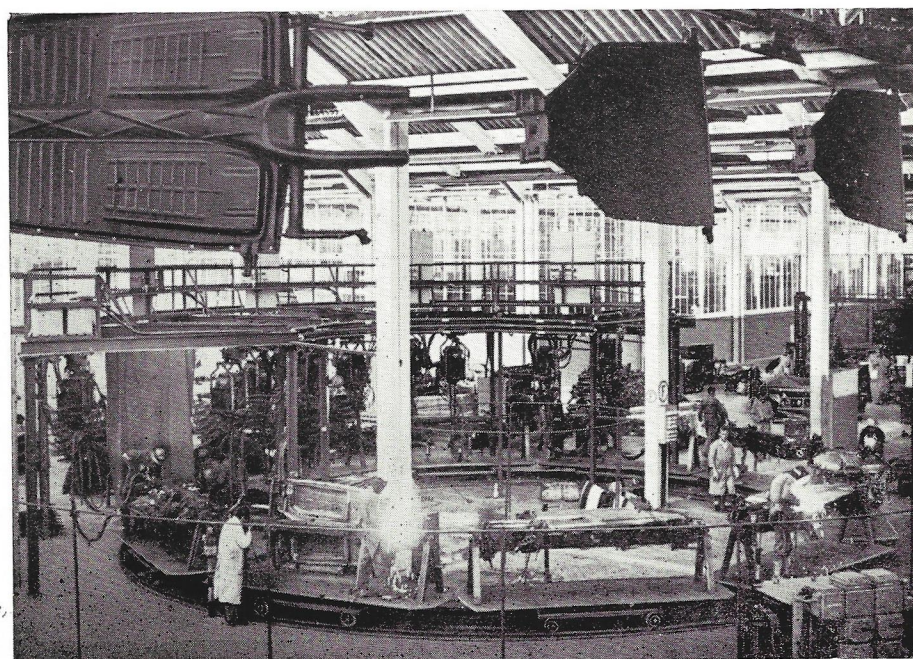


VOLKSWAGEN DO BRASIL S. A.

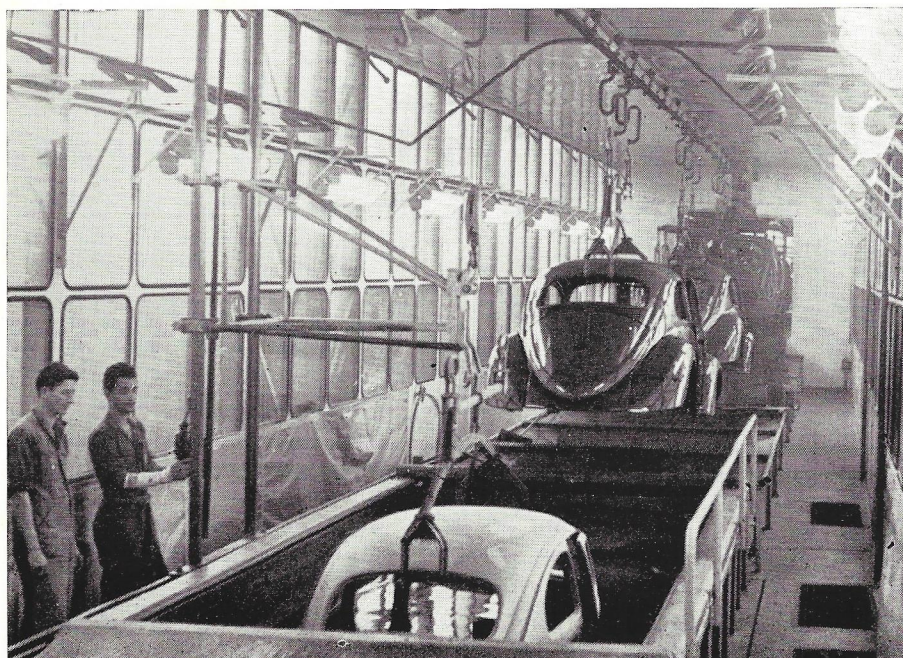




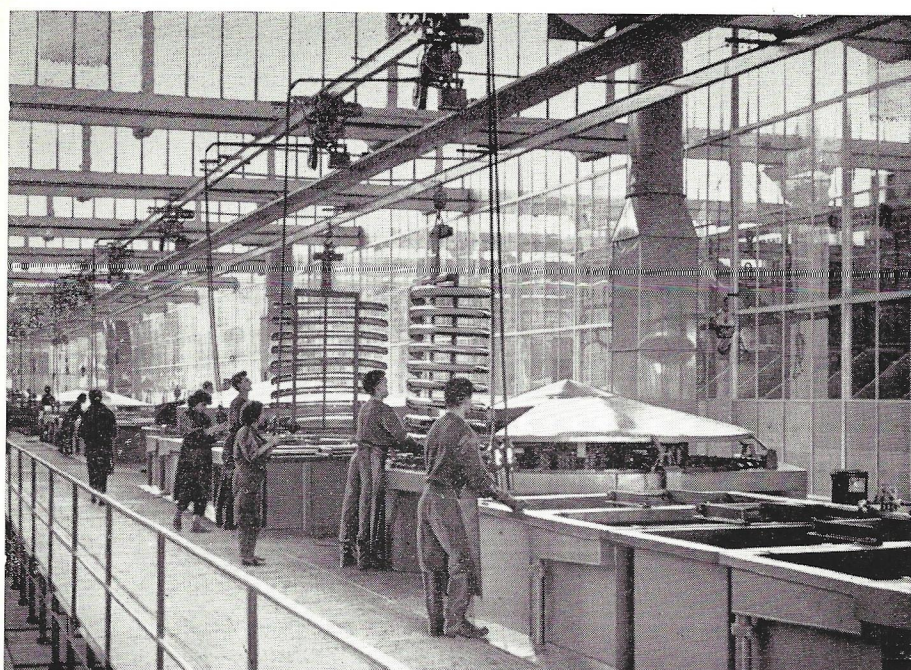
Nesta linha são montadas e soldadas as partes que constituem a carroçaria monobloco da camioneta Volkswagen. No fim desta linha, a carroçaria está pronta para entrar na seção de pintura.



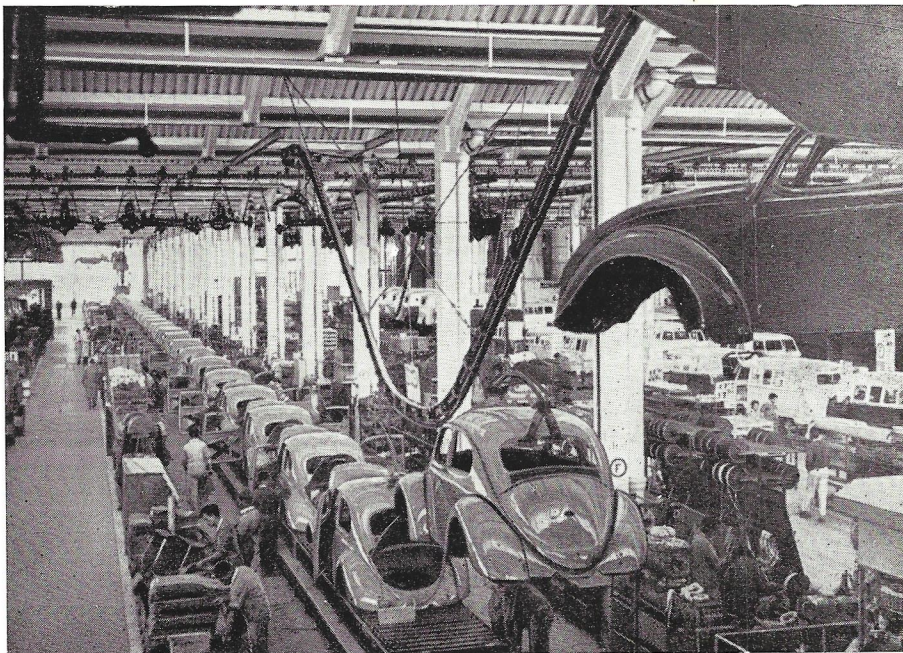
Neste carrossel são montados os chassis blindados do Sedan e soldadas as chapas e molduras que garantem total vedação ao pó, água e vento. Cada volta executada significa um chassis pronto.



Seção de pintura — Aspecto da passagem das carroçarias do Sedan pelo tanque onde o primer, que é uma das bases de pintura, é aplicado por imersão.



Seção de galvanização — A cromação de pára-choques, calotas, garras e reforços dos pára-choques dos veículos VW já é executada na própria fábrica.



As carroçarias do Sedan, já pintadas, recebem agora toda espécie de equipamentos, como guarnições metálicas e de borracha, instrumentos de controle, revestimento interno, vidros e pára-choques.



Os três modelos produzidos pela Volkswagen do Brasil: o Furgão, a Kombi e o Sedan.

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

Via Anchieta, km 23,5 — São Bernardo do Campo — S.P.

Caixa Postal 8406 — São Paulo

Praça da República, 270 — 2.º andar — São Paulo — S.P.

- **Data de fundação:**
23 de março de 1953
- **Capital registrado:**
Cr\$ 4.045.000.000,00
- **Data de lançamento dos autoveículos:**
Kombi — 2 de setembro de 1957
Carro de Passageiros — 7 de janeiro de 1959
- **Área total dos terrenos:**
663.295 m²
- **Área construída:**
127.350 m²
- **Investimento em moeda estrangeira sem cobertura cambial:**
DM 51.611.000,00
- **Capacidade de produção anual:**
Em um turno — 27.500 veículos
Em dois turnos — 48.000 veículos
- **Programa de produção para 1960:**
30.000 veículos, trabalhando a fábrica em um turno até 30.9.60, e em dois turnos após essa data.
- **Porcentagem de nacionalização dos veículos (em pêsos):**
Carro de Passageiros — 73,30%
Kombi — 90,95%
- **Contribuição fiscal: total de impostos pagos à União, Estado e Município, em 1959, exclusive ágios e direitos aduaneiros:**
Cr\$ 914.003.000,00
- **Valor das compras locais em 1959:**
Cr\$ 2.044.500.000,00

— **Dados de produção:**

1957	—	Kombi	—	371
1958	—	"	—	4.819
1959	—	"	—	8.380
1.º Semestre de 1960	—	"	—	4.537
1959	—	Carro de Passageiros	—	8.445
1.º Semestre de 1960	—	" " "	—	6.982

— **Número de empregados:**

Em 31.12.59	—	3.718
Em 30. 6.60	—	5.137

— **Salários pagos:**

No ano de 1959	—	Cr\$ 453.000.000,00
No 1.º Semestre de 1960	—	Cr\$ 350.000.000,00

— **Previdência Social:**

No ano de 1959	—	Cr\$ 49.242.363,50
No 1.º Semestre de 1960	—	Cr\$ 41.666.682,10

— **Dados de produção:**

Em 1959 — 1.217 veículos
1.º Semestre de 1960 — 1.383 veículos

— **Número de empregados:**

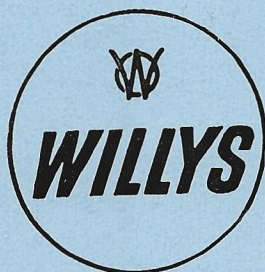
Em 31.12.59 — 480
Em 30. 6 60 — 540

— **Salários pagos:**

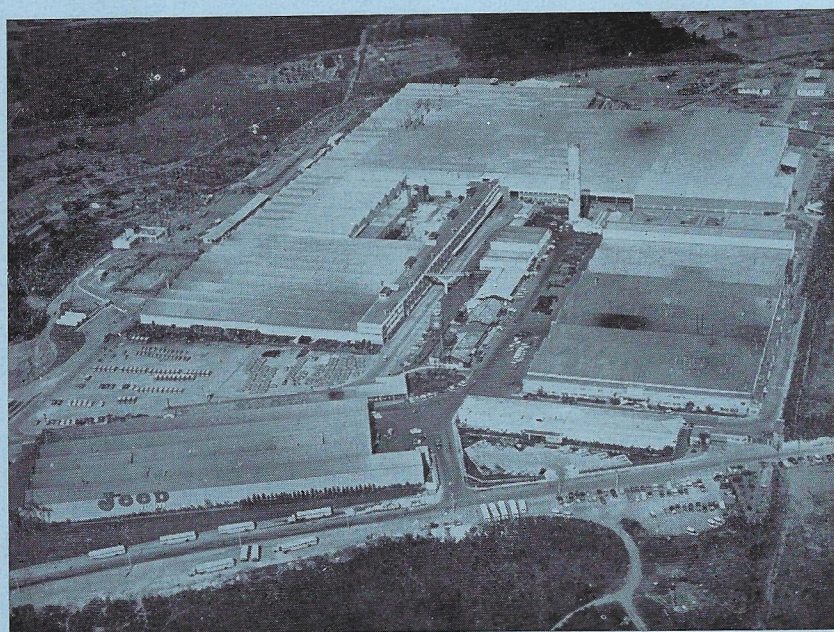
No ano de 1959 — Cr\$ 87.793.000,00
No 1.º Semestre de 1960 — Cr\$ 66.225.000,00

— **Previdência Social:**

No ano de 1959 — Cr\$ 7.789.299,50
No 1.º Semestre de 1960 — Cr\$ 4.458.954,60

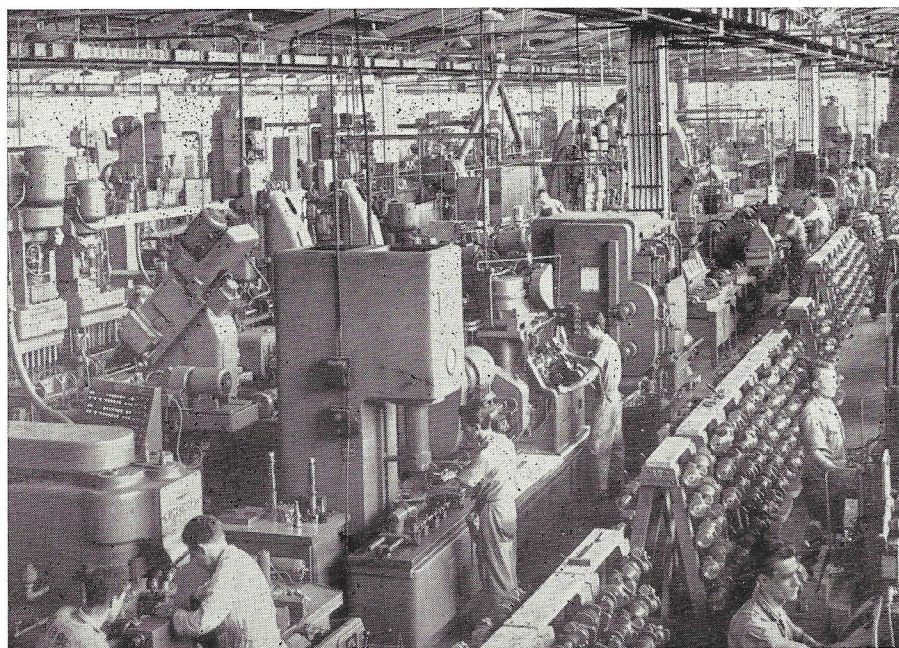


WILLYS-OVERLAND DO BRASIL S. A.





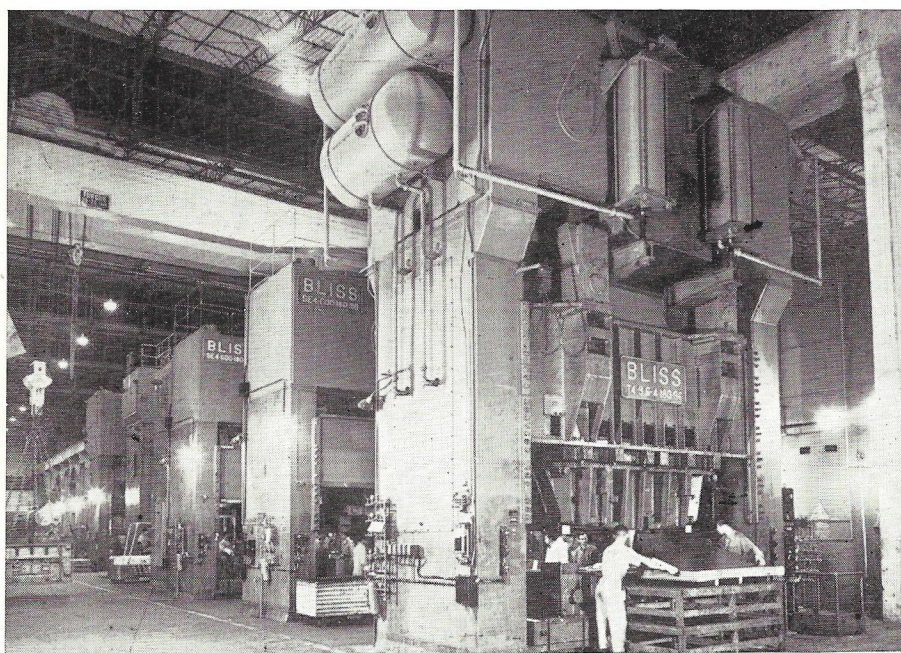
Veículos produzidos pela Willys: os carros de passageiros "Aero-Willys" e "Dauphine", a "Rural" e o "Jeep".



Aspecto parcial da primeira fábrica de motores a gasolina no Brasil, instalada pela Willys.



Mais de 400 máquinas operam na Fábrica de Eixos e Transmissões da Willys, a maior da América Latina.



Poderosas prensas como as que se vêem acima integram a estamparia da Willys-Overland do Brasil, uma das maiores do mundo, que deverá ter 8 linhas, num total de 108 unidades, entre grandes e pequenas.



A linha de montagem dos carros "Aero-Willys" e "Dauphine", das mais modernas, permite alta produção em série.



Outro aspecto da linha de produção da Willys-Overland do Brasil.

WILLYS-OVERLAND DO BRASIL S. A.
Fábrica: Estr. do Taboão — Via Anchieta — Km 13
São Bernardo do Campo
Escritório: Rua Líbero Badaró, 293 — 20.º andar
Caixa Postal 8610 — São Paulo — S.P.

- **Data de fundação:**
26 de abril de 1952
- **Capital registrado:**
Cr\$ 5.610.000.000,00
- **Data de lançamento dos autoveículos:**
 - Jeep — 24 de fevereiro de 1954
 - Rural-Willys (Mod. C.R.B.6) — 28 de julho de 1958
 - Dauphine — 12 de novembro de 1959
 - Aero-Willys — 25 de março de 1960
- **Área total dos terrenos:**
1.335.931 m²
- **Área construída:**
 - Em São Bernardo do Campo — 129.115,50 m²
 - Em Taubaté — 13.472,80 m²
 - T o t a l — 142.588,30 m²

Dentre as instalações, em São Bernardo do Campo, citam-se:

Edifício da Administração	2.790 m ²
Usinagem de Motores Willys	9.143,10m ²
Linha de montagem "Jeep" e "Rural"	17.726,80m ²
Fábrica de Eixos e Transmissões	20.186,60m ²
Usinagem de motores "Renault"	8.064 m ²
Linha de montagem de "Aero-Willys" e "Dauphine"	29.848 m ²
Estamparia	11.350 m ²
Tapeçaria	3.456 m ²
Restaurantes	7.496,80m ²

Outras dependências, dentre as quais laboratórios, engenharia experimental, ambulatório, escola de treinamento, etc.
- **Investimento em moeda estrangeira sem cobertura cambial:**
US\$ 26.796.095,45

- **Capacidade de produção anual:**
 - Em um turno — 60.000 veículos
 - Em dois turnos — 105.000 veículos
- **Programa de produção para 1960:**
 - Em um turno — 40.000 veículos
- **Percentagem de nacionalização dos veículos (em pêso):**
 - Jeep — 95,19%
 - Rural-Willys (2x4) — 97,89%
 - Rural-Willys (4x4) — 93,81%
 - Aero-Willys — 85,34%
 - Dauphine — 70,23%
- **Contribuição fiscal: Total de impostos pagos à União, Estado e Município, em 1959, exclusive ágios e direitos aduaneiros:**
 - Cr\$ 967.590.095,50
- **Valor das compras locais em 1959:**
 - Cr\$ 6.049.000.000,00
- **Dados de produção:**

	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960(*)	Total
Jeeps	5.508	1.588	1.437	9.156	13.099	15.626	7.900	54.314
Rural 4x4	—	6	—	119	2.704	6.938	2.788	12.555
Rural 4x2	—	—	—	—	—	655	1.220	1.875
Dauphine	—	—	—	—	—	528	2.107	2.635
Aero Willys	—	—	—	—	—	—	1.172	1.172
Pick-Up	5	6	—	—	—	—	1	12
Total	5.513	1.600	1.437	9.275	15.803	23.747	15.188	72.563

(*) 1960 — Até 30/6/60.

- **Número de empregados:**
 - Em 31.12.59 — 5.102
 - Em 30. 6.60 — 6.977
- **Salários pagos:**
 - No ano de 1959 — Cr\$ 794.122.090,90
 - No 1.º Semestre de 1960 — Cr\$ 674.946.243,30
- **Previdência Social:**
 - No ano de 1959 — Cr\$ 80.325.779,90
 - No 1.º Semestre de 1960 — Cr\$ 61.374.592,80