INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA

NOVEMBRO

1962

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA

NOVEMBRO 1962

ÍNDICE

I — Apresentação 5

II — Introdução 7

1 — Os motivos da implantação da Indústria Automobilística no Brasil 9
2 — O desenvolvimento da produção e da nacionalização 12
3 — A instalação do parque manufatureiro de tratores 13
4 — A Poupança de Divisas 15
5 — Os efeitos multiplicadores da Indústria Automobilística 16
6 — Os aspectos sociais da Indústria Automobilística 17
7 — A contribuição da Indústria Automobilística para os cofres públicos 18
8 — O papel estimulante da Indústria Automobilística no desenvolvimento do Brasil 21

III — Os resultados da Indústria Automobilística Brasileira em 1961 25
1 — A formação dos preços de veículos 27
2 — O resultado econômico da Indústria de Veículos — Automóveis e Caminhões — 1961 28
3 — A rentabilidade dos Fabricantes de Veículos 31
4 — Balanços Consolidados da Indústria Automobilística 32
5 — Os tipos de veículos produzidos no Brasil 36
6 — A participação da Indústria Automobilística Brasileira na produção mundial 40
7 — Preços dos veículos nacionais 40

IV — Os Balanços das Fábricas Nacionais de Veículos 43
Fábrica Nacional de Motores S/A 44
Ford Motor do Brasil S/A 46
Cia. Geral de Motores do Brasil (General Motors do Brasil S.A.) 47
International Harvester Máquinas, S.A. 48
Mercedes-Benz do Brasil S.A. 49
Scania-Vabis do Brasil S.A. — Veículos e Motores 50
Simca do Brasil, S.A. Industrial de Motores, Caminhões e Automóveis .. 51
Toyota do Brasil S.A. — Indústria e Comércio 52
Vemag do Brasil S.A. — Veículos e Máquinas Agrícolas 53
Willys Overland do Brasil S.A. — Indústria e Comércio 54
Volkswagen do Brasil Indústria e Comércio de Automóveis S.A. 56

V — Dados Gerais sôbre as Fábricas de Veículos 57
Fábrica Nacional de Motores S.A. 59
Ford Motor do Brasil S.A. 60
General Motors do Brasil S.A. 62
International Harvester Máquinas, S.A. 64
Mercedes-Benz do Brasil S.A. 65
Scania-Vabis do Brasil S.A. — Veículos e Motores 67
Simca do Brasil — Sociedade Anônima Industrial de Motores, Caminhões e Automóveis 68
Toyota do Brasil S.A. — Indústria e Comércio 70
Vemag S/A — Veículos e Máquinas Agrícolas 71
Volkswagen do Brasil, Indústria e Comércio de Automóveis S.A. 73
Willys-Overland do Brasil S.A. — Indústria e Comércio 75

I — APRESENTAÇÃO

Como vem fazendo periòdicamente, a ANFAVEA (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores) apresenta novo estudo sôbre diversos aspectos das atividades da indústria automobilística brasileira, para divulgação dos resultados obtidos e das realizações dêsse setor manufatureiro, que já ocupa destacado lugar entre os parques industriais automobilísticos do mundo.

No presente estudo encontram-se reunidas, ao lado de dados históricos e informações sôbre o desenvolvimento da produção automobilística nacional, análises dos resultados econômicos das emprêsas fabricantes de veículos a motor, proporcionando uma visão global da situação de um dos mais importantes setores da vida econômica nacional.

II — INTRODUÇÃO

1 — OS MOTIVOS DA IMPLANTAÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL

Até os fins do ano de 1956 o Brasil não figurava, nas estatísticas mundiais, entre as nações produtoras de veículos motorizados. Hoje, menos de 6 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 nove 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, o que absolutamente não constitui verdade. Na realidade, a fabricação nacional de veículos motorizados não se alicerçou em estudos apressados nem necessitou de favores especiais, porque resultou de longo e persistente trabalho de avaliação das nossas necessidades e possibilidades, secundado por medidas oficiais de há muito em vigor para outros setores industriais, que criaram condições propícias para a manufatura 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 sôbre a matéria foram iniciados nos primeiros meses do ano de 1952, que marcou exatamente um dos períodos de maior importação de auto-veículos, 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 períodos, ônus sensìvelmente superior ao que tivemos com a importação de petróleo e derivados 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 pràticamente 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 fôrça das circunstâncias internacionais, uma incipiente indústria de auto-peças, que em 1951 e 1952 se viu sùbitamente ante a ameaça de perecimento, em face da livre e poderosa concorrência dos produtos estrangeiros, que inundavam o mercado brasileiro de peças de reposição, juntamente com grandes partidas de auto-veículos.

A dificuldade que a economia nacional havia experimentado durante a guerra e que poderia ter tido conseqüências ruinosas para os transportes, se as hostilidades se prolongassem por mais alguns anos, alertou, em 1950/51, a Comissão de Desenvolvimento Industrial (C.D.I.) que na época era o órgão de planejamento subordinado à Presidência da República. Era indispensável colocar o País a salvo das crises de transporte, e o único recurso para tanto, seria promover a fabricação nacional de autoveículos, estimulando o desenvolvimento da indústria de auto-peças e ampliando as linhas de montagem existentes.

Criou-se, assim, na C.D.I., a Sub-Comissão de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis, cuja presidência coube ao então Comandante Lúcio Meira, que contava com a colaboração de um grupo de industriais e engenheiros, já naquela ocasião estudiosos dos problemas da implantação da indústria automobilística no Brasil. Dos estudos dessa Comissão resultou o primeiro ato administrativo (o conhecido Aviso n.º 288 de 19.8.52, da extinta CEXIM), incentivando a produção nacional de veículos automotores. Foi, naquela oportunidade, limitada a concessão de licenças de importação a peças não produzidas no País, encorajando-se dessa forma o fabricante nacional, que passou a contar com maiores garantias de mercado. Atingiu a 104 o número de itens cuja entrada no País foi proibida pelo referido Aviso 288.

Em seguida, sobreveio o Aviso n.º 311, da mesma CEXIM, de 28 de abril de 1953, que vedou a importação de veículos a motor completos e montados, visando assegurar não sòmente a omissão de componentes produzidos no País, mas também a manutenção das linhas nacionais de montagem de autoveículos.

Empenhou-se a Sub-Comissão de Jipes, Tratores, Caminhões e Automóveis, depois disso, em fins de 1953, em elaborar três projetos de Decretos. Um criando a Comissão Executiva da Indústria de Material Automobilístico (CEIMA). Outro estabelecendo as diretrizes para o desenvolvimento dessa indústria. E o terceiro, instituindo os Planos Industriais para a fabricação de caminhões e jipes. Mas, a despeito do interêsse do Presidente Getúlio Vargas, sòmente em 25 de junho de 1954 foi possível baixar o Decreto n.º 37.729, que instituiu a CEIMA (Comissão Executiva da Indústria de Material Automobilístico) como órgão encarregado de disciplinar e orientar a implantação da indústria nacional de autoveículos, bem como promover no País a fabricação de veículos automotores dentro de um plano de nacionalização progressiva.

Êsse foi o primeiro texto legal a dispôr, no Brasil, sôbre a criação do parque manufatureiro de autoveículos. Todavia, a CEIMA não chegou a ser instalada, em virtude dos acontecimentos políticos ocorridos em agôsto de 1954. Já existiam, porém, condições favoráveis à implantação da indústria automobilística. Diversos produtores chegaram a elaborar projetos e a apresentar ao Govêrno Federal propostas ou ofertas nêsse sentido. Nas linhas de montagem instaladas no País aumentava, dia a dia, a porcentagem de peças nacionais incluídas nos veículos importados. Em 1955, o senhor Juscelino Kubitscheck de Oliveira, como candidato à Presidência da República, incluira entre as metas de seu programa a fabricação nacional de autoveículos. E logo depois de eleito, ainda não empossado, em dezembro de 1955, inaugurou em São Paulo a primeira linha industrial, instalada no País, de fundição de motores Diesel para caminhões.

A 16 de junho de 1956 começou um novo ciclo da indústria automobilística, com o Decreto n.º 39412, que criou o GEIA (Grupo Executivo da Indústria Automobilística) e ditou normas para a implantação do novo setor manufatureiro no País. Seguiram-se os Decretos que instituiram os planos nacionais de fabricação de diversos tipos de veículos a motor: o Decreto n.º 39568 de 12.7.56, para a fabricação de caminhões; o Decreto n.º 39569, da mesma data, relativo a jipes; o Decreto n.º 39676, de 30.7.56, referente a camionetas, caminhões leves e furgões; o Decreto n.º 41018, de 26.2.57, que dispôs sôbre a fabricação de automóveis de passageiros e o Decreto n.º 47473, de 22.12.59, que instituiu o Plano Nacional da Indústria de Tratores Agrícolas, posteriormente alterado pelo Decreto n.º 50836, de 23.6.61.

A execução dessas medidas governamentais, que alcançaram enorme repercussão na economia nacional, só se tornou possível graças ao espírito público, à capacidade de trabalho, aliada à inegável competência de um homem, cujo nome se tornou respeitado e admirado por todos os brasileiros: o Almirante Lúcio Meira que desde então, vem presidindo os Grupos Executivos Industriais que tanto contribuiram para o desenvolvimento do País.

2 — O DESENVOLVIMENTO DA PRODUÇÃO E DA NACIONALIZAÇÃO

Enquanto em 1957 circulavam 785.000 veículos no País, em 1961 (dezembro) rodavam 1.308.723. Neste último total, porém já figuravam 466.824 veículos de fabricação nacional, contra apenas 30.700 existentes em 1957. A evolução da produção nacional, segundo se pode observar pelo quadro a seguir, demonstra o seu rápido crescimento:

	1957	1958	1959	1960	1961	1962*	TOTAL
Caminhões e Ônibus	19.855	35.608	47.564	51.325	38.456	40.239	233.047
Jipes e Utilitários	10.845	23.332	36.678	43.910	52.153	54.784	221.702
Automóveis	—	2.189	12.001	37.843	55.065	61.514	168.612
Produção total	30.700	61.129	96.243	133.078	145.674	156.537	623.361

* 1962 — Até outubro inclusive.

Atinge, portanto, a indústria automobilística nacional a um expressivo total de veículos produzidos em curto lapso de tempo, o que vem revelar a capacidade da iniciativa privada a serviço da produção e a excelente receptividade por parte do mercado, revelada na absorção dessa apreciável quantidade de caminhões, ônibus, jipes, utilitários e automóveis. Importa assinalar, aliás, que a produção de caminhões e ônibus, jipes e utilitários, em escala muito maior do que a de automóveis, revela a preocupação do GEIA e dos produtores com o interêsse coletivo, tendo sido concedida absoluta preferência à fabricação dos veículos que de modo mais sensível influem sôbre o desenvolvimento da produção e da circulação de mercadorias no País.

De acôrdo com os planos estabelecidos pelo GEIA, as fábricas nacionais de autoveículos se comprometeram a nacionalizar gradativamente os veículos produzidos. Foi estabelecido, assim, com os Planos Nacionais Automobilísticos, concebidos em 1956, para vigência até 31 de dezembro de 1960, que os índices finais da nacionalização em pêso seriam de 90% para os veículos pesados (caminhões, ônibus e camionetas) e em 95% para os veículos leves (jipes e automóveis de passageiros).

O desenvolvimento do parque industrial nacional automobilístico nos últimos anos, entretanto, levou o GEIA a elaborar um plano de nacionalização residual para o ano de 1961, de forma a atingir a índices físicos de 98 a 100%.

Especìficamente, por tipo de veículo, a nacionalização, por pêso foi a seguinte, conforme se pode ver pelo quadro abaixo:

Ano	Caminhões	Camionetas Caminhões Leves e Furgões	Jipes	Automóveis
1957	40%	50%	60%	50%
1958	65%	65%	75%	65%
1959	75%	75%	85%	85%
1960	90%	90%	95%	95%
1961	98%	98%	99%	99%

E' importante esclarecer que as emprêsas produtoras de veículos, cumpriram à risca os compromissos assumidos perante o GEIA.

3 — A INSTALAÇÃO DO PARQUE MANUFATUREIRO DE TRATORES

A experiência adquirida pelos produtores nacionais de autoveículos, a partir de 1957, bem como o avanço tecnológico e de equipamento registrado nas 1.300 indústrias auxiliares de peças e componentes para veículos motorizados, constituiu o ponto de partida para o início da produção de tratores agrícolas no País, em 1960, dentro de um programa aprovado pelo GEIA, hoje a cargo do Grupo Executivo da Indústria de Máquinas Agrícolas e Rodoviárias (GEIMAR) — programa que está permitindo a oferta à agricultura brasileira, de tratores de diferentes marcas de reputação mundial. Cabe dizer, aliás, que a produção de tratores em bases econômicas só seria possível quando os fabricantes de auto-peças, como por exemplo os que se dedicam à produção de eixos, rodas, motores, embreagens, caixas de câmbio, etc., estivessem com seus equipamentos em franca produção e melhor produtividade. Então, o ônus normal do início da fabricação daquelas máquinas agrícolas já estaria diluído em uma produção de caminhões, jipes, utilitários e automóveis, em escala consideràvelmente superior.

Precisa ser considerado, ainda, o fato de que os nossos dispêndios de divisas, com a importação de tratores, eram muito menores do que os ônus cambiais impostos pela aquisição dos demais tipos de veículos a motor. Nessas condições, atender ao mercado maior, que determinava os mais pesados gastos de moedas estrangeiras, tornava-se imperativo para a economia nacional. Era ao mesmo tempo, uma solução racional orientar a incidência dos encargos iniciais da produção, de maneira que viessem a recair sôbre os tipos de veículos que podiam ser produzidos em maior escala no País.

O cotêjo entre os gastos cambiais com a importação de tratores e de veículos a motor de outros tipos, de 1953 a 1957, aponta claramente os fatos a que aludimos, conforme se verifica pelos dados a seguir:

VALOR US$ 1.000

Ano	Veículos	Tratores
1953	40.964	20.758
1954	65.417	52.568
1955	32.403	18.737
1956	44.701	14.867
1957	87.862	37.467

FONTE:- Comércio Exterior — Serviço de Estatística Econômica e Financeira do Ministério da Fazenda (só veículos, não inclue partes e peças).

Foi assim que em 1959, com a indústria automobilística quase definitivamente implantada, se tornou possível baixar o Decreto n.º 47.473, que estabeleceu o Plano Nacional para a Fabricação de Tratores. A minuta dêsse Decreto foi objeto de amplas discussões pelos representantes dos diversos setores interessados no assunto, assim como de dois simpósios. Foi discutida também com Sindicatos e Associações de Classe, Agricultores e Governos Estaduais.

No momento, são promissoras as perspectivas que se descortinam no âmbito dêsse novo setor industrial. A fabricação nacional de tratores, colhedeiras, arados, grades e outros implementos agrícolas, aspiração de empresários progressistas que labutam no campo, começa a efetivar-se em bases aptas a suprir o nosso consumo e de modo ajustado às peculiaridades do nosso solo. No tocante a tratores, prevê-se que até 1963 a produção atingirá a 42.000 unidades, com o índice mínimo de nacionalização inicial de 70% de pêso em 1961, já ultrapassado, o qual deverá elevar-se até o fim de 1962 a 85% e a 95% em 1963.

Foram aprovados dez projetos de máquinas dêsse tipo diversificando-se em tratores leves, médios, pesados e de esteira, dos quais seis estão concretizados devendo alcançar neste ano a produção de cêrca de 10.500 unidades e 15.000 em 1963, segundo dados do GEIMAR. Na delimitação dêsses alvos, levaram-se em consideração as especificações mais modernas, a participação de capital nacional, a rêde de assistência e a utilização de equipamento existente no País.

Assim, a indústria automobilística brasileira, que já é uma realidade, ensejou, com a indústria de tratores e de máquinas agrícolas e rodoviárias, mais uma atividade de magna importância para o País, que já pode enfrentar com êxito o programa de mecanização da agricultura e, muito em breve, o da construção e conservação de rodovias, com equipamentos nacionais.

4 — A POUPANÇA DE DIVISAS

Outro aspecto importante, que não se pode deixar de considerar como resultado positivo da implantação da indústria automobilística nacional é, sem dúvida, o referente à economia de divisas que êste novel setor industrial vem proporcionando à Nação. Devemos, atentar, inicialmente, para o fato de que as importações brasileiras, no período que antecedeu a instalação da indústria automobilística eram sobremaneira majoradas pela aquisição de veículos, notadamente automóveis, agravando e desequilibrando ainda mais as finanças externas do País. Basta lembrar que no período de 1950 a 1956, não obstante as restrições qualitativas e cambiais impostas pelo govêrno, a média anual de divisas gastas com a importação de veículos, peças e acessórios se elevou a US$ 131,7 milhões (cento e trinta e um milhões e setecentos mil dólares). Quatro anos depois, em 1960, a importação de veículos foi de apenas 24,8 milhões (vinte e quatro milhões e oitocentos mil dólares). Acreditamos, embora ainda não dispondo de dados, que em 1961 a importação nesse item tenha diminuído ainda mais, embora no mercado internacional se registre, nos períodos em exame, sensível elevação dos preços unitários de autoveículos, o que sem dúvida acarretaria para as importações brasileiras, se agora necessárias, dispêndios ainda maiores do que tivemos até o ano de 1957.

De outra parte, é oportuno destacar o fato de que não sòmente reduzimos os gastos cambiais com a importação de veículos, mas evitamos que a frota nacional entrasse em colapso, pela falta de suprimento adequado, ou que o Brasil se visse na contingência de enfrentar, a qualquer custo, a compra no exterior de centenas de milhares de veículos de todos os tipos. A importação do mesmo volume de autoveículos fabricados no País, de 1957 a 1962 (até setembro), num total de pouco mais de 600 mil unidades, exigiria o dispêndio de aproximadamente um bilhão e oitocentos milhões de dólares.

Por outro lado, vale notar que não consideramos, nos cálculos supramencionados, a liberação de divisas em outros setores de atividades nacionais, que igualmente foram beneficiados com a instalação da indústria automobilística. Assim, o fator de liberação de divisas vai se estendendo, graças ao potencial da infra-estrutura resultante da indústria automobilística, também à indústria de tratores, à de construção naval, à de aparelhos eletrodomésticos, além de contribuir para o aumento da capacidade de usinados, forjados, fundidos, etc., cujas máquinas e equipamentos importados não se destinam exclusivamente a fortalecer a indústria automobilística, mas todo o parque industrial brasileiro.

Assim sendo, tanto em têrmos de liberação, como em têrmos de economia efetiva de divisas, a indústria automobilística nacional veio concorrer para uma diminuição da procura de moedas estrangeiras, com reflexos benéficos, entre outros, no tocante à taxa de conversão das mesmas. Com efeito admitindo-se a hipótese de que o Brasil tivesse que importar tôdas as unidades aqui produzidas, os elementos de procura de câmbio teriam se elevado na ordem de US$ 1 bilhão e 800 milhões, cifra esta que de muito supera a receita cambial de um ano do País, que gira em tôrno de US$ 1 bilhão e 400 milhões. Tal fato teria produzido efeitos imprevisíveis no mercado cambial, e certamente a taxa de conversão do dólar seria bastante mais elevada do que a cotação atual.

5 — OS EFEITOS MULTIPLICADORES DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

Efeitos também expressivos, em outros campos de trabalho, já se fizeram sentir amplamente com a instalação da indústria automobilística, podendo-se mencionar os serviços de fretes, ligados à produção e circulação de bens de consumo e o seu reflexo, como estímulo à expansão da produção agrícola. Da mesma forma, a indústria automobilística, num país continental como o Brasil, tem contribuído de maneira ponderável para o custeio dos programas oficiais de abertura de rodovias. Cabe ainda acrescentar a alta absorção de matérias primas e produtos nacionais por 1.300 indústrias auxiliares, que representam outros tantos estímulos, em favor do desenvolvimento econômico e social da Nação. Finalmente, a demanda de equipamentos pelo parque da indústria automobilística (veículos e auto-peças) fortaleceu consideràvelmente o mercado nacional de máquinas de todos os tipos.

Gerou ainda a indústria automobilística a instalação de indústrias correlatas, como sejam as de fabricação de tratores e máquinas agrícolas em geral, máquinas rodoviárias, rolamentos, serviços técnicos especializados, tais como tratamento térmico de metais e contrôle de qualidade. Os efeitos se fizeram sentir, também, em outras frentes de trabalho como por exemplo, nos serviços de fretes ligados diretamente à produção e circulação de bens de consumo, com reflexos benéficos sôbre a produção agrícola e, conseqüentemente, também em relação às populações das zonas rurais.

O consumo de produtos de outros ramos industriais, isto é, as aquisições efetuadas no País, pela indústria automobilística, vistas no quadro que se segue, também constituem uma contribuição para o desenvolvimento de outros setores.

Anos	Aquisições Locais (bilhões de cruzeiros)
1958	14,061
1959	27,734
1960	47,779
1961	75,983(*)

(*) NOTA:- Não inclui uma das fábricas que não produziu em 1961 e voltou a fazê-lo em 1962.

6 — OS ASPECTOS SOCIAIS DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

Não há como negar ainda que a indústria automobilística vem proporcionando uma vasta gama de benefícios sociais e econômicos à coletividade brasileira. A êsse respeito cabe salientar que ela abriu uma ampla frente de trabalho que atualmente absorve, só na fabricação de veículos, mais de 40.000 homens, tendo ensejado à indústria de auto-peças o emprêgo, atualmente, de mais de 110.000 homens, fora aquêles empregados na comercialização e nas milhares de oficinas, postos de serviços, etc., existentes por todo o País. Daí calcular-se que, computando-se os dependentes, cêrca de 1 milhão de pessoas depende diretamente, para a sua subsistência, da indústria automobilística. Êsse aspecto é de real interêsse, uma vez que o crescimento vegetativo de nossa população alcança a taxa de 3%, média anual, exigindo cada vez mais a ampliação e a criação de novas frentes de trabalho.

Deve-se levar em consideração, ainda, os salários pagos pelo setor da indústria de autoveículos. Lembre-se que nesse setor industrial, que paga uma quantia elevada de salários, como se pode ver pelos números citados a seguir, mesmo o salário do trabalhador de menor qualificação está acima do mínimo estipulado por lei.

Salários pagos

Anos	Bilhões de cruzeiros
1958	2,548
1959	4,786
1960	7,694
1961	7,783

E preciso acrescentar, ainda, que ao salário se incorpora, além do dinheiro recebido, a prestação de serviços e assistência social, que elevam o poder de compra dos operários e dos funcionários.

7 — A CONTRIBUIÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA PARA OS COFRES PÚBLICOS

A indústria automobilística, como um todo, é uma atividade extremamente complexa. A fabricação de veículos é a última fase de diversos estágios de produção em cadeia, — desde a matéria prima até o produto final. Em vista disso, os efeitos cumulativos em custos e preços, nas sucessivas etapas de industrialização, tornam-se muito sensíveis às variações que se verificam na economia geral do País. Por essa razão, o sistema tributário representa importante fator na composição de custos, por causa da acumulação de impostos e, em conseqüência, é elemento de influência na horizontalização ou verticalização da indústria.

No que se refere à contribuição fiscal da indústria automobilística (fabricantes de veículos) para os orçamentos Federal, Estadual, e Municipal, a sua tendência é aceleradamente crescente. A contribuição fiscal sòmente dêstes fabricantes, excluídos ágios e direitos aduaneiros, chegou a elevadas cifras, como se verifica a seguir:

Anos	em bilhões de cruzeiros
1958	3,390
1959	6,854
1960	12,167
1961	16,079(*)

(*) NOTA — Não inclue uma das fábricas que não produziu em 1961 e voltou a fazê-lo em 1962.

Vale notar que neste total não estão incluídos os impostos pagos pelos fornecedores de matérias-primas, pela indústria de auto-peças, pelos distribuidores dos produtos das emprêsas e por tôdas as atividades e pessoas que direta ou indiretamente auferem renda proveniente dêsse ramo industrial. Elevado montante de pagamento de impostos terá ainda de ser acrescido ao total despendido diretamente pelas indústrias de veículos, se levarmos em conta que:

a) — devido à complexidade de manufatura das 6.000 peças que, no mínimo, compõem um veículo, torna-se pràticamente impossível avaliar o número de vêzes do repique "ad-valorem" do impôsto de vendas e consignações, desde o minério de ferro até sua última transformação ou montagem de peças prontas;

b) — o impôsto de consumo, apesar de recente alteração de sua legislação, em grande número de casos ainda é cumulativo, em vista das dificuldades práticas de execução da lei;

c) — o maior faturamento da indústria de auto-peças se faz pelos seus suprimentos ao mercado de reposição e não aos fabricantes de veículos.

Diante do exposto conclui-se que um dos fatôres que mais afetam o preço dos produtos manufaturados na indústria automobilística é a transferência dos diversos produtos, provenientes do suprimento nacional de matérias-primas, peças, partes e acessórios, para os fabricantes de veículos, com os gravames do sistema da taxação vigente no País.

A proporção de impostos nos preços de vendas de veículos fabricados no Brasil é excessiva. Segundo o Relatório da CEPAL — Conselho do Desenvolvimento, é 40% mais alta do que nos EE. UU. Essa acumulação de impostos, atualmente existente, constitui uma parcela de custo que não pode ser subestimada, principalmente porque força os fabricantes de veículos, para evitar êsse ônus adicional, a realizarem diretamente serviços e a produzirem peças ou partes. Estas, se produzidas pelos fabricantes de auto-peças, tornar-se-iam de custo mais baixo, eis que, sua produção e suas vendas seriam em maior volume, não só destinadas a diversos produtores de veículos, como para reposição.

A carga tributária não se limita, porém, aos fatos citados. Pior ainda é a multiplicidade de impostos e taxas que incidem cumulativamente sôbre o produto acabado. Vejamos, em têrmos genéricos, quais são os principais impostos pagos pela indústria automobilística:

a) — Impostos pagos pelos fornecedores da indústria automobilística:

1. *Impôsto de Vendas e Consignações:* 4,8% (São Paulo) do valor dos materiais ou peças adquiridas no País e que entram na composição do produto;
2. *Impôsto de Transações:* 4,8% do valor dos serviços executados por terceiros na fabricação de peças por conta dos fabricantes de veículos.
3. *Impôsto de Indústrias e Profissões*
4. *Impôsto do Sêlo*
5. *Impôsto Sindical*
6. *Impôsto de Licença e Publicidade*
7. *Impôsto Territorial Urbano e Predial*
8. *Taxa de Conservação de Estradas de Rodagem*

b) — Impostos pagos pelos Fabricantes de Veículos:

1. *Impôsto de Vendas e Consignações:* 4,8% (São Paulo) do preço de venda ao revendedor ou concessionário.
2. *Impôsto de Consumo:* 2 a 25%, conforme o tipo e pêso do veículo, sôbre o preço de venda ao revendedor ou concessionário.
3. *Impôsto de Indústrias e Profissões*
4. *Impôsto de Importação:* Porcentagem aplicável conforme o tipo do veículo sôbre o valor CIF-Santos em moeda estrangeira, das peças e partes ainda não nacionalizadas.

5. *Taxa de Despacho Alfandegário*
6. *Taxa de Melhoramento de Portos*
7. *Taxa de Renovação da Marinha Mercante*
8. *Taxas Alfandegárias Adicionais*
9. *Impôsto do Sêlo Federal*
10. *Impôsto Sindical*
11. *Patente de Registro*
12. *Impôsto Territorial Rural*
13. *Impôsto de Licença e Publicidade*
14. *Impôsto Territorial Urbano e Predial*
15. *Taxa de Conservação de Estradas de Rodagem*

c) — Impostos pagos pelos Revendedores:

1. *Impôsto sôbre vendas e consignações*
2. *Impôsto de Indústrias e Profissões*
3. *Impôsto do Sêlo*
4. *Impôsto Sindical*
5. *Impôsto de Licença e Publicidade*
6. *Impôsto Territorial Urbano e Predial*
7. *Taxa de Conservação de Estradas de Rodagem.*

Merece referência especial o impôsto de renda que incide sôbre várias das parcelas constitutivas do custo do produto, a saber:

I — Adicionais sôbre os lucros dos fabricantes, resultantes da venda dos veículos;

II — Adicionais sôbre os lucros dos revendedores ou concessionários;

III — Complementar progressivo sôbre os dividendos pagos aos acionistas (pessoas físicas) dos fabricantes de veículos;

IV — Complementar progressivo sôbre os dividendos pagos aos acionistas (pessoas físicas) dos revendedores ou concessionários;

V — Mais adicionais, sôbre a remessa de juros de financiamento externo para importação de partes complementares;

VI — Mais adicionais sôbre a remessa de "royalties".

São muitos os casos em que a soma das diferentes parcelas de impôsto de renda é superior ao líquido recebido pelos acionistas investidores.

Note-se, finalmente, que êsses múltiplos impostos, na sua maior parte são cumulativos (impostos sôbre impostos).

8 — O PAPEL ESTIMULANTE DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO DESENVOLVIMENTO DO BRASIL

O papel estimulante da indústria automobilística brasileira, no desenvolvimento da economia geral do País, com seus efeitos diretos e indiretos, é matéria que vem sendo apontada à consideração de todos os estudiosos da evolução econômica do Brasil, nos últimos anos. Já em 1958, o Almirante Lúcio Meira, em conferência sôbre aspectos da implantação do parque manufatureiro de autoveículos em nosso País, apontava uma série extensa de reflexos dêsse setor industrial em outros campos de atividade, enumerando:

"a) — Destaquemos, inicialmente, no âmbito restrito do setor industrial quatro efeitos primordiais:

1. A multiplicação da renda adicional inicialmente criada com a instalação e a produção da indústria automobilística, isto é, na proporção em que é consumida, proporciona uma onda de novas e sucessivas rendas a outros setores já em operação ou instalados, dando-lhes maior produtividade;

2. A produção, para outros fins, derivada dos investimentos destinados ao suprimento da indústria automobilística (emprêsas que, com a garantia do mercado da indústria automobilística, instalam-se ou assumem ótima ou maior produtividade, de molde a poder atender também a outros fins);

3. A produção adicional, gerada com o deslocamento provável de fatôres relativamente ociosos ou menos produtivos, sob o estímulo dos vários mercados novos criados com o consumo das rendas adicionais líquidas produzidas pela indústria automobilística;

4. Os investimentos relativos à aplicação da poupança só da renda adicional imediatamente visível, criada com a instalação da indústria.

b) — Temos ainda outros efeitos no setor de serviços de fretes:

1. A produção extraordinária de serviços gerados diretamente pelos bens duráveis criados pela indústria automobilística (caminhões, outros veículos de cargas e ônibus).

2. A multiplicação da renda correspondente a êsses serviços, ao ser consumida em favor de setores produtivos já instalados, propiciando-lhes maior produtividade;

3. As produções paralelamente estimuladas também com o consumo dessa renda das unidades de carga;

4. A aplicação da poupança dessa renda correspondente aos serviços de fretes adicionais.

c) — No setor agrícola e em outros setores:

1. O rendimento substancialmente maior de outros setores principalmente agrícolas, contagiados pelo acréscimo considerável dos serviços de fretes;

2. O extraordinário desenvolvimento da fundamental indústria mecânica, seja pela ampliação de mercado como pela assimilação de grande acervo tecnológico, o qual, abrangendo subseqüentemente a produção de tratores e implementos agrícolas, concorrerá para o aumento imprevisível da produtividade adicional de nossa agricultura;

3. Os investimentos básicos de setores, afins, que se tornarão mais rentáveis e realizáveis pelo substancial mercado adicional, representado pelos novos serviços de fretes, tais como instalação de assistência mecânica e de manutenção, frigoríficos, armazéns, silos, etc.

4. O mercado extraordinário que tudo isso representará para o reforço considerável de serviços auxiliares em todo o País, tais como rêde de milhares de novos distribuidores, todos com assistência mecânica e venda de peças, postos de abastecimento de combustíveis e lubrificantes, além de várias outras atividades comerciais, turísticas, de propaganda, etc.;

5. O incremento excepcional que terá o mercado de reposição de peças e partes, por fôrça sòmente da duplicação inicial da frota rodante, considerando que o consumo de peças de um veículo durante sua vida útil é igual ao seu preço inicial;

6. O impulso sem precedentes que terão o sistema bancário e o mercado financeiro, assim como a atividade securitária, em têrmos de serviços intensos, inovações, maiores ligações com o sistema financeiro do exterior e, acima de tudo, pelo suprimento vultosíssimo de fundos adicionais representativos de circulação financeira das novas rendas e decantação das economias correspondentes.

d) — Nos setores social, fiscal, econômico e de comércio exterior:

1. O extraordinário impulso que está dando e dará à educação profissional do País, em todos os níveis, sem falarmos na assimilação intensa e extensa de novas técnicas, inclusive de organização e planejamento, ampliando sobremodo a eficiência e os campos de trabalho nacionais. Na indústria automobilística o coeficiente de apro-

veitamento de nordestinos, que se apresentam inteiramente estranhos ao mister, tem sido de cêrca de 80%, com ótimos resultados, dando-lhes alto padrão de aprendizagem e produtividade. Já estão prontos os planos de multiplicação de escolas profissionais, especialmente no Nordeste, que irão afinal levar produtividade a muitos outros setores, secundando a imigração considerável de técnicos e instrutores do exterior;

2. O efeito de colonização extensiva e intensiva que se terá com a penetração das novas centenas de milhares de unidades de carga (que por meio de importações de veículos completos nunca poderiam ser postas a serviço da economia nacional), complementando os planos de núcleos de colonização, de ocupação de território em que o caminhão e a rodovia exercem função pioneira — de interiorização — da administração federal, de deslocamento da fronteira econômica, e, afinal, de valorização da hinterlândia brasileira;

3. O notável impulso aos planos rodoviários nacionais, ensejando em proporções nunca vistas antes, pela própria pressão dos usuários, a construção de mais e melhores estradas, assegurando assim, a expansão e modernização da rêde rodoviária e a penetração do tráfego de mercadorias e passageiros, por todo o País;

4. O aumento considerável (que já está proporcionando) das rendas tributárias federais, estaduais e municipais;

5. As inequívocas e extraordinárias oportunidades que, progressivamente, abrirá ao País no campo das exportações, sem dúvida, como móvel principal que antecipará a oportunidade do mercado comum latino ou sul americano, dando-lhe substância e elevando-o da condição de simples troca de produtos primários, de difícil ajustamento às conveniências mutuas das nações dêste lado das Américas;

6. O extraordinário mercado e o efeito dinamizador que estabelece para o desenvolvimento da indústria pesada e para o fortalecimento multilateral de todo o sistema produtivo do País nos diversos setores da economia (agrícola: borracha natural e fibras; extrativos: minério de ferro, carvão e petróleo; manufatureiro: siderurgia e metalurgia, vidros, plásticos, borracha sintética, tintas, tecidos, etc.), abrindo-lhe francamente a senda da prosperidade material;

7. Conseqüentemente, o providencial efeito anticíclico que já exerce e exercerá cada vez mais, estabelecendo considerável compensação aos atuais reflexos depressivos das economias cafeeira e de exportação em geral. E a indústria automobilística, assim como as novas centenas de milhares de unidades de carga em tráfego dentro de pouco tempo, serão talvez, os elementos mais efetivos de processo de célere e produtiva absorção dos fatôres a serem liberados ou reajustados da produção marginal cafeeira;

8. Finalmente, vamos arrematar o rol de resultados da indústria automobilística com o efeito direto e indireto sôbre o balanço de pagamentos relativamente às necessidades prementes de material de transporte rodoviário, cuja importação foi dràsticamente reduzida durante muitos anos, situando-se muito aquém das necessidades imperiosas do mercado em ascenção e sem perspectiva de melhora em tempo útil."

Além de todos os argumentos expostos pelo Almirante Lúcio Meira, é digna de acentuar-se, também, a importância da indústria automobilística para a segurança nacional, como o atestam as declarações de ilustres oficiais generais do Exército Nacional:

— "A indústria automobilística nacional é já uma palpável realidade e, dentro em breve, poderá atender em larga escala às necessidades do Exército".

— "Na realidade, a produção de autoveículos é um poderoso instrumento de integração nacional. Promove e acelera a distribuição de produtos através de todo o País. Concorre para tornar mais rápidas e fáceis as ligações entre pontos, por vêzes distantes, milhares de quilômetros, entre si. Com a execução dos planos de abertura de rodovias, a fabricação de centenas de milhares de veículos automotores constitui igualmente um dos esteios da segurança nacional, pois concorre para a homogeneização do progresso e para a efetiva conquista econômica de extensas regiões brasileiras, até há pouco completamente insuladas por falta de transportes".

III — OS RESULTADOS DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA EM 1961

1 — A FORMAÇÃO DOS PREÇOS DE VEÍCULOS

Como é do conhecimento geral, os preços, expressão de valor para troca, formam-se pela atuação de duas fôrças — Oferta e Procura. A oferta é representada pelos vendedores e tende a ampliar-se diante dos preços mais favoráveis, movida pelo interêsse de lucro. Presentemente, no mercado de automóveis, essa oferta é feita tomando por base condições favoráveis de preço, pago a vista, diante da necessidade crescente de veículos para substituição da frota e do aumento de procura, por fôrça da ampliação da rêde de estradas e desenvolvimento geral do País. Êsses fatôres têm propiciado suficiente estímulo para que os fabricantes venham ampliando a produção.

A procura está representada pelos compradores, e tende a ampliar-se diante de uma baixa real de preços, ou pelas facilidades de pagamento, que alargam as possibilidades de aquisição. Diga-se, de passagem, que os preços de automóveis são normalmente altos em relação às demais utilidades domésticas, visto tratar-se de bem de consumo durável de complexa composição, o mais completo que existe. Sua procura é elástica. Quanto mais baixos os preços ou quanto maiores as facilidades de aquisição, maior será o número de compradores, podendo num mercado tão amplo como o brasileiro ampliar-se quase sem limitações, até o total abastecimento.

No momento, as vendas vêm sendo feitas em grande parte à vista, diante da pequena margem de crédito disponível, para atender ao financiamento das transações feitas pelos produtores. A procura está limitada, por ora, a uma relativamente estreita faixa de compradores, com maior poder de compra, que no entanto ainda não estão plenamente atendidos, como já observamos. Atuando conjuntamente, oferta e procura, tendem a estabelecer um nível onde se firmam os preços. E' certo que êste nível de preços deve permitir suficiente estímulo aos produtores, dando-lhes a possibilidade de obterem resultados favoráveis. Nas atuais condições, em nosso País, essa margem líquida é de aproximadamente 3% em cada venda realizada.

Devemos ainda considerar que o preço mínimo de oferta é limitado pelo custo. Quando se fala em preço de automóvel não se pode omitir a idéia de custo. Ora, sabemos que o custo do veículo nacional é formado por preços de matérias primas, de salários e encargos sociais trabalhistas, de impostos e gastos gerais, distribuídos conforme veremos adiante neste mesmo trabalho. A redução do custo dos veículos, que permitiria a redução dos preços de oferta dos mesmos, está condicionada a dois fatôres: aumento de produção, ou redução dos vários preços pagos pelos componentes e dos gastos específicos de produção. Naturalmente, à medida que fôr sendo obtida maior produção e que por sua vez os componentes dos veículos forem sendo obtidos a menor preço, os próprios veículos serão ofertados a preços reais menores.

Sendo as condições de mercado, em nosso País, de características próprias, e estando nossa produção condicionada a vários fatôres de custo tìpicamente nacionais, tais como o sistema fiscal, condições técnicas, condições monetárias e de crédito, condições sociais trabalhistas, etc., não caberia, com muita propriedade e dentro de um rigor científico, qualquer comparação com preços de veículos produzidos em outros países que apresentem situação diversa.

Outro aspecto que devemos considerar é que, de acôrdo com as clássicas leis de oferta e procura, diante de preços altos tende a diminuir a procura. Para muitos que consideram altos os preços dos veículos nacionais, pareceria estranho que a procura dos mesmos não tivesse baixado e que a maioria de nossas fábricas continuasse a atender com atraso aos compradores, ficando êstes sujeitos à espera do atendimento de seus pedidos. Mas, evidentemente, não são altos os preços e não será o nosso mercado que irá desmentir as imutáveis leis de oferta e procura.

A análise dos preços dos veículos nacionais mostra que, realmente, houve redução dos mesmos, não nominal, mas real, considerando-se a devida correção monetária, deflacionando-se os seus valores, conforme adiante se verá.

2 — O RESULTADO ECONÔMICO DA INDÚSTRIA DE VEÍCULOS — AUTOMÓVEIS E CAMINHÕES — 1961

Distribuição do valor total das vendas — De grande significação para a análise de preços e mercado é o prévio estudo do balanço econômico das emprêsas.

Combinando-se, de uma maneira uniforme, as demonstrações de resultados com os esclarecimentos fornecidos pelas emprêsas produtoras, chegamos aos dados abaixo enumerados, que nos dão uma

visão geral de como se processou a distribuição do valor das vendas dos veículos produzidos pela indústria automobilística no exercício de 1961:

Especificação	(em Cr$1.000)	%
Matérias primas e componentes adquiridos pelos fabricantes, e aplicados nos produtos vendidos no exercício	75.983.186	60,6%
Salários e ordenados diretos dos operários e técnicos	7.783.554	6,2%
Despesas de vendas (Propaganda, vendedores, etc.)	3.196.264	2,5%
Despesas gerais administrativas, compreendendo salários e gastos gerais de administração, contabilidade, royalties, etc.	10.584.929	8,4%
Despesas fiscais, compreendendo impostos pagos à União, Estados e Municípios	16.079.238	12,8%
Despesas financeiras, compreendendo juros pagos pelas emprêsas por capitais de terceiros tomados por empréstimo para desenvolvimento das atividades	3.673.682	2,9%
Amortização ou depreciação do ativo fixo, compreendendo as depreciações legalmente permitidas	4.216.885	3,4%
Superveniências passivas	72.167	0,1%
LUCRO LÍQUIDO DA ATIVIDADE (excluídos os resultados obtidos por capitais aplicados em outras emprêsas e rendas não devidas à atividade industrial)	3.851.947	3,1%
TOTAL DAS VENDAS	125.441.852	100,0%

Como vemos, esta distribuição mostra-nos a destinação dada à maior parte do valor das vendas dos veículos: pagamento de matérias primas e componentes num total de 60,6%, utilizados na sua própria fabricação. A indústria automobilística pagou, em 1961, pelos materiais consumidos, 75,9 bilhões de cruzeiros. Podemos desde logo avaliar o que representa esta soma no mercado de auto-peças, pneus, plásticos, metais, fios, etc., beneficiando, desta maneira, inúmeros ramos de atividade.

Temos que considerar, também, o volume dos gastos fiscais, impostos estaduais, federais e municipais pagos, que somou uma contribuição da indústria automobilística aos cofres públicos de mais de 16 bilhões de cruzeiros.

Acrescente-se a êstes impostos uma parcela, nunca inferior a oito bilhões, paga pelos fabricantes de auto-peças, e ter-se-á um total de, aproximadamente, 24 bilhões de cruzeiros de receita proporcionada pelo ramo automobilístico; isto, sem levarmos, ainda, em conta os impostos pagos pelos representantes, revendedores, oficinas autorizadas e postos de serviço.

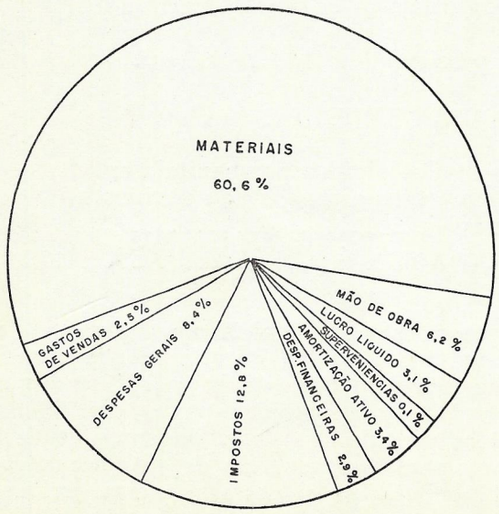
Deve-se notar, ainda, que, na distribuição do valor das vendas, 7,7 bilhões de cruzeiros foram pagos a operários, vindos das diversas regiões do País, proporcionando, assim, emprêgo a 40.487 pessoas (mão de obra direta e indireta).

Deduzidos do valor geral de vendas os demais gastos tais como, despesas gerais, equivalentes a 8,4% do faturamento (compreendendo gastos de escritório, contabilidade, material de expediente, correspondência e telefone, "royalties" e direitos), despesas financeiras de 2,9% das vendas, amortização do ativo de 3,4%, tem-se o lucro líquido final de 3,1% da atividade (excluídas as rendas obtidas com capitais aplicados em outras atividades).

No gráfico seguinte temos, percentualmente, a representação dêstes dados:

Distribuição dos resultados das vendas — Produtores de veículos — Total da indústria *

*** Não inclui uma das emprêsas que não produziu veículos em 1961.**



3 — A RENTABILIDADE DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS

Os resultados econômicos podem ser considerados em função do valor das vendas, ou em relação ao Capital:

Relações	Quocientes	Índices	Porcentagem
Lucro da Atividade / Vendas	3.851.947 / 125.441.852	0,0310	3,1
Lucro da Atividade / Capital e Reservas	3.851.947 / 57.065.864	0,0675	6,7
Lucro da Atividade / Capital	3.851.947 / 40.544.324	0,0950	9,5

O lucro médio da atividade em relação ao volume total de vendas foi, conforme acima exposto, de 3,1%, o que permite remunerar a atividade, proporcionando a cada comprador pagar, apenas, uma parcela mínima relativa a lucro, propiciando desta maneira às emprêsas o seu funcionamento que tantos benefícios traz a coletividade, conforme já foi exposto neste trabalho.

É evidente que um rendimento baixo em relação a cada venda é compensado pelo volume destas e pela rotatividade, e indiscutìvelmente a indústria automobilística apresenta bom giro de negócios, e é êste que permite sejam os resultados sôbre o capital empregado da ordem de 9,5% ao ano.

Note-se, no entanto, que a apreciação do rendimento acima exposta foi baseada na "média" relativa a dez emprêsas produtoras, não se considerando outrossim rendas não devidas às atividades específicas, como rendas financeiras, de participações em outras atividades etc..

Naturalmente cada uma delas apresentará resultados individuais diversos. Por outro lado é certo que as emprêsas já em funcionamento regular, que superaram a fase de instalação, alcançam rendimento que permite uma distribuição de dividendos de cêrca de 20% ao ano.

No Brasil é considerado como legal o rendimento de 12% sôbre o capital para as operações financeiras, admitindo-se, no entanto, nos negócios, lucros líquidos superiores a esta taxa, não sendo considerados como extraordinários os inferiores a 30% ao ano, critério, aliás, adotado pelo Impôsto de Renda.

Considerando a situação anormal de nossa economia inflacio-

nada, onde o dinheiro se desvaloriza a taxas elevadas (32% a.a. foi a desvalorização para 1961) temos de admitir que lucros de 20% a.a. não são extraordinários.

Realmente, seus objetivos transcendem o fito único de lucro. Os aspectos promocionais de desenvolvimento da Indústria Automobilística são muito mais importantes, e sem dúvida foi êste um dos motivos da sua implantação no País.

4 — BALANÇOS CONSOLIDADOS DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

1961

EM CR$ 1.000

ATIVO REAL		
Imobilizado		
— Imóveis	9.188.061	
— Instalações e Equipamentos	39.291.617	48.479.678
— Participações e Ações		1.952.938
		50.432.616
Realizável		
— Clientes e Devedores	24.569.710	
— Estoques	35.191.266	
sub-total	59.760.976	
— Disponível — Caixa e Bancos	6.702.494	66.463.470
Total		116.896.086
ATIVO PENDENTE		3.180.671
COMPENSADO		12.860.672
Total do Ativo		132.937.429
PASSIVO REAL		
— Exigível		55.195.122
— Pendente		882.915
		56.078.037
CAPITAL E RESERVAS		
— Capital	41.394.324	
— Reservas	16.535.879	
— Lucros	6.068.517	63.998.720
COMPENSADO		12.860.672
Total do Passivo		132.937.429

A apreciação dos balanços consolidados da indústria automobilística leva-nos às seguintes conclusões:

RECURSOS MOBILIZADOS: A situação econômica ou patrimonial da indústria é representada pelo capital e reservas e pelos lucros acumulados, recursos próprios aplicados pela indústria automobilística.

Êstes somavam Cr$ 63.998.720.000,00 em 31.12.1961.

No total dos recursos mobilizados pela indústria, 52% correspondem a capitais próprios e 48% a capitais de terceiros, fornecedores de auto-peças, na sua maior parte.

APLICAÇÃO DOS RECURSOS: Na composição do ativo, onde observamos a aplicação dos recursos, os capitais fixos, recursos imobilizados, representam 43,1%, ou seja Cr$ 50.432.616.000,00 enquanto os capitais circulantes, em giro, correspondem a 56,9% do ativo num total de Cr$ 66.463.470.000,00.

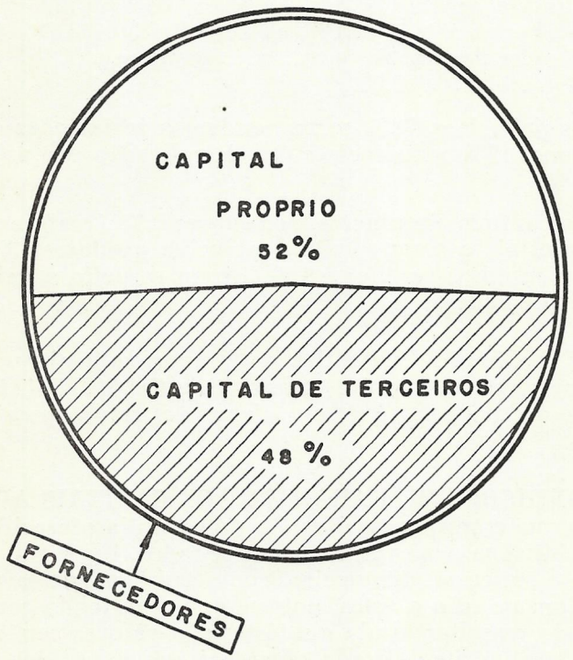
Dos primeiros, 78% correspondem a instalações e equipamentos produtivos, 19% a imóveis e 3% à aplicação em ações e participações.

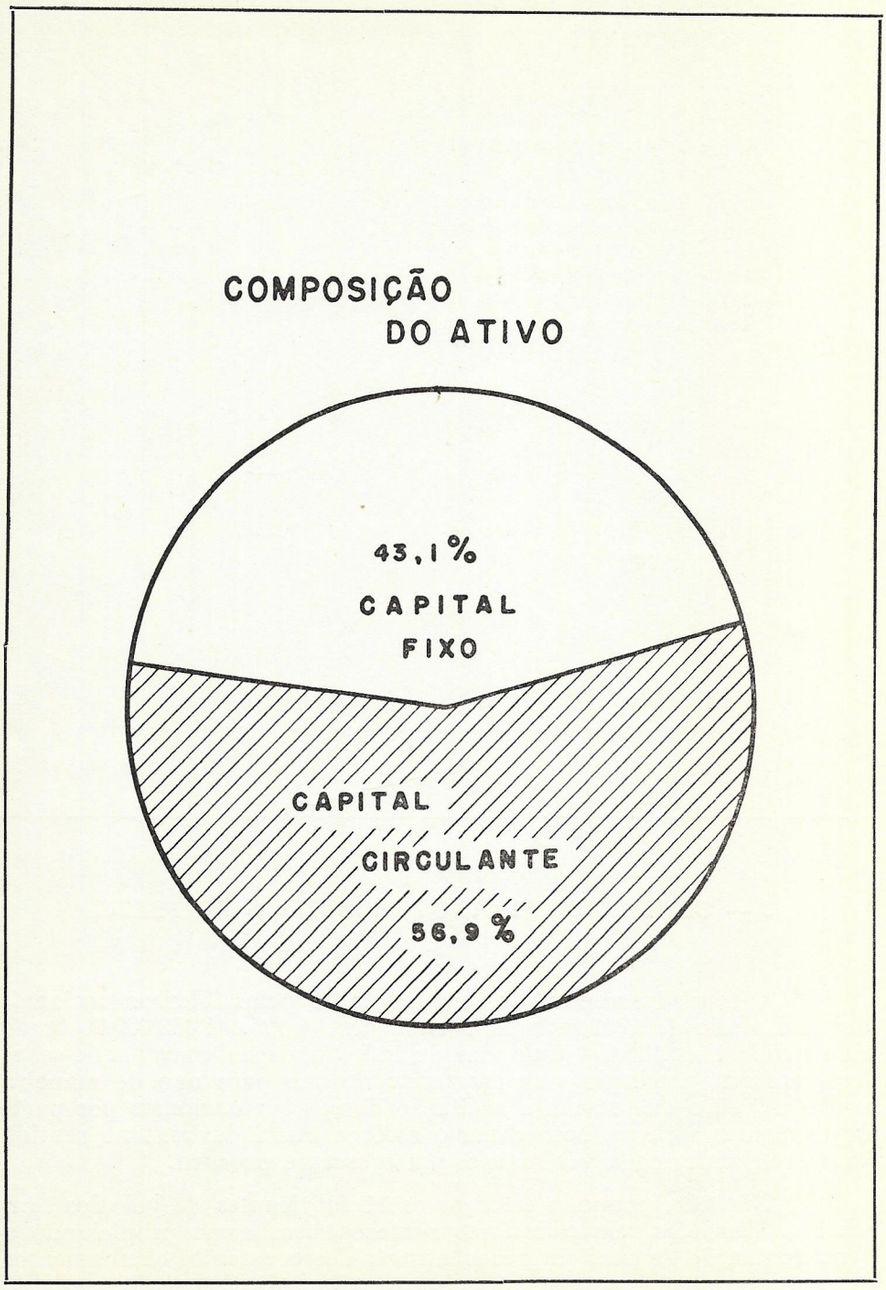
Dos capitais circulantes, por sua vez, 53% referem-se aos estoques de materiais e componentes, inclusive produtos, 37% a débitos de clientes e contas a receber e 10% dizem respeito a valores disponíveis, em caixa e bancos.

SITUAÇÃO FINANCEIRA — É favorável a situação financeira da indústria, apresentando um superavit de Cr$ 10.385.433.000,00 o confronto entre o ativo realizável e o disponível com o passivo exigível e pendente.

CONDIÇÕES DE GARANTIA AOS CAPITAIS APLICADOS — Um aspecto que cumpre ressaltar é o da garantia oferecida pela indústria automobilística aos capitais nela aplicados. Ela é representada não sòmente pelo superavit financeiro, como também, pelos recursos imobilizados. Com relação a êstes, note-se que vem tendo constante acréscimo. Deve-se ressaltar ainda que êstes são valores contábeis. O valor real atual do ativo imobilizado oferecerá aos investidores de capitais na indústria automobilística, maior garantia. É o que se pode ver perfeitamente através dos seguintes gráficos:

GARANTIA OFERECIDA
PELO CAPITAL PRÓPRIO



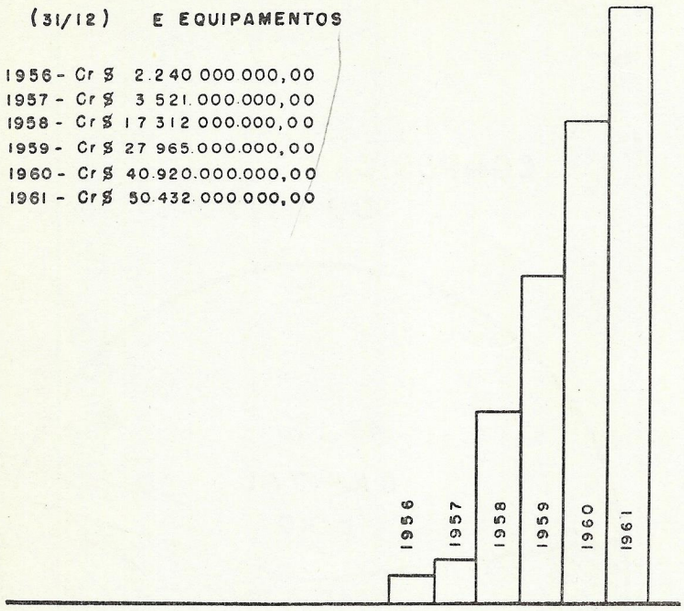

COMPOSIÇÃO
DO ATIVO
43,1%
CAPITAL
FIXO
CAPITAL
CIRCULANTE
56,9%

AUMENTO DAS IMOBILIZAÇÕES

IMÓVEIS

(31/12) E EQUIPAMENTOS

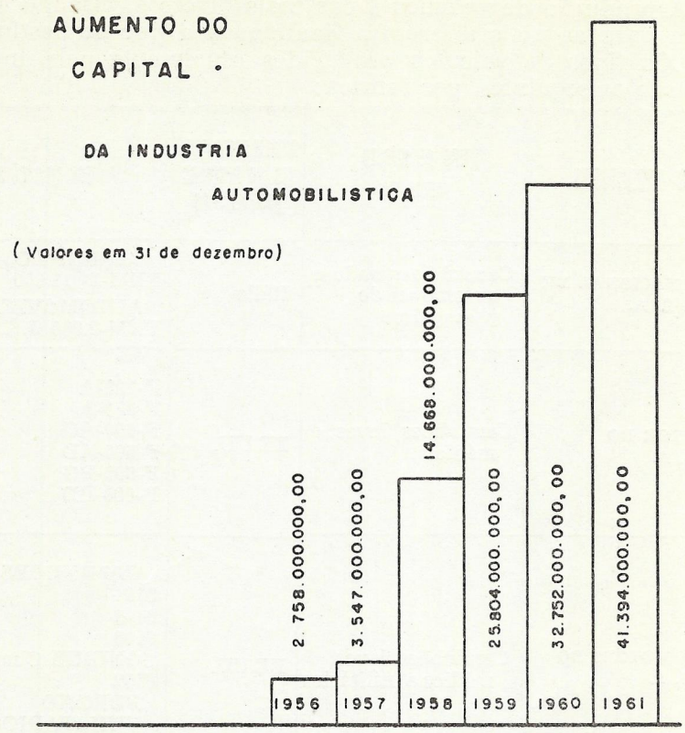
1956 - Cr$ 2.240.000.000,00
1957 - Cr$ 3.521.000.000,00
1958 - Cr$ 17.312.000.000,00
1959 - Cr$ 27.965.000.000,00
1960 - Cr$ 40.920.000.000,00
1961 - Cr$ 50.432.000.000,00



5 — OS TIPOS DE VEÍCULOS PRODUZIDOS NO BRASIL

O total das vendas de veículos, feitas pelas fábricas nacionais durante o ano de 1961, atingiu a cifra de Cr$ 125.441.852.000,00 tendo sido produzidas 145.674 unidades de todos os tipos, excetuando-se os tratores. Esta produção vem crescendo de ano para ano de maneira considerável, o que revela a aceitação dos carros nacionais por parte do usuário brasileiro, bem como o esfôrço das indústrias no sentido de corresponder cada vez mais à sua crescente procura.

Não têm poupado esforços os 11 fabricantes de veículos brasileiros. Vêm êles reinvestindo seus lucros, bem como propiciando a democratização de suas emprêsas, através dos constantes chamamentos



de quantias do público em geral. Carream, assim, para êste notável empreendimento, parte da economia popular, reunindo, desta maneira, quantias dispersas e amorfas para a formação de capitais indispensáveis à produção e que constituem molas propulsoras do progresso e desenvolvimento nacionais.

Por sua vez, tem o público brasileiro correspondido satisfatòriamente a êste apêlo, demonstrando, assim, a confiança depositada nesta novel indústria, hoje orgulho e o que de mais expressivo tem entre as atividades manufatureiras da Nação.

Os quadros acima mostram, claramente, os aumentos constantes de capitais invertidos na indústria automobilística e permitem, por outro lado, ver seu crescimento patrimonial.

A produção de veículos é das mais diversas, visando atender à procura para as mais diferentes finalidades a que se destinam os mesmos. Os tipos de veículos produzidos atualmente pela indústria nacional são os seguintes, por fábrica:

EMPRÊSAS PRODUTORAS	TIPO DE VEÍCULO FABRICADO	ORIGEM DAS PATENTES OU DESENHOS DOS VEÍCULOS	ESPECIFICAÇÕES
FÁBRICA NACIONAL DE MOTORES S. A.	Caminhão pesado e automóvel de passageiros	Itália	CAMINHÃO FNM-D 11.000 AUTOMÓVEL FNM-2.000 J.K.
FORD MOTOR DO BRASIL S. A.	Caminhões leves e médios	EE.UU.	F-100-A F-350-A F-600-AG F-600-AD F-600-BG F-600-BD
GENERAL MOTORS DO BRASIL S. A.	Caminhões leves, médios e utilitários	EE.UU.	CAMINHÕES 3104 6403 6503 ÔNIBUS Chassis 6502 FURGÃO UTILITÁRIOS 3116
INTERNATIONAL HARVESTER MÁQUINAS, S. A.	Caminhões médios	EE.UU.	NV 184-167" NV 184-149" NV 184-189"
MERCEDES-BENZ DO BRASIL S. A.	Caminhões pesados, médios e Ônibus	Alemanha	CAMINHÕES LP 321 LAP 321 LP 331 ÔNIBUS 0321 H 0321 HL
SCÂNIA-VABIS DO BRASIL S. A. - VEÍCULOS E MOTORES	Caminhões pesados	Suécia	CAMINHÕES L 7538 1L 7550 ÔNIBUS Chassis B 7358

EMPRÊSAS PRODUTORAS	TIPO DE VEÍCULO FABRICADO	ORIGEM DAS PATENTES OU DESENHOS DOS VEÍCULOS	ESPECIFICAÇÕES
SIMCA DO BRASIL SOCIEDADE ANÔNIMA INDUSTRIAL DE MOTORES, CAMINHÕES E AUTOMÓVEIS	Utilitário de luxo e Automóveis de passageiros	França	UTILITÁRIO Jangada AUTOMÓVEIS DE PASSAGEIROS Chambord Rallye Presidente
TOYOTA DO BRASIL S. A. INDÚSTRIA E COMÉRCIO	Utilitário	Japão	UTILITÁRIO TB 25 L
VEMAG S. A. VEÍCULOS E MÁQUINAS AGRÍCOLAS	Utilitário e Automóvel de passageiros	Alemanha	UTILITÁRIOS Candango F-94-V C-2 C-4 AUTOMÓVEL DE PASSAGEIROS F-94-P
VOLKSWAGEN DO BRASIL INDÚSTRIA E COMÉRCIO DE AUTOMÓVEIS S. A.	Utilitário e Automóveis de passageiros	Alemanha	UTILITÁRIOS 221 211 AUTOMÓVEIS DE PASSAGEIROS Sedan Karmann-Ghia
WILLYS OVERLAND DO BRASIL S. A. INDÚSTRIA E COMÉRCIO	Utilitário e Automóveis de Passageiros	Toledo EE.UU. França e Brasil	UTILITÁRIOS 8122 8222 Pick-Up (Carga) 9121 9221 Jeeps 5224 6224 6225 AUTOMÓVEIS DE PASSAGEIROS 2145 (Dauphine) 1145 (Aero Willys) Gordini Aero Willys 2.600

6 — A PARTICIPAÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA NA PRODUÇÃO MUNDIAL

Contando apenas com pouco mais de um lustro de atividades em nosso País, a indústria automobilística já figura em lugar de destaque, no conjunto da produção mundial de autoveículos. Com efeito, ultrapassando mesmo algumas nações tradicionalmente produtoras de veículos a motor, ocupa o Brasil, presentemente, o 9.º lugar entre os produtores mundiais, conforme se verifica pelos dados relativos a 1961, a seguir expostos:

CLASSIFICAÇÃO	PAÍSES	VEÍCULOS PRODUZIDOS
1	Estados Unidos	6.653.300
2	Alemanha	2.147.700
3	Reino Unido	1.420.000
4	França	1.232.200
5	Japão	812.900
6	Itália	760.000
7	Canadá	389.900
8	Austrália	181.900
9	**BRASIL**	**145.674**
10	Suécia	135.000
11	Espanha	75.300
12	Argentina	70.400
13	Índia	60.400
14	Holanda	17.500
15	Áustria	10.300
	TOTAL	14.112.474

FONTES: Brasil — GEIA.
Outros países — Publicações especializadas nacionais e estrangeiras.

7 — PREÇOS DOS VEÍCULOS NACIONAIS

O preço dos veículos nacionais tem sido a preocupação constante dos fabricantes brasileiros. A relativa alta que se tem verificado nos seus preços deve-se, sem dúvida alguma, à desvalorização monetária, que, de há muito, vem se processando no Brasil.

As causas da desvalorização e do aviltamento da nossa moeda são inúmeras, e não cabe neste trabalho a sua análise. Entretanto, é necessário que se saliente desde logo que um dos principais fatôres dessa anomalia é a emissão de papel moeda, sem a contrapartida de aumento da produção. Outro fator que tem funcionado como poderoso acelerador do processo inflacionário é a nossa instabilidade política.

Tem ela provocado emissões e originado profundas crises na vida político-social do País, com sérios reflexos na nossa economia, que todos conhecem.

Cabe salientar que os preços dos veículos, como abaixo se demonstrará, não acompanharam a ascenção do custo de vida, mantendo-se seus aumentos também muito aquém das elevações verificadas nos principais índices básicos e outros, de grande repercussão na vida econômica do País, que refletem a evolução da conjuntura econômica brasileira. Explica-se esta ocorrência pela redução dos custos, melhoria dos processos produtivos e pelo aumento da produção da indústria de veículos.

ÍNDICES	JANEIRO 1960	AGÔSTO 1962	AUMENTO %
Nível geral de preços	654	1529	133,8
Índices gerais de preços p/ atacado	666	1585	138,0
Preços de produtos agrícolas	693	1691	144,0
Preços de produtos industriais	636	1485	133,5
Preços de matérias-primas	693	1663	140,0
Preços de gêneros alimentícios	651	1587	143,8
Preços de materiais de construção .	638	1539	141,2
Preços de produtos químicos	707	1667	135,8
Preços de comb. e lubrificantes ...	810	1817	124,3
Preços de couros e calçados	733	1699	131,8
Preços de prod. texteis e tecidos ...	628	1537	144,7
Custo de vida	589	1454	146,8
Salário mínimo (em Cr$ 1.000) ...	5,9	13,22 (xx)	124,1
Preços dos Veículos Nacionais(x)	100	208,8	108,8

x) — Índices calculados considerando-se os preços, ao público, dos veículos nacionais novos, ponderadas as quantidades produzidas.

xx) — Êste índice refere-se ao salário mínimo fixado há mais de 1 ano. A sua revisão já vem sendo feita pelo Ministério do Trabalho.

FONTES: — Conjuntura Econômica — Fundação Getúlio Vargas
— Divisão de Estatística e Documentação Social da P. M. S. P.
— Serviço de Estudos Técnicos e Econômicos da ANFAVEA.

No quadro abaixo destaca-se a comparação entre os preços dos veículos nacionais vigentes em janeiro de 1960 e em agôsto de 1962, feita em têrmos reais, mediante a correção da desvalorização do Cruzeiro, que foi de 57,23%, no mesmo período, conforme os índices gerais de preços publicados pela Revista "Conjuntura Econômica", da Fundação Getúlio Vargas.

TIPOS	Preço médio nominal em janeiro de 1960 (Cr$ 1.000)	Preço médio nominal em agôsto de 1962 (Cr$ 1.000)	Preço médio real em agôsto de 1962 (Cr$ 1.000)
Caminhões Pesados	1.614	5.653	2.418
Caminhões Médios	842	2.215	947
Caminhões Leves	644	1.328	568
Ônibus	2.000	6.300	2.695
Automóveis	616	1.155	494
Utilitários (Jeeps, Peruas).	498	1.034	442
GERAL	713	1.489	637

Êste quadro mostra claramente, que se houvesse estabilidade monetária no Brasil, na maioria dos casos teria havido redução nos preços de venda dos veículos nacionais.

No caso dos caminhões pesados, médios e ônibus registrou-se elevação nos seus preços porque o programa de fabricação de tais veículos sofreu, com a promulgação da Lei n.º 3.244 (Lei de Tarifas), de 14.8.1957, o impacto da mudança de tratamento cambial às importações de componentes estrangeiros, de maior valor monetário. Anteriormente, as importações de partes complementares da produção nacional dêsses veículos se processavam à taxa média da 1.ª e da 2.ª categorias de importação, da Instrução n.º 70 da SUMOC, passando a realizar-se à taxa média da categoria geral criada pela mencionada Lei, a partir de 30.6.1959. Essa taxa média, ao contrário do que se esperava, revelou-se muito mais elevada do que a das antigas 1.ª e 2.ª categorias; assim esgotados no 1.º semestre de 1960 os estoques de componentes estrangeiros normalmente admitidos e adquiridos no regime anterior, os custos de fabricação elevaram-se além dos índices normais em conseqüência do custo mais elevado dessas importações.

Tal fato evidencia que as anteriores taxas de câmbio resultavam, enquanto prevaleceram, em benefício do público comprador.

Os dados supra revelam, ainda, repetimos, que as emprêsas nacionais fabricantes de veículos têm apresentado, num curto lapso de tempo, resultados dos mais satisfatórios, com referência aos problemas da racionalização da produção, melhoria de ordem técnica e redução dos custos, ocasionada pelo aumento constante da produção.

IV — OS BALANÇOS DAS FÁBRICAS NACIONAIS DE VEÍCULOS

FÁBRICA NACIONAL DE MOTORES S/A.

TRANSPORTE			6.688.634.587,20
IMOBILIZADO			
IMOVEIS	321.916.542,20		
REAVALIAÇÃO DA LEI 2862	207.310.816,70	529.227.358,90	
EQUIPAMENTOS E INSTALAÇÕES	397.051.405,20		
REAVALIAÇÃO DA LEI 2862	147.019.360,00	544.070.765,20	
BENS MOVEIS	133.360.939,20		
REAVALIAÇÃO DA LEI 2862	39.364.615,80	172.725.551,00	
MAQUINAS, ACESSORIOS E INSTALAÇÕES		2.080.238.542,60	
OBRAS EM ANDAMENTO		1.277.337.252,30	
MARCAS E PATENTES		66.353,60	
TITULOS DE RENDA		32.818.985,00	4.561.480.208,60
PENDENTE			
PAGAMENTOS ANTECIPADOS	401.141,80		
CONTAS ATIVAS A REGULARIZAR	66.060.817,10	66.461.973,20	
LUCROS E PERDAS			
SALDO DO EXERCICIO DE 1961		925.717.649,80	992.179.623,00
COMPENSAÇÃO			
AÇÕES CAUCIONADAS		294.000,00	
DUPLICATAS EM CAUÇÃO		446.777.756,20	
FIANÇAS		61.136.198,50	
CONSTRUÇÕES CONTRATADAS		706.266.201,00	
CONTRATOS DE LOCAÇÃO		6.200.000,00	
CONTRATOS DE FINANCIAMENTO		368.872.700,00	
TITULOS EM COBRANÇA		277.927.271,30	1.868.022.127,00
TOTAL DO ATIVO .			13.902.332.295,80

PASSIVO

NÃO EXIGIVEL			
CAPITAL		4.000.000.000,00	
RESERVAS			
RESERVA LEGAL	79.163.918,90		
RESERVA P/ASSISTENCIA SOCIAL	25.777.941,50		
RESERVA P/CONSTRUÇÕES E RENOVAÇÕES	37.187.731,10		
RESERVA DE PROVISÃO	34.819.561,50		
RESERVA P/AUMENTO DE CAPITAL	119.641.500,50	296.590.653,50	
FUNDOS			
FUNDO P/DEPR.DE MOVEIS E UTENSILIOS	12.562.344,40		
FUNDO P/DEPR.DE VEICULOS	47.695.028,80		
FUNDO P/DEPR.DE MAQUINAS E EQUIPAMENTOS	209.180.804,00		
FUNDO P/DEPR.DE EDIFICIOS E BENFEITORIAS	11.980.956,10		
FUNDO P/DEPR.DE INSTALAÇÕES FIXAS	27.237.176,80		
FUNDO P/DEPR.DE CONSTRUÇÕES PROVISORIAS	17.722.976,50	325.379.286,50	4.617.970.288,00
EXIGIVEL			
A CURTO PRAZO			
CONTAS A PAGAR	1.539.891.045,00		
TITULOS A PAGAR	2.213.293.544,40		
SALARIOS E PARTICIPAÇÕES A PAGAR	6.900.149,00		
CREDORES DIVERSOS	888.990.260,40		
OBRIGAÇÕES SOCIAIS	22.278.928,40		
TITULOS DESCONTADOS	399.331.713,40		
DIVIDENDOS A PAGAR	179.607.632,80		
REPRESENTAÇÕES C/CAUÇÃO	387.564.698,80		
IMPOSTOS A PAGAR	2.061.749,10	6.425.659.719,80	
A LONGO PRAZO			
TITULOS A PAGAR	1.286.111.381,10		
OBRIGAÇÕES SOCIAIS - IAPI	200.269.039,30		
IAPI- AQUISIÇÃO CONJUNTO RESIDENCIAL	81.000.000,00		
EMPRESTIMOS A LONGO PRAZO - B.N.D.E.	670.615.769,10	2.237.996.189,50	7.330.635.982,90
			11.948.564.270,90

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE LUCROS E PERDAS

PERIODO DE 12 DE JANEIRO A 31 DE DEZEMBRO DE 1961

"DEBITOS"

SALDOS DE EXERCICIOS ANTERIORES				
DESPESAS DE ORGANIZAÇÃO			9.373.212,60	
DESPESAS DE EXERCICIOS ANTERIORES			52.703.231,00	62.076.443,60
MOVIMENTO SOCIAL DO EXERCICIO DE 1961				
GASTOS DE ADMINISTRAÇÃO GERAL			263.711.994,70	
DESPESAS DE ADMINISTRAÇÃO FINANCEIRA			93.346.440,50	
DESPESAS DE ADMINISTRAÇÃO COMERCIAL			98.771.653,10	
DESPESAS FINANCEIRAS			35.718.096,20	
CUSTO DE VENDA				
CUSTO DAS VENDAS	1.189.415.088,50			
AJUSTE DE MATERIAIS EM ESTOQUE	263.928.626,00	1.453.343.714,50		
DESPESAS COMERCIAIS		2.082.263.134,10		
DEDUÇÕES DE VENDAS		83.442.939,10	6.619.051.807,70	7.730.600.190,20
				7.792.676.633,80

"CREDITOS"

SALDOS DE EXERCICIOS ANTERIORES				
LUCROS E PERDAS				20.687.690,10
MOVIMENTO SOCIAL DO EXERCICIO DE 1961				
RECEITA DE VENDAS				
VENDAS DE VEICULOS		6.280.690.159,10		
VENDAS DE SOBRESSALENTES		627.100.796,90	6.907.790.956,00	
OUTRAS RECEITAS				
RECEITA DE SERVIÇOS		30.078.820,20		
RECEITA FINANCEIRA		176.742.531,20		
RECEITA PATRIMONIAL		74.766.358,50		
RECEITA EVENTUAL		36.694.805,60	318.282.515,50	7.226.073.471,50
REVERSÃO DE RESERVAS				
RESERVA P/DEVEDORES DUVIDOSOS				220.236.062,40
SALDO DO EXERCICIO DE 1961				325.717.449,80
				7.792.676.633,80

"BALANÇO GERAL"

EM 31 DE DEZEMBRO DE 1961

DISPONIVEL				
CAIXA			213.056.360,00	
BANCOS			106.493.243,20	319.547.603,20
REALIZAVEL				
A CURTO PRAZO				
TITULOS A RECEBER		1.923.621.690,00		
DEVEDORES DIVERSOS		260.790.585,40		
CAUÇÕES		124.371,60		
PRODUTOS MANUFATURADOS		1.029.668.964,00		
ALMOXARIFADOS		2.536.175.295,40		
MATERIAL EM TRANSITO-PARTE COMPL.		32.530.019,60		
AQUISIÇÃO EM ANDAMENTO		437.030.938,20		
CONTRATOS DE IMPORTAÇÃO		35.483.097,30	6.250.424.960,40	
A LONGO PRAZO				
TITULOS A RECEBER		99.713.700,00		
CONTRATOS DE IMPORTAÇÃO		103.088.323,40	202.802.023,80	6.383.056.953,80
				6.684.634.587,20
PENDENTE				
RECEBIMENTOS ANTECIPADOS			86.922.233,10	
CAUÇÕES E DEPOSITOS			27.157.326,70	
CREDITOS EM SUSPENSO			817.066.288,10	931.145.847,90
COMPENSAÇÃO				
CAUÇÃO DA DIRETORIA			240.000,00	
CAUÇÃO DE DUPLICATAS			986.777.796,20	
AFIANÇADORES			61.738.198,54	
CONTRATOS DE CONSTRUÇÕES			(806.266.201,00	
LOCAÇÕES CONTRATADAS			6.200.000,00	
FINANCIAMENTO CONTRATADO			1.599.872.700,00	
BANCOS CONTA COBRANÇA			1.277.917.271,30	3.969.022.827,00
TOTAL DO PASSIVO				12.908.352.249,90

DIR.PRESIDENTE DIRETOR DIRETOR

FORD MOTOR DO BRASIL S.A.

BALANÇO GERAL ENCERRADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1961
(Inclusive Operações do Departamento de Crédito)

ATIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
DISPONIVEL			
Caixa e Bancos			855.090.691,30
REALIZAVEL A CURTO PRAZO			
Contas Correntes e Títulos a Receber	3.617.900.831,90		
Menos: Reserva para Devedores Duvidosos	70.121.613,60	3.547.779.218,30	
Banco do Brasil S.A. Letras de Imp.		268.248.000,00	
Estoques			
Mercadorias		4.114.613.482,90	7.930.640.701,20
REALIZAVEL A LONGO PRAZO			
Empréstimos Compulsórios — Leis 1.474-2.973		380.411.107,60	
Outros Valores em Depósito		2.627.416,20	
Empréstimos a Terceiros		21.650.000,00	
Valores Diversos a Receber		25.313.431,70	430.201.955,50
INVESTIMENTOS			
Ações Subscritas			
Cia. Siderúrgica Paulista "Cosipa"		40.000.000,00	
Títulos Associativos		2.919.000,00	42.919.000,00
IMOBILIZADO			
Imóveis	928.748.022,10		
Máquinas, Equipamentos, Móveis e Utensílios	5.231.497.439,70		
Construções em Andamento	111.091.293,30	6.321.336.755,10	
Menos: Reserva para Depreciação e Amortização		1.660.282.230,00	4.661.054.525,10
CONTAS DE RESULTADO PENDENTE			
Despesas Pagas Antecipadamente		325.723.993,30	
Impostos e Taxas		54.078.985,80	379.802.979,10
			14.309.709.852,20
CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Títulos em Caução		75.296.260,00	
Títulos em Cobrança		291.625.840,00	
Títulos em Desconto		713.393.673,00	
Valores em Custódia		24.295.000,00	1.104.610.773,00
			15.414.320.625,20

PASSIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
EXIGIVEL A CURTO PRAZO			
Banco do Brasil S.A. — Financiamentos			
Agio Plano Manufatura		1.390.219.663,20	
Ford Motor Company — E.U.A.			
Financiamento Plano Manufatura	194.181.434,30		
Outras Contas a Pagar	58.046.987,20	252.228.421,50	
Fornecedores e Contas Correntes		1.042.891.660,70	
Salários, Férias, Impostos e Outros Encargos		1.761.790.515,10	4.447.130.260,53
EXIGIVEL A LONGO PRAZO			
Banco do Brasil S/A. — Financiamentos			
Agio Plano Manufatura		836.614.222,00	
Empréstimos Bancários		1.773.500.000,00	
Ford Motor Company — E.U.A.			
Financiamento Plano Manufatura	584.112.481,00		
Outras Contas a Pagar	12.891.303,10	597.003.784,10	
Juros s/ Empréstimos Bancários		15.547.550,00	3.222.665.506,10
RESERVAS E PROVISÕES			
Diversas			744.368.830,20
NAO EXIGIVEL			
Capital		4.589.000.000,00	
Lucros Acumulados Inclusive os Aplicados na Ampliação do Parque Industrial		1.266.369.027,20	5.855.369.027,20
CONTAS DE RESULTADO PENDENTE			
Juros Vincendos			40.176.228,20
			14.309.709.852,20
CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Endossos para Caução		75.296.260,00	
Endossos para Cobrança		291.625.840,00	
Endossos para Desconto		713.393.673,00	
Valores Custodiados		24.295.000,00	1.104.610.773,00
			15.414.320.625,20

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE LUCROS E PERDAS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1961
(Inclusive Operações do Departamento de Crédito)

DÉBITO

	Cr$	Cr$
ENCARGOS DO EXERCICIO		
Depreciações	355.355.066,00	
Menos: Apropriados no Custo Industrial	326.162.853,60	29.192.212,00
Impostos Federais, Estaduais e Municipais	1.420.247.563,40	
Menos: Apropriados no Custo Industrial	783.678.334,10	636.569.229,30
Salários, Gratificações, Férias, Previdência Social, Treinamento, Assistência Médica e Refeições	1.586.157.292,40	
Menos: Apropriados no Custo Industrial	1.128.290.188,50	457.737.103,90
Reservas e Provisões Diversas		249.514.374,80
Juros		615.193.325,50
Diferenças de Câmbio		458.500.000,00
Despesas Diversas		638.548.228,50
LUCRO DO EXERCICIO		
Restabelecimento de Reservas	83.867.340,20	
Saldo do Exercício	143.559.616,10	227.426.956,30
		3.312.711.430,90

CREDITO

	Cr$
PRODUTO DAS OPERAÇÕES SOCIAIS	
Lucro Bruto Verificado	2.553.071.267,60
Rendas Diversas	759.640.163,30
	3.312.711.430,90

São Paulo, 10 de abril de 1962.

ANDREW H. MASSET
Gerente Geral

JOSEPH W. O'NEILL
Gerente de Finanças

MARIO MICHELETTI
Contador — Registro C.R.C. SP — 5.323

(201.590 — Cr$ 15.950,00)

COMPANHIA GERAL DE MOTORES DO BRASIL
(GENERAL MOTORS DO BRASIL S.A.)

BALANÇO GERAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1961

ATIVO	Cr$	Cr$
IMOBILIZADO		
Imóveis	1.167.648.456,70	
Instalações, Maquinas e Equipamentos	5.512.946.896,50	
Ferramentas	206.676.981,40	6.887.272.318,60
INVESTIMENTOS		
Inversões em outras Companhias	99.994.000,00	
Deposito Adicional — Lei 1474	412.737.393,30	512.731.393,30
DISPONIVEL		
Caixa e Bancos		1.512.534.237,20
REALIZAVEL A CURTO PRAZO		
Existencias		
Mercadorias	3.895.869.921,30	
Devedores		
Contas Correntes e Titulos a Receber	1.382.902.359,60	5.278.772.280,90
PENDENTES		
Despesas a Amortizar e Antecipadas		280.243.808,40
CONTAS DE COMPENSAÇÃO		
Ações Caucionadas		3.000,00
		14.471.497.038,40

PASSIVO	Cr$	Cr$
NAO EXIGIVEL		
Capital	4.433.780.000,00	
Reserva Legal	886.756.000,00	
Lucros em Suspenso	1.640.164.631,80	
Reservas Diversas	1.990.870.527,30	
Provisão para Depreciação	1.081.621.033,70	
Provisão para Devedores Duvidosos	7.575.633,80	10 040 768 026,60
EXIGIVEL		
Titulos a Pagar	1.681.836.050,00	
Contas Correntes e a Pagar	1.282.096.369,20	2 963 932.419,20
PENDENTES		
Saldo do Exercicio à disposição da Assembléia Geral		1.466 793.592,60
CONTAS DE COMPENSAÇÃO		
Caução da Diretoria		3.000,00
		14.471.497.038,40

São Caetano do Sul, 31 de dezembro de 1961

W. H. GUSSENHOVEN — Diretor Gerente
J. R. CONKLING — Diretor Tesoureiro
A. N. P. SCHIESSER — Diretor
I. BORSOI — Contador — Reg. C.R.C. n. 2334

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE "LUCROS E PERDAS" EM 31 DE DEZEMBRO DE 1961

DÉBITO	Cr$
Despesas de Administração e outras	842 447.145,70
Impostos	1 548.298.990,10
Juros Diversos	203.198 919,00
Depreciações	9.305.162,50
Provisão para Devedores Duvidosos	3.965.837,00
Reserva Legal	109.884.600,00
Saldo à Disposição da Assembléia Geral	1.466.793.592,60
	4.189.394.246,90

CREDITO	Cr$
Resultado Bruto das Vendas	3 879.912.083,50
Rendas Diversas	148.172.329,20
Juros	85.905.752,10
Descontos	75.404.072,10
	4.189.394.246,90

São Caetano do Sul, 31 de dezembro de 1961

W. H. GUSSENHOVEN — Diretor Gerente
J. R. CONKLING — Diretor Tesoureiro
A. N. P. SCHIESSER — Diretor
I. BORSOI — Contador — Reg. C.R.C. n. 2334

PARECER DO CONSELHO FISCAL

O Conselho Fiscal da COMPANHIA GERAL DE MOTORES DO BRASIL (GENERAL MOTORS DO BRASIL, S.A.) representado pelos membros abaixo assinados, havendo examinado a escrituração e documentos do arquivo da sociedade relativos ao exercicio de 1961, declara estar de pleno acôrdo com as Contas e Balanço apresentados, sendo de parecer que os senhores acionistas devem aprovar os mesmos.

São Caetano do Sul, 12 de março de 1962

JOHN EVANS JACKSON
VERGINIO BORGHI
JOSE' NUNES PENNA

(287.086 — Cr$ 12.100,00)

INTERNATIONAL HARVESTER MÁQUINAS, S.A.

BALANÇO GERAL EM 31 DE OUTUBRO DE 1961

Matriz no Rio de Janeiro. — Filiais no Rio de Janeiro, São Paulo, Pôrto Alegre e Fábrica em Santo André

ATIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
Disponível:			
Caixa e Bancos			183.192.629,80
Realizável a curto prazo:			
Duplicata a receber	993.545.471,90		
Menos: Títulos descontados	116.962.148,20	863.583.323,70	
C/correntes		2.155.164,30	
Devedores diversos		44.223.759,20	
Títulos de renda		36.959.189,50	
Mercadorias		1.420.471.452,30	2.367.392.889,00
Realizável a longo prazo:			
Duplicatas a receber		255.609.644,50	
Empréstimo compulsório — Lei nº 1.474	69.171.738,80		
Empréstimo compulsório — Petrobrás	25.400,00	69.197.138,80	
Depósitos e cauções		8.392.219,90	333.199.003,20
Imobilizado:			
Terrenos, edifícios, instalações, máquinas e equipamentos industriais:			
Escritório central e filiais	77.277.280,40		
Fábrica	1.441.559.916,70	1.518.837.197,10	
Menos: Provisão para depreciações e amortizações		510.358.594,30	1.008.478.602,80
Pendente:			
Diversas contas — Valores para o exercício nôvo			53.353.719,50
Contas de compensação.			
Ações em caução		25.000,00	
Contratos de câmbio		118.373.971,10	
Bancos, títulos em caução e cobrança		378.853.968,60	
Outras contas		73.733.207,40	570.986.167,10
Total geral			4.516.603.010,40

D. C. Williams, Diretor Vice-Presidente. — *C. H. Meyer*, Diretor-Tesoureiro. — *Newton de Miranda* — C.R.C. — 8.158.

PASSIVO

	Cr$	Cr$
Não exigível.		
Capital — 1.636.116 ações integralizadas — Valor facial de Cr$ 1.000,00 cada uma	1.636.116.000,00	
Reserva legal	88.299.775,20	
Reserva especial	608.412.762,00	
Reserva para leis sociais	46.889.947,40	
Fundo para devedores duvidosos	112.134.813,30	
Lucros suspensos	32.473.843,90	2.524.327.181,80
Exigível a curto prazo:		
Fornecedores no estrangeiro	100.967.689,00	
Fornecedores, impostos, juros e outras contas a pagar	340.013.479,20	
Obrigações a pagar	776.722.501,80	1.217.703.650,00
Exigível a longo prazo:		
Obrigacoes a pagar		85.237.317,20
Pendente:		
Juros a vencer		118.348.714,20
Contas de compensação:		
Caução da Diretoria	25.000,00	
Contas de câmbio — Suspenso	118.373.971,10	
Títulos em caução e cobrança	378.853.988,60	
Outras contas	73.733.207,40	570.986.167,10
Total geral		4.516.603.010,40

D. C. Williams, Diretor Vice-Presidente. — *C. H. Meyer*, Diretor-Tesoureiro. — *Newton de Miranda* — C.R.C. — 8.158.

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE "LUCROS E PERDAS"

Exercício fiscal encerrado em 31 de outubro de 1961

DÉBITO

		Cr$
Despesas gerais.		
Ordenados, gratificações, honorários, despesas administrativas, juros e comissões		457.354.124,70
Impostos e taxas (inclusive o impôsto de renda do ano)		154.037.289,60
Depreciação de maquinária, móveis e utensílios e veículos		173.953.527,50
Amortização de imóveis		9.295.286,90
Provisões:		
Leis sociais		11.659.313,50
Contas duvidosas		45.707.477,10
Reserva especial		64.205.113,80
Lucro do exercício:		
Fundo de reserva legal	5.578.970,70	
Saldo à disposição da Assembléia Geral	32.473.843,90	38.052.814,60
Total do ativo		954.264.817,70

CRÉDITO

		Cr$
Saldo do exercício anterior		64.205.113,90
Lucro apurado nas vendas do ano		772.489.892,10
Renda de juros:		
Bancários	2.739.895,00	
Sôbras de imp e exportação	3.828.713,10	
Sôbre contas e letras	108.374.247,00	
Sôbre títulos de renda	993.592,30	115.936.443,10
Lucro s/serviços prestados a terceiros sôbre contrato		930.184,70
Rendas diversas		703.268,40
Total do passivo		954.264.817,70

D. C. Williams, Diretor Vice-Presidente. — *C. H. Meyer*, Diretor-Tesoureiro. — *Newton de Miranda* — C.R.C. — 8.158.

PARECER DO CONSELHO FISCAL

Os membros do Conselho Fiscal da International Harvester Máquinas Sociedade Anônima, abaixo assinados, examinaram o inventário, a conta demonstrativa de lucros e perdas, o balanço e o relatório da Diretoria referente ao exercício findo em 31 de outubro de 1961. Os fiscais, durante o curso do exame, pediram esclarecimentos à Diretoria e ao contador, os quais foram prontamente fornecidos e exibidos os comprovantes quivdo solicitados. Chegaram à conclusão de que aqueles documentos foram organizados de acôrdo com as prescrições legais e exprimem, em face dos assentamentos e lançamentos da escrituração em devida ordem, a situação real da Sociedade. Por êles se positiva que os negócios e operações sociais se desenvolvem normalmente. São, por isso, de parecer que tais documentos merecem a aprovação da assembléia geral ordinária.

Rio de Janeiro, 17 de janeiro de 1962. — *Newton Froes de Azevedo* — *John Eric Talling*. — *William George Antony de Faria*.

(Nº 4.557 — 31-1-62 — Cr$ 8.364,00)

MERCEDES-BENZ DO BRASIL S.A.

BALANÇO GERAL ENCERRADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1961

ATIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
IMOBILIZADO			
Imóveis:			
Rio de Janeiro	7.109.591,00		
São Bernardo do Campo	542.640.643,10		
Outros	37.879.633,00	594.630.267,70	
Máquinas, ferramentas, etc.		6.340.167.793,70	
Veículos		173.365.899,70	
Móveis e utensílios		114.846.864,50	7.723.039.025,60
DISPONIVEL			
Caixas		552.678,60	
Bancos		1.514.926.019,60	1.515.478.698,20
REALIZAVEL A CURTO PRAZO			
Mercadorias em Estoque		5.840.048.687,80	
Mercadorias em Trânsito	1.401,80	5.840.050.089,60	
Pagtos. antecipados — câmbio		322.788.561,40	
Títulos à receber		4.700.078.855,60	
Contas Correntes Devedores		205.700.135,80	
Letras de Importação		109.038.030,00	
Adiantamentos a fornecedores		17.910.790,10	11.193.626.412,50
REALIZAVEL A LONGO PRAZO			
Cauções e Depósitos		4.511.365,00	
Petrobrás		335.900,00	
Restituível à Lei 1.474-51		128.395.850,00	
Participações em Outras Clas.		123.393.000,00	
Outros títulos		851.480,00	256.187.595,00
CONTAS DE RESULTADO PENDENTE			
Despesas antecipadas			65.165.594,30
			20.755.439.125,60
CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Ações Caucionadas		40.000,00	
Bancos — Garantias bancárias prestadas a clientes		640.332.850,20	
Seguros — Garantias prestadas a clientes		51.796.758,00	692.169.608,20
			21.447.658.833,80

PASSIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
NAO EXIGIVEL			
Capital	7.600.000.000,00		
Fundo de Reserva Legal	91.036.003,50		
Lucros em Suspenso	741.915.637,00	8.432.951.640,50	
Fundo de Reserva Especial	101.588.183,20		
Fundo de Indenização Trabalhista	126.895.850,00		
Fundo de Prov. p/Devedores Duvidosos	492.368.978,10		
Fundo de Provisão Especial	318.857.528,20		
Fundo de Depreciação	1.716.922.917,50	2.756.633.457,10	11.189.585.097,60
EVIGIVEL A CURTO PRAZO			
Bancos		117.722,40	
Títulos a Pagar		3.185.140.344,60	
Fornecedores		1.630.843.831,90	
Contas Correntes Credores		227.280.385,50	
Contas a Pagar		495.092.543,20	
Impostos a Pagar		488.227.621,00	
Duplicatas Descontadas		3.193.729.032,70	9.220.431.461,40
EXIGIVEL A LONGO PRAZO			
Obrigações a Pagar			237.823.052,10
CONTAS DE RESULTADO PENDENTE			
Juros a vencer		102.209.484,10	
Comissões a vencer		5.440.130,40	107.649.614,50
			20.755.489.225,60
CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Caução da Diretoria		40.000,00	
Garantias Bancárias de Clientes		640.332.850,20	
Garantias prestadas por seguros a Clientes		51.796.758,00	692.169.608,20
			21.447.658.833,80

GAL. EDMUNDO DE MACEDO SOARES E SILVA
Diretor Presidente

ZYGMUNT TADEUSZ KOSZUTSKI
Diretor

HERBERT JAENECKE
Diretor

AUGUSTO GRAÇA PLENA DE MORA
Contador — CRC n. 566

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE LUCROS E PERDAS — REFERENTE AO PERIODO DE 1.o DE JANEIRO A 31 DE DEZEMBRO DE 1961

DEBITO

	Cr$	Cr$
Despesas de Administração, ordenados, comissões, propaganda, fretes, encargos sociais, gratificações, telefones, telegramas, etc.		1.326.473.961,60
Impostos e taxas		1.414.720.986,20
Despesas Financeiras		546.939.715,40
Prêmios de Seguros		32.157.107,50
Prejuizos diversos		17.943.002,00
Fundo de Previsão para Devedores Duvidosos	492.368.978,10	
Fundo de Depreciação	616.885.538,60	1.109.254.516,70
Fundo de Indenização Trabalhista		48.309.400,00
DEMONSTRAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO DO SALDO (Sujeita à ratificação pela Assembléia Geral Ordinária)		
Reserva Legal	16.781.975,10	
Fundo de Provisão Especial	318.857.528,20	335.639.503,30
		4.831.437.187,70

CRÉDITO

	Cr$
Produtos das Operações Sociais	4.098.844.318,80
Rendas Diversas	121.638.094,20
Juros e descontos recebidos	335.288.312,40
Reversão do fundo de provisão para Devedores Duvidosos	397.676.652,30
	4.831.437.187,70

GAL. EDMUNDO DE MACEDO SOARES E SILVA
Diretor Presidente

ZYGMUNT TADEUSZ KOSZUTSKI
Diretor

HERBERT JAENECKE
Diretor

AUGUSTO GRAÇA PLENA DE MORA
Contador — CRC n. 566

PARECER DO CONSELHO FISCAL

Nós, abaixo assinados, membros do Conselho Fiscal da MERCEDES-BENZ DO BRASIL S.A., tendo examinado o Balanço Geral, a Conta de "Lucros e Perdas", referente ao periodo de 1.o de Janeiro a 31 de Dezembro de 1961, e os documentos comprobatórios, concluímos estar tudo em perfeita ordem e somos de parecer que todas as contas prestadas pela Diretoria merecem a aprovação dos Senhores Acionistas.

São Bernardo do Campo, 20 de março de 1962

ANGUS CRISHOLM LITTLEJOHN
PROF DR. VICENTE RAO
DR. SILVESTRE DE LIMA FILHO

CERTIFICADO DOS AUDITORES

Examinamos o Balanço Geral da MERCEDES-BENZ DO BRASIL S.A., levantado em 31 de dezembro de 1961, e à correspondente conta de Lucros e Perdas do exercício findo nessa mesma data. Efetuamos nosso exame consoante padrões reconhecidos de auditoria, incluindo revisões parciais dos livros e documentos de contabilidade bem como aplicando outros processos técnicos de auditoria na extensão que julgamos necessária segundo as circunstâncias. Cabe referir que a Companhia, após 6 de junho de 1959, vem importando máquinas com suspensão governamental de pagamento dos respectivos direitos alfandegários, mediante assinatura de termos de responsabilidade. Enquanto não fôr promulgada a legislação em tramitação no Congresso, que estende a isenção de direitos aduaneiros às importações posteriores a 6 de junho de 1959, permanece um passivo contingente relativo àqueles direitos e para os quais não há provisão contábil.

Com a ressalva do parágrafo acima, somos de parecer que o referido Balanço Geral e correspondente conta de Lucros e Perdas são fidedignas demonstrações da situação financeira da MERCEDES-BENZ DO BRASIL S.A., em 31 de dezembro de 1961, e dos resultados das operações do exercício de conformidade com princípios contábeis geralmente adotados e aplicados de maneira consistente.

Rua Xavier de Toledo n. 316
14.o andar
São Paulo, 23 de março de 1962

HENRY TWIDALE & CO. — CRC 1980 — CREP 15/53
Cont. Respons. — R. RODRIGUES, CRC 5675
Sócio — F. H. TWIDALE, F.C.A., CREP 770
Chartered Accountant — Economista)

(205.037 — Cr$ 18.150,00)

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

BALANÇO GERAL EM 30 DE DEZEMBRO DE 1961

ATIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
DISPONIVEL			
Caixa e Bancos			22.549.930,90
REALIZAV. A CURTO PRAZO			
Duplicatas a Receber	411 159.195,40		
Menos:			
Duplicatas Descontadas	237 483.248,00		
Reserva p| Contas Duvidosas	1.500.000,00	172.175 947,40	
Contas a Receber		24.349.028,40	
Depositos e Agios p| Importações		21.105.618,30	
Cambio p| Importações		11.946.405,80	
Adiantamentos p| Fornecedores		1.654.076,10	
Outros Adiantam. e Depositos		5.100.000,40	
Outras Contas		967.669,00	
Inventários		1.051.082.530,70	1.288.381.267,10
RESULTADO PENDENTE			
Despesas Antecipadas		113.436.787,90	
Desp. de Organiz. e Pre-Operação		10.409.446,40	
Lucros e Perdas	207.627 156,60		
Mais:			
Desp. de Financiam. Diferidas	29.316.573,70		
Contingencias p| Leis Sociais	9.972.167,90	237.915.897,60	361.756.131,90
IMOBILIZADO			
Terrenos		50.666.864,30	
Predios		63.214.394,60	
Construções em Andamento		252.413.862,90	
Maquinas e Acessorios		301.490.864,90	
Ferramentas		155.549.783,40	
Móveis e Utensilios		25.353.229,10	
Veiculos		23.081.187,10	
		871.768.886,30	
Menos:			
Fundo de Depreciação		114.037.082,90	757.731.803,40
			2.430.419.033,30
CONTAS DE COMPENSAÇÃO			
Ações Caucionadas			60.000,00
Duplicatas em Cobrança			15.332.408,30
			2.445.811.441,60

PASSIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
EXIGIVEL A CURTO PRAZO			
Contas a Pagar — Fornecedores		609.551.004,30	
Titulos a Pagar			
Terceiros	435.564.000,00		
Acionistas	60.702.919,20	496.266.919,20	
Salarios a Pagar		3.527.727,00	
Encargos Sociais a Pagar		6.077.361,90	
Contas Correntes Credores			
Terceiros	33.534.052,60		
Acionistas	60.650.000,00	94.184.052,60	1.209.607.065,00
EXIGIVEL A LONGO PRAZO			
Titulos a Pagar — Longo Prazo			
Terceiros	103.000.000,00		
Acionistas	265.406.076,90	368 406.076,90	
C| Correntes Credores — Longo Prazo			
Terceiros	50.592.368,30		
Acionistas	93.524.782,10	144.117.150,40	512.523.227,30
RESULTADO PENDENTE			
Diferimento de desp. de financiam.		20.316.573,70	
Contingencias p| Leis Sociais		9.972.167,30	30.288.741,00
NAO EXIGIVEL			
Capital			
Ações Ordinárias		380.000.000,00	
Ações Preferenciais		298.000.000,00	678.000.000,00
			2.430.419.033,30
CONTAS DE COMPENSAÇAO			
Caução da Diretoria			60.000,00
Endossos p| Bancos			15.332.408,30
			2.445.811.441,60

CLAUDIO PEREIRA FERNANDES
Dir. Presidente em exercício

EDUARDO CAIO DA SILVA PRADO
Diretor

ANTONIO CARLOS EGYDIO PENTEADO
Diretor

JAN JOHNSON
Diretor

S. BORJE REHNBY
Diretor Gerente
(deixa de assinar por estar ausente do país)

LUIGI A. G. PEPEROSA
Tec. Cont. CRC. Sp. 20866

DEMONSTRAÇAO DA CONTA DE LUCROS E PERDAS EM 30 DE DEZEMBRO DE 1961

DÉBITO

	Cr$
Saldo desta conta em 31 de dezembro de 1960	78.536.834,90
Despesas Gerais	382.454.091,20
Depreciações	55.160.000,00
Impostos Diversos	12.428.168,90
Amortização das Despesas de Organização e Pre-Operação	1.486.206,80
Juros Pagos	50.800.770,80
Descontos Concedidos	205.463,60
Perda sobre Cambio Estrangeiro	20.040.000,00
	601.111.555,50

CRÉDITO

	Cr$
Resultado Bruto das Operações	(349.175.615,40)
Rendas Diversas	11.491.593,50
Juros Recebidos	1.003.495,60
Descontos Obtidos	1.524.862,40
Reversão de Reservas	30.288.741,00
Saldo desta conta em 30 de dezembro de 1961	207.627.156,60
	601.111.555,50

PARECER DO CONSELHO FISCAL

Examinamos, com a colaboração dos auditores independentes, os documentos relativos ao ano findo em 30 de dezembro de 1961, que nos foram apresentados pela Diretoria para fins do artigo 127 — Inciso III do Decreto-lei n. 2627 de 1940.

Baseados no exame efetuado e nas informações suplementares e explicações obtidas da Diretoria, somos de parecer que as contas apresentadas merecem a aprovação dos senhores acionistas.

São Paulo, 27 de fevereiro de 1962.

ALVARO AYRES COUTO
ALEXANDER PINKERTON MURRAY
LELIO DE TOLEDO PIZA E ALMEIDA FILHO

(299.930 — Cr$ 17.600,00)

PÁGINA 28

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

BALANÇO GERAL EM 30 DE DEZEMBRO DE 1961

ATIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
IMOBILIZADO			
Imobilizações Corpóreas			
Terrenos	337.500.000,00		
Edifícios e Benfeitorias	189.889.879,30		
Instalações Industriais	164.804.643,00		
Máquinas e Equipamentos	843.353.113,70		
Veículos e Acessórios	77.318.348,60		
Móveis e Instalações de Escritório	20.420.013,70		
Móveis e Utensílios de Uso Geral	14.074.742,50		
Máquinas e Equipamentos em Curso	689.000.000,00	2.336.360.740,80	
Menos			
Depreciação s/ Imobilizações		433.072.755,60	
		1.903.287.985,20	
Imobilizações Incorpóreas			
Ações	41.085.000,00		
Depósitos e Cauções	232.615.516,90	273.700.516,90	2.176.988.502,10
REALIZAVEL			
A Curto Prazo			
Estoque		707.969.978,80	
Adiantamento aos Fornecedores		33.892.297,50	
Adiantamentos Diversos		4.406.432,20	
Devedores Diversos		43.309.733,80	
Importações em Curso		53.398.132,00	
Duplicatas a Receber	3.656.731.545,20		
Menos			
Duplicatas Descontadas	1.577.239.500,00	2.079.492.044,30	
Títulos a Receber	173.642.833,50		
Menos			
Títulos Descontados	136.591.376,30	37.051.457,20	
Cheques em Trânsito		7.259.702,00	
Bordereaux em Trânsito		312.060.776,90	3.278.840.554,70
DISPONIVEL			
Bancos		102.317.133,30	
Caixa		14.760.853,40	117.077.987,20
TRANSITÓRIO			
Despesas Diferidas e Antecipadas		38.028.379,20	
Empréstimos Vinculados		15.077.012,50	
Empréstimos Compulsórios		6.777.100,00	59.882.491,70
SUBTOTAL DO ATIVO			5.632.789.535,70
COMPENSAÇÃO			
Ações Caucionadas		1.600.000,00	
Seguros Contra Responsabilidade Civil		64.500.000,00	
Seguros Contra Fogo		1.240.914.000,00	
Seguros Diversos		128.663.344,00	
Responsabilidade de Terceiros		790.549.970,60	
Bancos — Conta Valores em Cobrança		248.504.187,60	
Duplicatas em Caução		787.049.452,30	3.261.780.954,50
TOTAL GERAL			8.894.570.490,20

PASSIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
NÃO EXIGIVEL			
Capital Social		1.600.000.000,00	
PROVISÕES			
Provisões Diversas	330.426.972,60		
Provisão para Devedores Duvidosos	383.037.437,00	713.464.409,60	2.313.464.409,60
EXIGIVEL			
A Curto Prazo			
Contas-Correntes Fornecedores	902.191.058,80		
Folhas a Pagar	21.088.369,30		
Contribuições a Recolher	90.859.471,50		
Credores Diversos	189.556.865,70		
Impôrto de Consumo	28.139.029,30		
Títulos a Pagar	146.860.169,90	1.378.694.964,50	
A Longo Prazo			
Títulos a Pagar	206.140.440,10		
Obrigações a Pagar	1.690.384.500,00	1.896.524.940,10	3.275.219.904,60
RESULTADO			
Lucro à Disposição da Assembléia Geral			44.105.221,50
SUBTOTAL DO PASSIVO			5.632.789.535,70
COMPENSAÇÃO			
Caução da Diretoria	1.600.000,00		
Segurados Contra Responsabilidade Civil	64.500.000,00		
Segurados Contra Fogo	1.240.914.000,00		
Segurados Diversos	128.663.344,00		
Responsabilidade Transferida a Terceiros	790.549.970,60		
Bancos — Conta de Cobrança	248.504.187,60		
Caução de Duplicatas	787.049.452,30	3.261.780.954,50	
TOTAL GERAL			8.894.570.490,20

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE "LUCROS E PERDAS" EM 30 DE DEZEMBRO DE 1961

DÉBITO

	Cr$	Cr$
Salários, Ordenados, Gratificações e Encargos Sociais	510.540.278,80	
Encargos Diversos do Exercício	500.080.813,10	
Impôstos e Taxas	1.246.547.753,00	
Despesas Financeiras	291.724.256,30	2.548.893.101,20
Dotações para Amortizações do Ativo	214.802.398,60	
Provisão para Devedores Duvidosos	383.027.437,00	
Provisão para Litígios Fiscais	124.135.692,80	
Provisão para Impôsto de Renda	10.000.000,00	731.975.528,40
Lucro Líquido à Disposição da Assembléia Geral		44.105.221,50
		3.324.973.851,10

CRÉDITO

	Cr$
Receita Bruta Sôbre Vendas	3.028.051.335,50
Receitas Diversas	65.800.231,80
Receitas Financeiras	98.882.680,10
Reversão do Lucro do Exercício Anterior	1.191.412,10
Reversão da Provisão para Devedores Duvidosos	131.048.191,60
	3.324.973.851,10

São Bernardo do Campo, 30 de dezembro de 1961

a) SEBASTIAO DAYRELL DE LIMA — Diretor Presidente
a) JACK JEAN PASTEUR — Diretor Geral
a) FRANCISCO BOCAYUVA CATAO — Diretor
a) VICTOR SAPIN-LIGNIERES — Diretor Superintendente
a) NORBERT EDMOND C. ROCHER — Gerente do Controle Central
a) JEAN EUGÈNE GUICHENEY — Diretor
a) VICENTE DE PAULA SILVA — Contador Geral C.R.C. — 4.496 — MG.

PARECER DO CONSELHO FISCAL

Os membros do Conselho Fiscal da SOCIEDADE ANONIMA INDUSTRIAL DE MOTORES, CAMINHÕES E AUTOMÓVEIS, abaixo-assinados, tendo examinado o Balanço Geral e a Conta de Lucros e Perdas, bem como os demais documentos apresentados pela Diretoria, relativos ao exercício de 1961, e, tendo encontrado tudo em perfeita ordem, são de parecer que os mesmos sejam aprovados pelos Senhores Acionistas.

Aproveitam o ensejo para ressaltar a eficiência e segurança com que a Diretoria conduziu os negócios da Sociedade.

São Bernardo do Campo, 14 de fevereiro de 1962.

a) ROBERTO DOS SANTOS MOREIRA
a) JOEL DE PAIVA CORTES
a) VICENTE ASSUMPÇÃO
a) ANTONIO CHAGAS DINIZ
a) ARMANDO GONDIM

(299.657 — Cr$ 35 200,00)

TOYOTA DO BRASIL S.A. — INDÚSTRIA E COMÉRCIO

BALANÇO GERAL LEVANTADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1961

ATIVO

IMOBILIZADO		
Maquinismos e Pertences	23 221.480,50	
Instalações e Equipamentos	883 581,20	
Moldes e Ferram. Especiais	13.541.921,10	
Ferramentas Diversas	4.101.600,90	
Veículos	4.032.400,00	
Moveis e Utensílios	4.010.797,50	
Marcas e Patentes	29.000,00	
Depositos e Cauções	20.000,00	
Terrenos	48.189.685,50	98.029.866,70
DISPONIVEL		
Caixa e Bancos		12.310.011,30
REALIZAVEL A CURTO PRAZO		
Duplicatas a Receber	45.731 767,90	
Acionistas c/ Capital	49 750.220,00	
Contas a Receber	86.318,30	
Adiantamento a Fornecedores	5.131.240,40	
Estoques	227.243.922,80	
Devedores Diversos	305.734,80	
Titulos a Receber	15.650.000,00	
Letras de Importação	1.225.000,00	345.124.204,20
REALIZAVEL A LONGO PRAZO		
Adicional de Renda — Lei 1.474		2.238.300,00
RESULTADO PENDENTE		
Obras em Andamento	109.783.916,90	
Importações em Andamento	1.235.679,50	
Antecipações s Obras	16.453.268,80	
Verba Estadual	26.627,00	
Imposto de Consumo a Aplicar	9.700.203,60	
Despesas de Importação	1.349.727,80	
Contratos de Obras	5.750.000,00	
Desp. de Import. Equipamentos	16.839.496,70	
Equipamentos em Transito	295.520.000,00	
Lucros e Perdas	35.512.827,50	492.261.746,90
CONTAS DE COMPENSAÇÃO		
Ações Caucionadas		120.000,00
		950.084.129,10

PASSIVO

NÃO EXIGIVEL		
Capital	850.000.000,00	
Provisões p Depreciações	9.765.960,00	
Provisões p. Dev. Duvidosos	4.573 176,80	
Lucros Suspensos	29.941.329,00	894.280.465,80
EXIGIVEL		
Fornecedores	27.300.246,10	
Titulos a Pagar	5.750 000,00	
Contas a Pagar	146.014,30	
Contribuições a Recolher	434.451,10	
Salarios a Pagar	376.500,90	
Contas Correntes	2.039 496,70	
Terrenos a Pagar	19 636.954,20	55.683.663,30
CONTAS DE COMPENSAÇÃO		
Caução da Diretoria		120.000,00
		950.084.129,10

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE LUCROS E PERDAS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1961

DEBITO

ENCARGOS DO EXERCICIO	
Despesas Administrativas	27.294 074,60
Despesas Financeiras	642.503,90
Despesas Tributarias	10.943.843,30
Despesas c/ Vendas	1.240.754,50
Devedores Duvidosos	4.573.176,80
	44.694.353,10

CREDITO

PRODUTO DAS OPERAÇÕES SOCIAIS	
Lucro bruto apurado	1.656.164,30
RECEITAS DIVERSAS	
Descontos Obtidos, Juros Ativos, Abatimentos Obtidos e Rendas Diversas	3.206.366,70
PROVISÃO PARA DEVEDORES DUVIDOSOS	
Reversão do saldo do exercicio anterior	4 318.994,60
Saldo Que Passa Para o Exercicio Seguinte	35.512.827,50
	44.694.353,10

KIYOYASU KOIDE — Diretor-Presidente
ICHIRO NISHITANI — Diretor Vice-Presidente
MASAZO WAKASUGI — Diretor Comercial
GUMPEI FUGIYAMA — Contador CRC SP 1582

CERTIFICADO DO AUDITOR

Rinji Nagashima, contador legalmente habilitado, na qualidade de Auditor da TOYOTA DO BRASIL S|A., INDUSTRIA E COMERCIO, certifica a exatidão do presente Balanço Geral e Demonstração da Conta de Lucros e Perdas, tudo de acordo com os livros e documentos examinados.

São Paulo, 28 de Fevereiro de 1962

RINJI NAGASHIMA — Economista C.R.E.P. 119 —
Contador CRC — SP — 1449

PARECER DO CONSELHO FISCAL

Os abaixo assinados membros do Conselho Fiscal, em exercício de suas atribuições estatutarias e legais, examinaram o Balanço Geral e a Demonstração da Conta de Lucros e Perdas, encontrando tudo na mais perfeita ordem e exatidão, são de parecer que os mesmos merecem a aprovação dos senhores acionistas em sua Assembleia Geral Ordinaria.

São Paulo, 28 de Fevereiro de 1962

KIYOSHI YAMAMOTO — TADASHI TAKENAKA — KUNITO MIYASAKA

VEMAG S.A. — Veículos e Máquinas Agrícolas

BALANÇO GERAL REALIZADO EM 30 DE DEZEMBRO DE 1961

ATIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
DISPONIVEL			120.957.416,40
Caixa		206.749,00	
Bancos		120.350.667,40	
		120.557.416,40	
REALIZAVEL A CURTO PRAZO			4.484.901.522,50
Fornecedores C/ Adiantamentos		144.094.083,40	
Devedores Diversos		164.209.619,00	
Títulos a Receber		129.448.240,80	
Duplicatas a Receber	1.733 498 734,70		
Menos: Duplicatas Descontadas	1.010 019 962,20	723.478.772,50	
Compra de Promessa de Câmbio		65.948.777,20	
Inventários		2.577.508.449,60	
Ações e Quotas de Outras Sociedades		680.363.600,00	
		4.484.901.522,50	
RESULTADOS PENDENTES			512.081.535,60
Despesas Antecipadas		427.226.723,10	
Despesas Pesquisas Pré-Industriais		84.860.812,50	
		512.081.535,60	
DEPOSITOS E CAUÇÕES			57 869.857,80
Empréstimo Compulsório		42.938.424,10	
Depósitos e Garantias		14.931.433,70	
		57.869.857,80	
REALIZAVEL A LONGO PRAZO			379.093.346,30
Títulos a Receber		273.226.376,20	
Duplicatas a Receber		24.858.458,10	
Devedores Diversos		81.008.510,00	
		379.093.346,30	
IMOBILIZADO			2.319.416.061,00
Terrenos		83.626.814,80	
Edifícios	93.460.713,30		
Inobilizações em Curso	317 230 368,70		
Reavaliação do Imobilizado (15-10-56)	56.921.994,20		
Máquinas, Ferramentas e Modelos	1 275.328.308,10		
Móveis e Utensílios	35.501.244,30		
Benfeitorias e Instalações	33.866.131,90	2.112.548.765,50	
Veículos e Equipamentos de Transporte		123.240.480,00	
		2.319.416.061,00	
SOMA DO ATIVO			7.873.919.739,60
COMPENSADO			4.960.251.611,10
Valores Segurados:			
Edifícios e Benfeitorias	370.500.000,00		
Máq. Ferramentas, Mod. e Móveis e Utensílios	2.330.000 000,00	2.700.500.000,00	
Mercadorias e Matérias Primas		1.858.180.000,00	
Bancos C/ Caução e Cobrança		254.538.544,40	
Empréstimo Compulsório de Terceiros		14.117.507,40	
Ações em Caução		575.000,00	
Contratos de Câmbio		16.559,20	
Letras de Importação Endossadas		132.324.000,00	
		4.960.251.611,10	
			12.834.171.350,70

PASSIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
EXIGIVEL A CURTO PRAZO			4.459.971.626,80
Bancos: — Contas Garantidas		46.198.491,90	
Outras Obrigações a Bancos		22.428.182,20	
Credores Diversos e Contas a Pagar		231.985.672,20	
Fornecedores		666.043.517,50	
Financiamento de Importação		793.020.068,50	
Títulos a Pagar		2.484.340.330,00	
Dividendos a Pagar (saldos anteriores a 1961)		6.571.033,10	
Resultados Pendentes		9.405.331,70	
		4.459.971.626,80	
EXIGIVEL A LONGO PRAZO			662.967.497,70
Financiamento de Importação		393.997.074,30	
Títulos a Pagar		248.160.000,00	
Credores Imobiliários		15.810.423,40	
		662.967.497,70	
SALDO DA CONTA DE LUCROS E PERDAS EM 30-12-1961 (Distribuição sujeita à ratificação pela Assembléia Geral Ordinária)			352.378.708,00
DIVIDENDOS A DISTRIBUIR:			
Ações Preferenciais:			
Importância Total Destinada	109.800.000,00		
Menos: Importância Paga	48.832.262,40	60.967.737,60	
Ações Ordinárias:			
Importância Total Destinada		130.200.000,00	
Outras Alí-quotas Propostas		161.210.970,40	
		352.378.708,00	
NÃO EXIGIVEL			2.398 601.907,10
Capital Próprio (Ações de Cr$ 50,00)		2.000.000.000,00	
Ações Preferenciais —			
Ações Ordinárias tipo A	1.085.000.000,00		
	115.000.000,00		
Ações Preferenciais — tipo B	800 000.000,00		
	2.000.000.000,00		
Reservas e Provisões		398.601 907,10	
Reserva Legal	59.962.267,00		
Reserva Especial	3.619.437,00		
Provisão p/ Devedores Duvidosos	113.733.462,30		
Provisão p/ Depreciação do Imobilizado	222.186.740,80		
	398.601 907,10		
		2.398.601.907,10	
SOMA DO PASSIVO			7.873.919.739,60
COMPENSADO			4.960.251.611,10
Seguros Cobertos		4 558.680.000,00	
Títulos em Caução e Cobrança		254.538.544,40	
Adicional do Impôsto de Renda a Recuperar		14 117.507,40	
Caução da Diretoria		575.000,00	
Saques Depositados		16.559,20	
Responsabilidades por Endossos		132.324.000,00	
		4.960.251.611,10	
			12.834.171.350,70

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE LUCROS E PERDAS PARA O ANO FINDO EM 30 DE DEZEMBRO DE 1961

DEBITO

	Cr$	Cr$
ENCARGOS DO EXERCICIO		
Despesas Administrativas, com Vendas e Outras	655.021.562,50	
Salários, Ordenados, Gratificações, Férias a Operários e Empregados	971.393.566,60	
Juros os Créditos de Terceiros e Despesas Financeiras Diversas	704.809.803,00	
Impostos	490.514.540,20	
Quota de Previdência Social	99.324.384,50	
Assistência Social e Donativos a Entidades Científicas e de Caráter Beneficente	25.950.349,00	2 947.014.225,80
Amortização do Ativo	96.866.076,50	
Provisão p/ Devedores Duvidosos	113.733.462,30	210 599.538,80
SOMA		3.157 613.764,60
DEMONSTRAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO DO SALDO (Sujeita à ratificação pela Assembléia Geral Ordinária)		
Reserva Legal	19 388.133,70	
Dividendos s/ Ações Preferenciais	109 800.000,00	
Dividendos s/ Ações Ordinárias	124.700.000,00	
Participação de Partes Beneficiárias	40.121 097,00	
Percentagem da Diretoria e do Cons. Consultivo	20.060.548,50	
Saldo a Aplicar	81.641.191,20	401 2 0.970,40
		3.558.824.735,00

CREDITO

	Cr$	Cr$
PRODUTO DAS OPERAÇÕES SOCIAIS		
Lucro Bruto sôbre as Vendas	3.295.715.594,80	
Receitas Diversas	126.639.625,70	3 422.355.220,50
PARTICIPAÇÃO EM OUTRAS SOCIEDADES		9 287.755,00
PROVISÕES REVERTIDAS		
Saldo da Provisão p/ Devedores Duvidosos		127 181.759,50
		3.558 824 735,00

DOMINGOS FERNANDES ALONSO
Diretor-Presidente
SVEND HARTMANN-NIELSEN
Diretor

JOSE' PEREIRA FERNANDES
Diretor
CLÁUDIO PEREIRA FERNANDES
Diretor
PAULO IVANYI
Diretor Técnico

LELIO DE TOLEDO PIZA E ALMEIDA FILHO
Diretor-Superintendente
MAURO PEREIRA BUENO
Diretor
CLARENCE DAUPHINOT JR.
Diretor

JORGE W. BESTERMAN
Diretor Comercial e Financeiro
JOÃO PAYAO LUZ
Gerente Contador-Geral
CRC. 7009 — SP — CREP. 344 — SP.

PARECER DO CONSELHO FISCAL

Os abaixo-assinados, membros do Conselho Fiscal da VEMAG S/A. VEICULOS E MAQUINAS AGRICOLAS, tendo examinado o Balanço Geral e a Conta de Lucros e Perdas, bem como os demais documentos que lhes foram apresentados, relativos ao Exercicio de 1961 e, tendo encontrado tudo em perfeita ordem, são de parecer que os mesmos sejam aprovados.

São Paulo, 16 de fevereiro de 1962

VIRGILIO BERGAMI FILHO
JOÃO AUGUSTO DA ROCHA FILHO
DAVID BEATY III
VICENTE DE PAULA RIBEIRO
HANZ OTTO SCHULTZ
CARLOS ANTONIO CAMPOS PUPO
JOSE' DOS SANTOS CRUZ

CERTIFICADO DE AUDITORIA

Examinamos o Balanço Geral da VEMAG S/A. VEICULOS E MAQUINAS AGRICOLAS, São Paulo, levantado em 30 de dezembro de 1961 e a correspondente conta de Lucros e Perdas do Exercício findo na mesma data, acima reproduzidos. Efetuamos os exames e controles usuais em auditoria até uma extensão que julgamos necessária. Somos de parecer que o referido Balanço Geral e a correspondente Conta de Lucros e Perdas refletem a situação econômico financeira da Emprêsa naquela data, de acôrdo com os livros e documentos examinados e as normas usuais.

São Paulo, 14 de março de 1962
DTG DO BRASIL — Sociedade Fiduciaria e de Auditoria Ltda.
CRC. 1921 — SP.
(a) WALTER HEUER
Contador CRC. 14295 — SP.

(289.624 — Cr$ 52.800,00)

WILLYS OVERLAND DO BRASIL S/A — INDÚSTRIA E COMÉRCIO

Balanço Geral encerrado em 30 de junho de 1961

ATIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
Disponível:			
Caixas e Bancos		858.097.102,30	
Realizável a Curto Prazo:			
Duplicatas a Receber	3.711.226.011,80		
Menos: Duplicatas Descontadas	1.590.253.664,20		
	2.121.272.347,60		
Devedores Diversos	599.931.860,20		
Mercadorias em Estoque	4.335.916.221,20		
Impostos, Seguros, Juros e Outras Despesas Antecipadas	174.184.302,20	7.231.304.731,20	8.089.401.833,50
Realizável a Longo Prazo:			
Duplicatas e Contas a Receber		40.516.080,10	
Depósitos e Cauções		9.828.248,90	
Empréstimo Compulsório — Lei 1.474		400.281.340,80	
Juros Antecipados		62.678.762,40	513.304.432,20
Investimentos Diversos:			
Cias. Subsidiárias			
Ações	75.238.701,70		
Contas Correntes	161.449.350,40	236.688.052,10	
Diversos Títulos e Ações		25.186.915,00	261.874.967,10
Imobilizado:			
Terrenos e Benfeitorias	389.912.711,50		
Edifícios	771.717.934,50		
Máquinas, Equipamentos, Instalações Industriais, Ferramentas Especiais, Móveis, Utensílios e Veículos	7.459.330.503,30		
	8.620.961.149,30		
Menos: Provisão para Depreciação e Amortização	1.536.948.148,50	7.084.013.000,80	
Máquinas, Equipamentos e Instalações em Trânsito		237.994.913,30	7.322.007.914,10
Pendente:			
Diversos Custos e Despesas de Pré-Produção a Amortizar			284.244.500,00
Total Ativo			16.470.833.646,90
Contas de Compensação:			
Bancos Conta Cobrança		628.584.198,20	
Caução de Valores		54.000,00	
Ações Recebidas em Caução		100.000,00	
Bancos — Valores em Custódia		60.929.191,60	
Locações Contratadas		50.360.501,40	
Adicional Imp. Renda Recolhido — Lei 1.474		50.521.775,80	
Avais Prestados a Terceiros		17.583.401,90	
Bens Hipotecados (A preço de Custo)		64.504.224,00	872.637.292,90
Total Geral			17.343.470.939,80

PASSIVO

	Cr$	Cr$	Cr$
Exigível a Curto Prazo:			
Obrigações a Pagar		774.476.111,40	
Financiamento do Estrangeiro a Pagar ao Câmbio Livre		503.050.450,00	
Fornecedores, Impostos, Juros e Outras Contas a Pagar		3.129.053.345,90	
Fundo de Resgate de Partes Beneficiárias		17.224.580,50	
Conta Especial (BNDE)		11.910.171,40	
Reserva para Diversos Encargos		444.650.275,10	4.880.114.934,30
Exigível a Longo Prazo:			
Obrigações a Pagar		1.925.649.646,90	
Financiamento do Estrangeiro a Pagar ao Câmbio Livre		751.464.705,00	
Contas a Pagar		184.291.100,00	
Reserva para Diversos Encargos		544.064.727,00	3.401.670.178,90
Pendente:			
Provisão para Devedores Duvidosos		200.000.000,00	
Reserva para Leis Sociais		271.345.839,00	
Reservas Diversas		32.008.318,70	503.354.157,70
Não Exigível:			
Capital em Ações no valor nominal de Cr$ 100,00 cada, autorizadas e integralizadas			
Ações Ordinárias	4.671.341.600,00		
Ações Preferenciais	1.486.086.000,00	6.157.427.600,00	
Reserva Legal		179.174.548,30	
Reserva para Dividendos Preferenciais		118.886.880,00	
Lucros Não Distribuídos		1.226.875.347,70	7.682.364.376,00
Total Passivo			16.470.833.646,90
Contas de Compensação			
Títulos em Cobrança		628.584.198,20	
Valores em Caução		54.000,00	
Caução da Diretoria		100.000,00	
Valores Depositados em Custódia		60.929.191,60	
Locadores		50.360.501,40	
Adicional Imp. Renda de Terceiros — Lei 1.474		50.521.775,80	
Títulos de Terceiros Avalizados		17.583.401,90	
Bens em Garantia (A preço de Custo)		64.504.224,00	872.637.292,90
Total Geral			17.343.470.939,80

Continuação

DEMONSTRAÇÃO DE LUCROS E PERDAS DO EXERCÍCIO EM 30 DE JUNHO DE 1961

RESULTADO DO EXERCICIO

	Cr$	Cr$
Renda Bruta:		
Vendas	26.771.969.724,50	
Rendas Diversas	59.916.369,30	26.831.886.093,80
Custos e Despesas:		
Custo Industrial dos Produtos Vendidos	19.291.128.280,60	
Despesas de Vendas, de Administração e Outras	1.280.753.681,30	
Juros	493.199.483,60	
Impostos	3.966.721.002,90	25.031.802.448,40
Lucro Líquido do Exercício		1.800.083.645,40

DISTRIBUIÇÃO DO LUCRO LIQUIDO

	Dos Lucros já Aprovados pelos Senhores Acionistas	Para Aprovação na Próxima Assembléia Geral Ordinária dos Senhores Acionistas	Total
	Cr$	Cr$	Cr$
Saldo dos Lucros Distribuídos do Balanço encerrado em 30-6-60	670.234.630,90		670.234.630,90
Lucro Líquido do Exercício	1.006.072.220,30	794.011.425,10	1.800.083.645,40
	1.676.306.851,20	794.011.425,10	2.470.318.276,30
Distribuição durante o ano findo em 30-6-61			
Dividendos Distribuídos em Dinheiro, Menos Cr$ 106.807.720,00 Dividendos Distribuídos Retirados da Reserva para Dividendos Preferenciais	585 633.506,00		585.633.506,00
Bonificação Distribuída em Ações	382.427.600,00		382.427.600,00
Aumento ao Fundo de Resgate de Partes Beneficiárias Decorrentes da Bonificação	7 367.103,50		7.367.103,50
	975.428.209,50		975.428.209,50
Distribuição Segundo os Estatutos			
Reserva Legal	50.703.611,00	39 700.571,30	90.004.182,30
Fundo de Resgate de Partes Beneficiárias	30.182.166,60	16.967.230,10	47.149.396,70
Conta Especial B.N.D.E.		11.910.171,40	11.910.171,40
Reserva para Dividendos Preferenciais	53.581.100,00	65.005.780,00	118.886.880,00
Reserva para Participação de Partes Beneficiárias	25.258,50	38.830,20	64.088,70
	134.392.136,10	133.622.583,00	268.014.719,10
Lucros Não Distribuídos	566.486.505,60	660.388.842,10	1.226.875.347,70

Em, 3 de agôsto de 1961. — *William Max Pearce*, Diretor-Gerente Geral. — *Euclydes Arantha Netto*, Diretor. — *Paulo de L. Quartim Barbosa*, Diretor-Tesoureiro. — *David Brady, III*, Diretor. — *Waldemar Geoffroy* Diretor de Vendas. — *Geraldo R. Hough*, Diretor-Financeiro. — *Mário da Câmara*, Diretor. — *Robert J. Jesperson*, Diretor de Previsões e do Contrôle de Contabilidade. — *Pierre Sémérenn*, Diretor. — *Reynaldo Cesar*, Contador Geral C.R.C. — SP. 35.573.

PARECER DO CONSELHO FISCAL

Os membros do Conselho Fiscal da Willys Overland do Brasil S. A. — Indústria e Comércio, abaixo assinados, no cumprimento do que lhes assumbe o item III, art. 127 do Decreto-lei Federal n.º 2.627, de 26 de setembro de 1940, depois de cuidadoso exame do Relatório e Contas da Diretoria, Balanço Geral, Inventário e Conta de Lucros e Perdas, são de parecer que as operações e negócios do exercício findo em 30 de junho de 1961 devam ser aprovados pelos Srs. Acionistas.

Em, 7 de agôsto de 1961. — *Francisco Finamore*. — *Décio Halston Fonseca* — *Luiz Simões Lopes*

PARECER DOS AUDITORES

Ilmos. Srs. Diretores da Willys Overland do Brasil S. A — Indústria e Comércio

Examinamos o balanço geral da Willys Overland do Brasil S.A. — Indústria e Comércio levantado em 30 de junho de 1961 e a respectiva demonstração de lucros e perdas referente ao ano findo naquela data. O nosso exame foi efetuado de acôrdo com as normas usuais de auditoria e conseqüentemente incluiu as provas nos livros de escrituração e outros processos técnicos de comprovação que consideramos necessários nas circunstâncias.

Após 6 de junho de 1950 a Companhia vem importando máquinas com suspensão de pagamento dos respectivos direitos alfandegários, mediante assinatura de têrmos de responsabilidade. Enquanto não seja promulgada a legislação em tramitação no Congresso, a qual estende a isenção de direitos aduaneiros às importações posteriores a 6 de junho de 1959, existe um passivo contingente relativo àqueles direitos e para os quais não há provisão contábil.

Em nossa opinião, dependendo do efeito na posição financeira da obrigação que poderá resultar da questão comentada no parágrafo anterior, o balanço geral acima e a respectiva demonstração da conta de lucros e perdas refletem a posição financeira da Willys Overland do Brasil S.A. — Indústria e Comércio em 30 de junho de 1961 e os resultados das suas operações referentes ao ano findo naquela data, e foram preparados de acôrdo com os princípios de contabilidade geralmente aceitos, aplicados sôbre bases semelhantes às do ano anterior.

São Paulo, 5 de agôsto de 1961. — Arthur Andersen & Co. CRC — GB. 8 — Gerente Responsável, *George Stewart Loudon*, Contador — CRC. GB 5.205.

(133-141 — 30-8-61 — Cr$ 3.060,00).

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

BALANÇO GERAL ENCERRADO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1961

ATIVO

	Cr$	Cr$
ITIVO FIXO		
Imobilizações	2.757.332.629,90	
Máquinas e Instal. Industriais	5.464.333.752,00	
Ferramentas, Equipamentos e Veículos	2.061.555.067,10	
Em Construção	454.760.027,30	
Adiantamentos s| Aquisições do Ativo Fixo	20.791.803,00	10.758 774.279 30
PARTICIPAÇÕES		40.000.000,00
ATIVO REALIZAVEL A LONGO PRAZO		
Devedores — Empresas Coligadas	120.000.000,00	
Devedores — Outros	345.988.386,10	
Títulos	20.275.000,00	486.263.386,10
ATIVO REALIZAVEL A CURTO E MÉDIO PRAZO		
Estoques	6.990.200.428,30	
Adiantamentos s| Mercadorias a Receber	1.158.646.796 30	
Empresas Coligadas	3.490.278,80	
Contas Correntes e Outros	228.348.784,00	8 380.686.287,40
ATIVO DISPONIVEL		
Caixas	1.069.448,60	
Bancos	262.562.051,50	
Valores	912.426.321,40	1.176.057.821,50
CONTAS DE RESULTADO PENDENTE		255.431.834,90
Contas de Compensação		13.699.199,70
		21.110.912.808,90

PASSIVO

	Cr$	Cr$
PASSIVO NAO EXIGIVEL		
Capital Social	7.850.000.000,00	
Reserva Legal	111.000.000,00	
Reservas Especiais	947.335.390,50	
Fundo de Depreciação	1.493.304.077,80	
Outros Fundos	332.772.961,60	10 634.412.629,90
FUNDOS PARA DIVIDAS INCERTAS		
Provisões		1.654.309.143,30
PASSIVO EXIGIVEL A LONGO PRAZO		
B.N.D.E.		69.753.065,40
PASSIVO EXIGIVEL A PRAZO MÉDIO		
Emprêsas Coligadas	741.309.243,00	
Agios Financiados	1.148.770.131,60	
C|Correntes e Outros	13.126.160,00	1.903.205.534,60
PASSIVO EXIGIVEL A CURTO PRAZO		
Emprêsas Coligadas	656.112.549,50	
Agios Financiados	1.485.347.346,90	
Fornecedores	2.018.003.168,50	
C|Corerntes e Outros	1.685.988.361,30	
Bancos	82.418.003,90	5 927.869 430,10
LUCRO		
Saldo de Anos Anteriores	41.678.453,70	
Lucro dêste Exercício	865.985.352,20	907.663.805,90
Contas de Compensação		13.699.199,70
		21 110.912.808,90

DEMONSTRAÇÃO DA CONTA DE LUCR OS E PERDAS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1961

DÉBITO

	Cr$
Despesas Gerais	830.741.951,30
Impostos	4.680.324.609,00
Juros	706.825.242,60
Amortização do Ativo	1.242.040.124 30
Desvalorização de Devedores	957.931,90
Encargos Extraordinár os	194.650.097,10
Formação de Reservas Especiais	274.197.788,00
Formação de Reserva Legal	46.000.000,00
Lucros e Perdas	865.985.352,20
	8.841.723.016,40

CRÉDITO

	Cr$
Produto das Operações Sociais	8 625.852.535,10
Rendas Diversas	162.108.971,30
Rendas de Participações	15.000.000,00
Roversão de Reservas e Provisões	38.761.510,00
	8.841.723.016,40

(AUSENTE)
PROF. DR. HEINRICH NORDHOFF
Diretor Presidente

(ASSINADO)
OLAVO EGYDIO DE SOUZA ARANHA
1.o Diretor Vice-Presidente

(AUSENTE)
DR. WOLFGANG SIEBERT
2.o Diretor Vice-Presidente

(ASSINADO)
DR. FRIEDRICH WILHELM SCHULTZ-WENK
Diretor Superintendente

(ASSINADO)
JOAQUIM MONTEIRO DE CARVALHO
Diretor Secretário

(ASSINADO)
FRITZ JENSEN
Diretor Tesoureiro

(ASSINADO)
ORESTES LEVITZCHI
Contador — Reg. 15431 — CRC. S. P.

PARECER DO CONSELHO FISCAL

Os membros do Conselho Fiscal da VOLKSWAGEN DO BRASIL, INDUSTRIA E COMERCIO DE AUTOMÓVEIS S.A. tendo examinado o Balanço Geral e a Demonstração da Conta de Lucros e Perdas e demais documentos da gestão, relativos ao exercício de 1961, acharem tudo na mais perfeita ordem e exatidão, razão pela qual são de parecer que os mesmos devem ser aprovados pelos Senhores Acionistas.

(ASSINADO)
DR. MANOEL BAYARD D'ARRIAGA LUCAS DE LIMA
Conselheiro Fiscal

(ASSINADO)
FERNANDO E. LEE
Conselheiro Fiscal

(ASSINADO)
DR. HANS OTTO SCHULTZ
Conselheiro Fiscal

(297869 — Cr$ 14.300,00)

V — DADOS GERAIS SÔBRE AS FÁBRICAS DE VEíCULOS

(Informações fornecidas pelas emprêsas)

FÁBRICA NACIONAL DE MOTORES S.A.

Escritório Central: Praça Mauá, 7 - 14.º - Rio de Janeiro, GB.
Escritório em São Paulo: Rua Independência, 1.032
Fábrica: Estrada Rio-Petrópolis, km 23.

— **Capital registrado:**

Cr$ 12.000.000.000,00

— **Área total dos terrenos:**

54.000.000 metros quadrados

— **Área construída das edificações:**

172.000 metros quadrados

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

US$ 26.500.000,00

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

12.000 caminhões e 6.000 automóveis

— **Número de empregados:**

3.840

— **Impostos pagos (Federais, Estaduais e Municipais), em 1961:**

Federais	—	Cr$ 227.300.000,00
Municipais	—	Cr$ 2.800.000,00
Estaduais	—	Cr$ 262.600.000,00

— **Compras efetuadas no País, em 1961:**

Cr$ 3.824.009.753,50

FORD MOTOR DO BRASIL S.A.

Av. Henry Ford, n.º 1787 — Ipiranga
Caixa Postal, 8062 — São Paulo - SP.

— **Data de fundação:**

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

— **Capital registrado (em 31 de agôsto de 1962):**

Cr$ 4.589.000.000,00

— **Data de lançamento dos autoveículos:**

De acôrdo com aprovação do GEIA em 8 de fevereiro de 1957, os planos originais previam a fabricação dos seguintes tipos de caminhões: F-100, F-350 e F-600, lançados em 1957. Em 1961 foi lançada uma versão Diesel do Caminhão F-600. Em dezembro de 1960 foi introduzido o trator 8BR. Em abril de 1962 foi lançada nova cabine dos caminhões.

— **Área total dos terrenos:**

2.189.408 m²

— **Área construída:**

119.089 m²

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

De 1957 (data da aprovação dos planos de fabricação de caminhões) até 31-8-1962: US$ 25.241.253,53

— **Capacidade de produção anual:**

Em um turno	—	30.000 Caminhões
		6.000 Tratores
Em dois turnos	—	52.500 Caminhões
		9.000 Tratores

— **Programa de produção para 1962:**

Em um turno — 19.000 Veículos

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

Caminhão F-100-A — 98%
Caminhão F-350-A — 98%
Caminhão F-600-A — 98%
Trator 8BR — 88%

— **Contribuição fiscal: Total dos impostos pagos à União, Estado e Município em 1961:**

Cr$ 3.990.200.000,00

— **Valor das compras locais em 1961:**

Cr$ 8.626.264.000,00

— **Dados de produção:**

Número total de unidades por tipos em 1957, 1958, 1959, 1960, 1961 e janeiro a agôsto de 1962:

1957	1958	1959	1960	1961	1962 jan./agôsto
F-100 641	F-100 1	F-100A 4755	F-100A 5388	F-100A 3877	F-100A 3432
F-100A 576	F-100A 3230	F-350A 1623	F-350A 3866	F-350A 2164	F-350A 2090
F-250 162	F-600 28	F-600A 10860	F-600A 9838	F-600A 7798	F-600A 6327
F-350 859	F-600A 7478		8BR** 32	F-600A* 189	F-600A* 639
F-500 246	G-700 110			8BR** 1246	8BR** 1838
F-600 1878					
F-600A 2878					
G-700 1020					
Total: 8260	10.847	17238	19124	15274	14326

* Diesel
** Trator

— **Número de empregados:**

Em 31 de dezembro de 1961: 3.223
Até 30 de agôsto de 1962 : 3.785

— **Salários pagos:**

Em 1961 : Cr$ 1.265.108.355,10
Até 30 de agôsto de 1962: Cr$ 1.393.739.684,40

— **Previdência Social:**

Em 1961 : Cr$ 154.102.239,40
Até 30 de agôsto de 1962: Cr$ 142.093.320,80

GENERAL MOTORS DO BRASIL S. A.

Av. Goiás, 1.805 — São Caetano do Sul — SP.
Caixa Postal n.º 8.200 — São Paulo — Capital

— **Data de fundação:**
26 de fevereiro de 1925

— **Capital registrado:**
Cr$ 4.476.720.000,00

— **Data de lançamento dos autoveículos:**

Caminhão Chevrolet 6503: Em dezembro de 1956 foi aprovado o plano para fabricação do caminhão Chevrolet, tipo médio, modêlo 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, modêlo 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	—	231.613 m²
Fábrica em São José dos Campos	—	1.634.008 "
Outras	—	387.034 "
T o t a l	—	2.252.655 m²

— **Área construída:**
Total 159.723 m²

Em São Caetano do Sul, SP

Prédios de Administração	—	4.223 m²
Estamparia	—	5.285 "
Linha de Montagem	—	31.274 "
Armazéns	—	13.700 "
Outras	—	41.384 "
T o t a l	—	95.866 m²

Em São José dos Campos, SP

Fundição	—	20.873 m²
Usinagem e Montagem	—	33.569 "
Outras	—	9.415 "
T o t a l	—	63.857 m²

— **Investimento em moeda estrangeira sem cobertura cambial:**
US$ 22,3 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 1962:**
19.096 unidades

— **Porcentagem de nacionalização dos veículos (em pêso):**
Chevrolet 6.000 — 98,04%
Chevrolet 3.100 — 96,73%

— **Contribuição fiscal: Total de impostos pagos à União, Estado e Município, em 1961, exclusive ágios e direitos aduaneiros:**
Cr$ 2.359.134.874,70

— **Valor das compras locais em 1961:**
Cr$ 9.426.203.000,00

— **Dados de produção:**

M o d ê l o	1957	1958	1959	1960	1961	Jan/Agosto 1962
Chevrolet 3100 - 114"	278	1.453	3.153	4.240	4.079	4.128
Chevrolet 6400 - 156.5"	—	—	—	424	491	440
Chevrolet 6500 - 174.5"	4.868	7.896	14.011	13.514	9.119	8.057
T o t a l	5.146	9.349	17.164	18.178	13.689	12.625

— **Número de empregados:**
Em 31.12.1961 — 4.687
Em 31. 8.1962 — 5.528

— **Salários pagos:**
No ano de 1961 — Cr$ 1.607.136.952,00
1962 — até 31.8 — Cr$ 1.777.859.203,00

— **Previdência Social:**
1961 — Cr$ 180.019.640,00
1962 — Cr$ 193.516.773,40 (até 31-8)

INTERNATIONAL HARVESTER MÁQUINAS, S. A.

Rua Oriente, 57 — São Paulo — Brasil

— **Data da fundação:**
26 de maio de 1926

— **Capital registrado:**
Cr$ 1.636.116.000,00

— **Data do lançamento dos autoveículos:**
setembro de 1958 — CAMINHÃO N -184
outubro de 1960 — CAMINHÃO NV-184

— **Área total dos terrenos:**
121.100 m²

— **Área construída:**
32.100 m²

— **Investimento em moeda estrangeira sem cobertura cambial:**
US$ 6.000.000,00

— **Capacidade de produção anual:**
Em um turno — 6.000 veículos
Em dois turnos — 10.500 veículos

— **Programa de produção para 1962:**
Em um turno — 1.550 veículos

— **Porcentagem de nacionalização dos veículos (em pêso):**
95,23% — outubro de 1962
98,30% — durante 1963

— **Contribuição fiscal: Total de impostos pagos à União, Estado e Município, exclusive ágios e direitos aduaneiros:**
Cr$ 226.356.322,00 (até 30-8-62)

— **Valor das compras locais em 1962:**
Cr$ 1.258.141.458,00 (até 30-8)

— **Dados de produção desde o início da fabricação:**
até 30.8.62 — 4.711 unidades
1958 — 475; 1959 — 833; 1960 — 1.200; 1961 — 1.024 e 1962 (até 30.8) — 1.179

— **Número de empregados em 30-8-62:**
851

— **Salários pagos:**
1962 — Cr$ 322.651.685,00 (até 30-8)

— **Previdência Social:**
1962 — Cr$ 53.574.563,00 (até 30-8)

MERCEDES-BENZ DO BRASIL S. A.

Via Anchieta Km 15/16 — São Bernardo do Campo — SP.
Caixa Postal, 202 — São Bernardo do Campo
Rua da Consolação, 65 - 4.º andar - Caixa Postal, 6554
São Paulo

— **Data da fundação:**

7 de outubro de 1953

— **Capital registrado:**

Cr$ 7.600.000.000,00

— **Data de lançamento dos autoveículos:**

Início da fabricação de caminhões: Agôsto de 1956
Início da fabricação de ônibus : Maio de 1958

— **Área total dos terrenos:**

Total com campo de provas: 485.400 m²
Só da fábrica : 324.400 m²

— **Área construída:**

120.852 m² (útil)

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

US$ 15.323.220,05

— **Capacidade de produção anual, em um turno de trabalho:**

Caminhão médio (LP/LAP 321) :	9.600
Caminhão pesado (LP 331 S) :	1.920
Ônibus integral (0 321 H/HL) :	1.800
Total	13.320

— **Programa de produção para 1962:**

Caminhão médio (LP321) :	7.823
Caminhão (4x4) LAP 321) :	89
Caminhão pesado (LP 331 S) :	461
Ônibus integral (0 321 H/HL) :	705
Total	9.078

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

Caminhão médio (LP/LAP 321) : 98,9%
Caminhão pesado (LP 331 S) : 94,0%
Ônibus integral (0 321 H/HL) : 99,2%

— **Contribuição fiscal: Total de impostos pagos à União (inclusive impôsto de consumo), Estado e Município, em 1961, exclusive ágios e direitos aduaneiros:**

Cr$ 1.833.898.300,50

— **Valor das compras no País em 1961:**

Cr$ 9.030.764.965,00

— **Dados de produção:**

1960:	Caminhão médio (LP/LAP 321) :	7.536
	Caminhão pesado (LP 331 S) :	1.022
	Ônibus integral (0 321 H/HL) :	1.034
	Total	9.592
1961:	Caminhão médio (LP/LAP 321) :	5.590
	Caminhão pesado (LP 331 S) :	302
	Ônibus integral (0 321 H/HL) :	1.108
	Total	7.000
*1962:	Caminhão médio LP/LAP 321) :	3.469
	Caminhão pesado (LP 331 S) :	189
	Ônibus integral (0 321 H/HL) :	398
	Total	4.056

* 1.º semestre

— **Número de empregados:**

em 31.12.60: 5.601
em 31.12.61: 5.081
em 31.07.62: 5.064

— **Salários pagos:**

em 1960 : Cr$ 1.206.171.627,00
em 1961 : Cr$ 1.850.389.530,00
1962 (1.º sem.) : Cr$ 1.155.635.152,00

— **Previdência Social:**

em 1960 : Cr$ 184.844.387,00
em 1961 : Cr$ 305.920.233,00
1962 (1.º sem.) : Cr$ 200.563.719,00

SCANIA-VABIS DO BRASIL S/A - VEÍCULOS E MOTORES

Fábrica e Escritório Geral: Av. José Odorizzi, 151
(Via Anchieta, km 21) — São Bernardo do Campo
Caixa Postal, 8037 — São Paulo

— **Data da fundação:**
1.º de julho de 1960

— **Capital registrado:**
Cr$ 678.000.000,00

— **Data de lançamento dos autoveículos:**
Julho de 1960

— **Área total dos terrenos:**
142.000 m²

— **Área construída:**
28.000 m²

— **Investimento em moeda estrangeira sem cobertura cambial:**
Swedish crown 4.030.000,00

— **Capacidade de produção anual:**
2.000 produtos

— **Programa de produção para 1962:**
1.600 produtos

— **Porcentagem de nacionalização dos veículos (em pêso):**
92%

— **Valor das compras nacionais até 30.8.62:**
Cr$ 4.226.343.139,50

— **Contribuição fiscal: Total de impostos pagos à União, Estado e Município até 30.8.62, inclusive direitos aduaneiros:**
Cr$ 1.126.272.974,90

— **Dados de produção — desde o início de fabricação:**
1.403 unidades

— **Número de empregados em 30.8.62:**
645

— **Salários pagos em 1962 até 30.8:**
Cr$ 401.184.203,00

— **Previdência Social em 1962 até 30.8:**
Cr$ 78.370.969,30

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

Fábrica: Via Anchieta Km. 23 - S. Bernardo do Campo-SP
Caixa Postal, 6224 - SP
Sede: São Bernardo do Campo-SP

— **Data da fundação:**

5 de maio de 1958

— **Capital registrado:**

Cr$ 1.600.000.000,00

— **Data de lançamento dos autoveículos:**

Março de 1959	—	Automóvel SIMCA-CHAMBORD
Agôsto de 1960	—	Automóvel SIMCA-PRÈSIDENCE
Abril de 1962	—	Automóvel RALLYE ESPECIAL
Novembro de 1962	—	Utilitário JANGADA

— **Área total dos terrenos:**

275.100 m² — São Bernardo do Campo

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

US$ 3.400.000,00

— **Capacidade de produção anual:**

Em um turno	—	10.000 veículos
Em dois turnos	—	16.000 veículos

— **Programa de produção para 1963:**

10.000 veículos

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

99,33%

— **Contribuição fiscal: Total de impostos pagos à União, Estado e Município, em 1959, 1960, 1961 até 31-7-62, exclusive ágios e direitos aduaneiros:**

1959 — Cr$ 201.276.960,00
1960 — Cr$ 612.027.491,00
1961 — Cr$ 1.330.902.609,40
1962 — Cr$ 927.299.462,40 — até 31-7

— **Valor das compras locais:**

1959 — Cr$ 720.100.000,00
1960 — Cr$ 1.956.500.000,00
1961 — Cr$ 3.885.000.000,00
1962 — Cr$ 3.549.728.152,60 — até setembro

— **Dados de produção:**

Em 1959 — 1.217 veículos
Em 1960 — 3.633 veículos
Em 1961 — 5.824 veículos
Em 1962 — 4.333 veículos — até agôsto

— **Número de empregados:**

Em 31-12-59 — 480
Em 31-12-60 — 890
Em 31-12-61 — 990
Em 30- 9-62 — 1.269

— **Salários pagos:**

Em 1959 — Cr$ 87.793.000,00
Em 1960 — Cr$ 208.742.158,00
Em 1961 — Cr$ 426.815.398,00
Em 1962 — Cr$ 328.644.886,00 — até julho

— **Previdência Social:**

Em 1959 — Cr$ 14.399.219,10
Em 1960 — Cr$ 30.947.136,00
Em 1961 — Cr$ 72.211.136,20
Em 1962 — Cr$ 82.568.186,30 — até setembro

TOYOTA DO BRASIL S.A. - INDÚSTRIA E COMÉRCIO

Estrada de Piraporinha — Km 23
São Bernardo do Campo - SP.

— **Data da fundação:**
23 de janeiro de 1958

— **Capital registrado:**
Cr$ 1.131.000.000,00

— **Data do lançamento dos veículos:**
22 de maio de 1959

— **Área total dos terrenos:**
192.363 m²

— **Área construída:**
12.928 m²

— **Investimento em moeda estrangeira sem cobertura cambial:**
US$ 1.500.000,00

— **Capacidade de produção anual:**
500 unid. p/ mês — horário 8 h. p/ dia

— **Programa de produção para 1962:**
Um turno — 700 unidades

— **Porcentagem de nacionalização dos veículos (em pêso):**
97%

— **Contribuição fiscal: Total de impostos pagos à União, Estado e Município, em 1961, exclusive ágios e direitos aduaneiros:**
Cr$ 11.309.842,00

— **Valor das compras locais em 1961:**
Cr$ 133.840.341,40

— **Dados de produção:**
Em 1961 — 007
1° semestre de 1962 — 207

— **Número de empregados:**
Em 31.12.61 — 92
Em 30.06.62 — 155

— **Salários pagos:**
No ano de 1961 — Cr$ 15.072.871,80
1.° semestre de 1962 — Cr$ 15.641.928,00

— **Previdência Social:**
No ano de 1961 — Cr$ 2.277.050,70
No 1.° semestre de 1962 — Cr$ 2.005.569,50

VEMAG S/A — VEÍCULOS E MÁQUINAS AGRÍCOLAS

Rua Vemag, 1.036 — Ipiranga
São Paulo-SP.

— **Data de fundação:**

Julho de 1945

— **Capital registrado:**

Cr$ 4.300.000.000,00

— **Data de lançamento dos autoveículos:**

Camioneta	— Novembro de 1956
Candango	— Fevereiro de 1958
Carro de passageiros	— Abril de 1958

— **Área total dos terrenos:**

1.146.656 m²

— **Área construída:**

73.083 m²

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

US$ 2.422.000,00

— **Capacidade de produção anual:**

Em um turno	— 16.000 veículos
Em dois turnos	— 28.000 veículos

— **Programa de produção para 1963:**

Em um turno — 22.196 veículos

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

Carros de Passageiros	—	99,248%
Camioneta	—	96,091%
Candango	—	96,241%

— **Contribuição fiscal em 1962: Total de impostos pagos à União, Estado e Município, até 31.8, exclusive ágios e direitos aduaneiros:**

Cr$ 1.174.841.000,00

— **Valor das compras locais em 1962 até 31.8:**

Cr$ 3.996.384.000,00

— **Dados de produção:**

1956	—	173 unidades
1957	—	1.167 unidades
1958	—	4.867 unidades
1959	—	6.265 unidades
1960	—	9.143 unidades
1961	—	11.008 unidades
1962	—	9.403 unidades (até 31.8)

— **Número de empregados:**

Em 31.12.61	—	3.089
Em 31.08.62	—	3.711

— **Salários pagos:**

No ano de 1961	—	Cr$ 892.665.085,40
No 1.º semestre de 1962	—	Cr$ 698.464.353,70

— **Previdência Social:**

No ano de 1961	—	Cr$ 175.395.815,20
No 1.º semestre de 1962	—	Cr$ 136.930.945,60

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

Via Anchieta, km 23,5 — São Bernardo do Campo-SP.
Caixa Postal 8406 — São Paulo
Avenida Paulista, 2023, lojas 100 A, B, C e D
São Paulo-SP.

— **Dada da fundação:**

23 de março de 1953

— **Capital registrado:**

Cr$ 10.003.000.000,00

— **Data de lançamento dos autoveículos:**

Kombi	—	2 de setembro de 1957
Sedan	—	7 de janeiro de 1959
Karman-Ghia	—	2 de maio de 1962

— **Área total dos terrenos:**

728.080 m²

— **Área construída:**

190.000 m²

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

DM 91.000.000,00

— **Capacidade de produção anual:**

Em dois turnos — 55.000 veículos

— **Programa de produção para:**

1963	—	diàriamente	300 veículos
1964	—	diàriamente	350 veículos
1965	—	diàriamente	400 veículos

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

Kombi em 31.8.62 — 98,04%
Sedan em 31.8.62 — 97,62%

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

em 1959 — Cr$ 1.135.000.000,00
em 1960 — Cr$ 2.048.000.000,00
em 1961 — Cr$ 4.680.000.000,00

— **Valor das compras locais:**

em 1959 — mais de Cr$ 2.000.000.000,00
em 1960 — mais de Cr$ 7.000.000.000,00
em 1961 — mais de Cr$ 17.000.000.000,00

— **Dados de produção:**

	1957	1958	1959	1960	1961	1962 (até 31.8)
Kombi	370	4.818	8.383	11.299	16.315	9.276
Sedan	—	—	8.445	17.059	31.025	25.081
Totais	370	4.818	16.828	28.358	47.340	34.357

— **Número de empregados:**

em 31.12.59 — 3.718
em 31.12.60 — 7.924
em 31.12.61 — 7.998
em 31.08.62 — 8.551

— **Salários pagos:**

No ano de 1959 — Cr$ 465.000.000,00
1960 — Cr$ 1.107.000.000,00
1961 — Cr$ 2.497.000.000,00
De 1.1.62 a 31.8.62 — Cr$ 2.456.000.000,00

— **Previdência Social:**

No ano de 1959 — Cr$ 49.000.000,00
1960 — Cr$ 116.000.000,00
1961 — Cr$ 275.000.000,00
De 1.1.62 a 31.8.62 — Cr$ 269.000.000,00

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

Rua Líbero Badaró, 293 - 20.º andar
São Paulo

— Data da fundação da emprêsa:

26 de abril de 1952

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

Início da fabricação de veículos pròpriamente dita, em junho de 1956;
Em 28 de julho de 1958 foi lançada a "Rural Jeep";
Em 12 de novembro de 1959 o "Renault Dauphine";
Em 16 de novembro de 1959 a "Rural Jeep" modêlo 1960;
Em 25 de março de 1960 o "Aero Willys";
Em 9 de dezembro de 1960 o "Pick-Up Jeep";
Em 3 de julho de 1961 o "Utilitário Jeep Universal Mod. 101";
Em 25 de novembro de 1961 o "Willys-Interlagos";
Em 24 de junho de 1962 o "Renault Gordini".
O motor para veículos foi apresentado pela Willys, em 31 de janeiro de 1958.

— Área total dos terrenos (em 30.6.62):

Em São Bernardo do Campo	—	434.727,59 m²
Em Taubaté	—	940.633,02 m²
Em Brasília	—	8.416,00 m²
Total		1.383.776,61 m²

— Área construída (em 30.6.62):

Em São Bernardo do Campo	—	143.486,61 m²
Em Taubaté	—	15.580,56 m²
Em Brasília	—	328,00 m²
Total		159.395,17 m²

— **Capital (em 30.6.62):**

Cr$ 7.355.913.100,00

— **Investimento em moeda estrangeira, sem cobertura cambial até 30.6.62:**

US$ 27.614.645,45

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

Capacidade atual: 60.000 unidades

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

até 31.8.62:

Jeep	—	99,72%
Rural Jeep 4x4	—	99,78%
Rural Jeep 4x2	—	99,77%
Pick-up Jeep	—	99,78%
Aero Willys	—	99,75%
Renault Dauphine	—	98,93%
Renault Gordini	—	92,79%

— **Valor das compras locais (exercícios findos em 30 de junho de):**

1957	—	Cr$	396.067.000,00
1958	—	Cr$	1.207.303.000,00
1959	—	Cr$	4.708.287.000,00
1960	—	Cr$	7.105.722.000,00
1961	—	Cr$	15.931.697.000,00
1962	—	Cr$	22.428.047.000,00

— **Dados de produção (período de janeiro a dezembro):**

1957	—	9.275
1958	—	15.803
1959	—	23.747
1960	—	39.004
1961	—	42.601
1962 (até 31.8)	—	40.185
Total	—	170.615

Êsses algarismos compreendem:

Jeep Universal (inclusive modêlo 101)	84.141
Rural Jeep 4x4	24.783
Rural Jeep 4x2	9.815
Renault Dauphine	18.315
Renault Gordini	1.597
Aero Willys	22.415
Pickup Jeep	9.484
Willys-Interlagos	65
	170.615

— **Contribuição fiscal: Total de impostos pagos à União, ao Estado e ao Município (exercícios findos em 30 de junho de):**

1957 (em milhões de cruzeiros)	—	282,3
1958	—	295,8
1959	—	1.260,0
1960	—	1.907,8
1961	—	4.280,2
1962	—	6.086,6

— **Número de empregados (existentes em junho de):**

1957	—	569
1958	—	2.053
1959	—	4.459
1960	—	6.961
1961	—	6.874
1962	—	9.127

— **Salários pagos, inclusive gratificações (exercício findo em 30 de junho de):**

1957 (em milhares de cruzeiros)	—	31.500
1958	—	140.682
1959	—	536.773
1960	—	1.116.658
1961	—	2.243.689
1962	—	3.428.862

SINDICATO NACIONAL DA INDÚSTRIA DE TRATORES, MÁQUINAS AGRÍCOLAS, RODOVIÁRIAS
E DE TERRAPLENAGEM, CAMINHÕES, ÔNIBUS, AUTOMÓVEIS E VEÍCULOS SIMILARES

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES "ANFAVEA"
Av. Paulista, 2073 - 15.º andar - São Paulo

GRÁFICA BRESCIA LTDA.
São Paulo – Brasil