



1290001007



TCC/UNICAMP S0811

Curso de Ciências Econômicas
Instituto de Economia
UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS



MONOGRAFIA

A IMPLANTAÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL

Aluno(a): Jacqueline Aslan Souen

Orientador: Antonio Carlos Macedo e Silva

Banca Examinadora: Antonio Carlos Macedo e Silva
Sergio Silva

1989

INDICE

INTRODUÇÃO.....	01
1ª. PARTE: DA INDUSTRIALIZAÇÃO RESTRINGIDA AO PLANO DE METAS	
1.1. Pano de Fundo - dos anos 20 aos anos 50.....	02
1.2. A Polêmica Gudin x Simonsen.....	07
1.3. A Internacionalização do Capital.....	10
1.4. O Plano de Metas.....	17
2ª. PARTE: A EVOLUÇÃO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL	
2.1. A Caminho da Implantação da Indústria Automobilística..	25
2.2. Concluída a Implantação.....	31
2.3. Evolução da Produção ate 1970.....	35
2.4. O Papel da Indústria de Autopeças.....	41
2.5. Dados Estatísticos.....	43
3ª. PARTE: CONCLUSÃO	
Conclusão.....	52
Bibliografia.....	54

AGRADECIMENTOS

Gostaria de expressar meus agradecimentos aos professores Antonio Carlos Macedo e Silva, orientador deste trabalho, Mariano Laplane que contribuiu para a definição e realização de meu projeto de pesquisa e ao professor Sergio Silva, integrante da Banca examinadora.

INTRODUÇÃO

O objetivo a que me propus foi mostrar como transcorreu o processo de implantação da indústria automobilística no Brasil.

Esse trabalho foi dividido em duas partes. Na primeira, procurei mostrar o pano de fundo do período dos anos 20 aos anos 50, enfatizando o desenvolvimento industrial. Descrevi a polêmica Gudin x Simonsen para retratar a base do debate da época acerca da intervenção do Estado na economia. Ainda nessa primeira parte, tentei descrever qual a importância das transformações do capital mundial para o processo de industrialização brasileiro, especificamente, a industrialização automobilística.

Para fechar, procurei explicar a evolução das políticas governamentais do PLANO DE METAS.

Na segunda parte, meu intuito foi explicar como surgiram as primeiras linhas de montagem de veículos no Brasil, bem como a evolução para a produção integral. Procurei também reconstituir quais as providências do governo brasileiro para estimular a entrada e o desenvolvimento do capital externo no setor automobilístico. Por fim, reservei um espaço para esboçar a importância do setor de autopeças na evolução da indústria automobilística.

O trabalho se encerra com um item onde procurei arrematar as principais idéias, apresentando minhas conclusões a respeito do assunto abordado.

1a. PARTE
DA INDUSTRIALIZAÇÃO RESTRINGIDA
AO PLANO DE METAS

1.1. Pano de Fundo - dos anos 20 aos anos 50

Durante a década de 20 a economia brasileira era sustentada pelo setor agro-exportador.

O complexo exportador, que tinha por atividade nuclear o café, incluía as unidades de beneficiamento uma agricultura diversificada e um segmento urbano que abrigava o sistema de transporte, atividades comerciais e financeiras. Engendraram-se as pre-condições para o desenvolvimento do setor industrial. Graças ao dinamismo da atividade cafeeira e a formação de um capital excedente é que foi possível o surgimento das primeiras atividades industriais. Dessa forma, o capital cafeeiro subordinava o incipiente capital industrial, pois a acumulação capitalista industrial era determinada pelos rumos do capital cafeeiro. (1)

Como Sérgio Silva (2) explica, a indústria nascente (pré-20) era a de bens não duráveis, para atender a reprodução da força de trabalho. A imigração maciça garantida pelo Estado paulista assegurava mão-de-obra para o café e um mercado interno consumidor de bens de consumo não duráveis.

A indústria têxtil foi a que mais se desenvolveu, acompanhada pela indústria de alimentos e vestuário. O setor de bens de consumo leve desenvolveu-se atendendo a uma demanda prévia, utilizando uma tecnologia acessível, e com uma necessidade de investimentos suportável. (3)

A ascensão dos preços internacionais do café, a partir de 1886, aumentou o valor das exportações brasileiras, e conseqüentemente a capacidade de importar. Portanto a importação de máquinas e equipamentos para a indústria se tornou mais fácil. Os altos lucros, levaram os fazendeiros a transferir parte destes para a atividade industrial, e assim os primeiros passos na industrialização brasileira foram dados lado a lado com o café. (4)

De acordo com João Manuel (5), nos anos 20, ocorreu uma relativa modernização da indústria de bens de consumo duráveis, ligada ao período de ascensão de preços do café no pós-guerra. As dificuldades impostas pela guerra demonstraram a necessidade de se articular o setor industrial. O Estado iniciou uma série de medidas, incentivos fiscais e subsídios para a instalação de unidades produtoras diversificadas de bens de produção. Frente aos problemas de escola mínima e as dificuldades de financiamento por parte do setor privado, o Estado auxiliou a instalação de unidades produtoras, iniciando suas práticas intervencionistas no desenvolvimento industrial brasileiro.

(1) Ver: Silva, Sérgio. Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil

(2), (3) e (4) Id. *ibid.*

(5) Ver: Mello, João M.C. de. Capitalismo Tardio

Em 1924, instalou-se a Cia Brasileira de Cimento Portland, organizada com capital canadense e americano, e a Cia Siderúrgica Belgo-Mineira, que marcou o desenvolvimento da indústria do aço, pela associação do capital privado nacional com externo. Em ambas as unidades, além do capital estrangeiro, foi decisivo o apoio estatal, concedendo isenções de taxas aduaneiras sobre máquinas e equipamentos, tarifas especiais de transporte, financiamento etc. (6)

Segundo João Manuel (7), "o desenvolvimento industrial dos anos 20 salientou-se, simultaneamente, por uma profunda modernização da indústria de bens de consumo assalariado e pela diferenciação da estrutura industrial, com a pequena indústria do aço ganhando forças e com a indústria de cimento se implantando. Ambos os fatos teriam enorme importância quando a economia brasileira se recuperasse dos efeitos da crise de 1929".

Entre 1927/1928 o Brasil colheu safras espetaculares de café que levaram a um excesso de produção. Com a crise de 29 e a expectativa de uma nova grande safra o governo abandonou o programa de valorização (*) do café, através do qual procurava-se evitar as crises desse setor até então. A posição favorável da economia cafeeira até o final da década foi profundamente abatida com a bancarrota dos planos de valorização e a crise generalizada a nível mundial. (8)

O caráter dependente, em relação as exportações, da economia brasileira, fez com que esta se ressentisse da crise mundial. Afinal dependia-se de fatores exógenos sobre os quais não se tinha nenhum controle. (9)

Frente as grandes dificuldades econômicas do país, vários setores da sociedade reclamavam por mudanças radicais, que possibilitassem nosso desenvolvimento, principalmente no setor industrial. Os primeiros passos no setor industrial, já analisados, estavam dados no pré-30, subordinado pelo capital cafeeiro. Mas para o Brasil deixar o caráter agrário e passar a desenvolver-se industrialmente, mesmo em bases restritas, precisava de uma política econômica de promoção dos investimentos. (10)

Superada a crise de 29, o setor industrial evoluiu consideravelmente e um novo padrão de acumulação foi se esboçando. (11)

(6) Ver: Mello, João M.C. de. Capitalismo Tardio.

(7) Id. *ibid.*

(*) Sobre as políticas de valorização, consultar: Silva, Sergio Op. cit.

(8) Ver: Silva, Sérgio. Op. cit.

(9) Id. *Ibid.*

(10) Ver: Viana, Cibília da Rocha: Reforma de base e a política nacionalista de desenvolvimento - de GV a Jango

(11) Id. *Ibid.*

Durante a década de 30, o governo de Getúlio Vargas desenvolveu uma difícil tarefa de recuperação da economia nacional. A crise de 30 criou condições no plano econômico e político para se avançar o processo de constituição de um Estado Nacional e Capitalista, que criou novos aparelhos econômicos e instrumentos de regulação dos projetos industriais. (12)

As restrições externas, decorrentes da crise, que dificultando as exportações, prejudicaram a capacidade de importação, estimularam a industrialização. Houve uma diminuição no saldo da balança comercial e para economizar divisas privilegiou-se a importação dos insumos relativos as novas atividades industriais. Para isso, o governo de Vargas, iniciou um processo de substituição de importações através de políticas cambiais favoráveis a indústria. (13)

Como já mencionado, o início da industrialização deu-se no setor de não duráveis, principalmente nos ramos têxteis, alimentos e vestuário, onde a complexidade da estrutura produtiva, o investimento inicial e as economias de escala não se apresentavam como obstáculo. Porém, persistiam as limitações acima apontadas, inviabilizando o avanço do crescimento.

No Brasil, era preciso queimar etapas que os países avançados tiveram em seu desenvolvimento histórico, sendo fundamental para isso a intervenção direta do Estado na economia, organizando e fazendo parte dos investimentos, principalmente no setor de base onde o volume de recursos necessários para a inversão estava longe das possibilidades dos capitalistas. Esses além de não possuírem recursos suficientes, preferiam continuar com os bens leves onde os riscos eram menores. Os investimentos estrangeiros, por sua vez, eram escassos devido a II guerra mundial. Nessas circunstâncias o Estado, além de regulador, assumiu, nos anos 40, o papel de interventor e implantador de infra-estrutura, comandando basicamente a produção de bens intermediários. (14)

Segundo Viana (15), o empenho governamental em favor do setor industrial levou a uma considerável transferência de rendas para esse setor, prejudicando o agrário. Neste contexto enquadra-se a controvérsia da época sobre o planejamento econômico do Brasil, que será exposta mais adiante.

No governo de Dutra, a partir de 1945, rebaixaram-se as pretensões de aceleração do processo industrial e atenuaram-se as intervenções do Estado na economia. As estatais não foram desmobilizadas mas ficaram em patamares mínimos, cedendo importância ao fracassado Plano Salte. Nesse governo a principal meta era o combate a inflação (que atingiu níveis próximos a 20% em 1944-1945), adotando-se para isso uma política marcadamente ortodoxa. (16)

(12) Ver: Viana, Cibília da Rocha. Op. cit.

(13), (14) e (15) Id. ibid.

(16) Ver: Vianna, Sérgio Besserman - A política econômica na segundo Governo Vargas (1951-1954).

A partir de 1951, quando tomou posse pela segunda vez Getúlio Vargas, a preocupação com a questão industrial retornou.

Segundo Sérgio Viana (17), "a política econômica nesse período era preciso e coerente; foi determinada em consonância com um projeto bem definido que tornava possível a articulação de forças políticas e interesses divergentes em torno da ação governamental".

As pretensões do segundo Governo Vargas, como explica Sérgio Viana, eram de, num primeiro momento, realizar políticas contracionistas para o controle inflacionário e numa segunda fase ordenar as condições para o avanço industrial.

Formou-se, em 1950, a Comissão Mista Brasil-Estado Unidos (CMBEU), através da qual pode-se perceber a disposição norte-americana em financiar os programas de desenvolvimento do Terceiro Mundo. Essa Comissão era fundamental para o sucesso da segunda fase do projeto do Governo Vargas por duas razões. Primeiro, os financiamentos (do Banco Mundial e Eximbank) possibilitaram a superação dos gargalos na infra-estrutura econômica do país (basicamente energia, portos e transportes). Com isso, viabilizariam a entrada de investimentos diretos ou, ainda, de novos empréstimos. Segundo, a entrada de recursos facilitaria a expansão dos empreendimentos, sem prejudicar a política econômica de estabilização pretendida na primeira fase do governo. (18)

Fracassaram, tanto o plano de estabilização quanto o afluxo de capital estrangeiro para o financiamento de projetos industriais e infra-estrutura. (19)

Apesar desse fracasso, com a adoção do sistema de taxas múltiplas de câmbio, em 1953, através da instrução 70 da Sumac (ver mais adiante), houve um considerável aumento de recursos que serviram para o financiamento dos projetos industriais. Além disso, instalou-se o monopólio estatal do petróleo. (PETROBRAS-1953). (20)

Com todos os problemas decorridos da segunda administração Vargas, essa fase marcou uma considerável transformação na economia brasileira. Apesar de não se ter implantado a indústria pesada - com máquinas produzindo máquinas - pode-se observar um grande avanço que forneceu subsídios para o chamado salto de 1955. Instalaram-se as indústrias de base produtoras dos insumos intermediários indispensáveis, modernizou-se e diversificou-se a indústria de bens não duráveis e implantaram-se algumas unidades produtoras dos bens de consumo duráveis. (21)

No período de 56 a 60 a economia brasileira deu um grande salto no processo de industrialização. Elaborou-se o Plano de Metas com as pretensões de atacar os pontos defasados da economia e alterar toda a estrutura produtiva do país. (22)

(17) Ver: Viana, Sérgio Besserman. Op. cit.

(18), (19), (20) e (21) Id. ibid.

(22) Ver: Lessa, C. Quinze anos de política econômica

Nesse período (1956-1960), o governo realizou uma série de inversões para a ampliação da produção de energia e da indústria produtora de insumos básicos. A implantação destes setores contou apenas com o investimento estatal, a fim de garantir a independência do capital estrangeiro, que foi dirigido para outros setores como o automobilístico. (23)

Segundo Lessa (24), aumentou a produção de aço, cimento, da indústria química, de equipamentos, de máquinas, papel e celulose, tratores, metais não ferrosos; instalaram-se o setor de materiais elétricos pesado, a indústria naval e a indústria automobilística.

Traçado o perfil do desenvolvimento da economia brasileira, é possível se ter uma visão global do avanço industrial do país. Esse avanço culminou com a instalação dos setores de base e duráveis, destacando a indústria automobilística, explicada no quarto item dessa primeira etapa do trabalho.

(23) Ver: Lessa, C. Quinze anos de política econômica

(24) Id. *ibid.*

1.2. A Polêmica Gudin x Simonsen

Para efeito deste trabalho, o importante não é a polêmica, Gudin x Simonsen, em si. Ao decorrer sobre essa polêmica, tenho a intenção de mostrar as idéias básicas que fariam parte dos discursos da época acerca da implantação da indústria automobilística no país, enfatizando a controvérsia sobre o planejamento econômico e o intervencionismo estatal. As duas correntes de pensamento eram: por um lado Simonsen defendendo a industrialização planejada ou seja, a planificação da economia. Gudin, contrariamente a Simonsen, defendia a não participação do Estado na economia a não ser em alguns segmentos básicos como, por exemplo, saúde, educação, transporte, comunicações etc. (25)

Essa controvérsia sobre o planejamento econômico deu-se nos anos 40, época em que, pelas restrições advindas da conjuntura internacional, vinha se dando a "industrialização restringida".

Isto, como já visto, levou à ascensão de novos interesses de classe a nível de governo, ou seja o interesse industrial passou a ter peso nas decisões político-econômicas.

Tratarei aqui de abordar os principais aspectos ligados à discussão sobre o intervencionismo ou não do Estado na economia, abstendo-me das réplicas e trépicas, um tanto quanto acaloradas, de ambos conferencistas, assim como de detalhes técnicos, principalmente os demonstrados pelo Sr. Gudin.

O primeiro relatório apresentado foi o do Sr. Simonsen, intitulado "A PLANIFICAÇÃO DA ECONOMIA BRASILEIRA". Neste texto ele ressaltou a importância de uma Renda Nacional quadruplicada. Para obtê-la seria necessário lançar mão de novos métodos, pois os vigentes até então não conseguiram tal meta. Este "novo método", proposto por ele, foi uma planificação econômica que visava o aumento da Renda Nacional via industrialização, juntamente com o aperfeiçoamento da produção agrícola. Simonsen reúne algumas propostas (26), por exemplo:

- Programas quinquenais, sempre revistos;
- Intensificação do aperfeiçoamento dos transportes, dos processos de distribuição e comércio;
- Verbas para eletrificação do país;
- Criação de indústrias-chaves metalúrgicas e químicas para se ter autosuficiência;
- Montagem de novas escolas profissionais;
- Intensificação do ensino profissional;
- Criação de bancos industriais e de financiamento;
- Imigração selecionada de técnicos.

(25) Ver: Gudin, Eugênio e Simonsen, Roberto. A controvérsia do Planejamento na Economia Brasileira.

(26) Id. *ibid.*

O financiamento para esta realização seria negociado com os E.U.A., sendo os juros subsidiados e/ou negociados e substituídos pela participação, por determinados prazos, nos resultados das explorações industriais e nos saldos de novas exportações.

A intervenção do Estado na concretização dos planos seria estudado pelas várias entidades de classe, para que também a iniciativa privada participasse.

As conclusões de Simonsen, em resumo, eram as seguintes:

- Até então ocorrera pouca evolução econômica no Brasil;
- A renda nacional deveria ser quadruplicada, para proporcionar à população um mínimo padrão de vida;
- Propunha a planificação da economia, a qual seria organizada com a participação das classes produtoras.

Eugênio Gudín lançou seu parecer sobre este primeiro relatório, em "RUMOS DE POLITICA ECONOMICA", onde explicou que não havia como divergir dos objetivos gerais apresentados por Simonsen, mas discordava dos métodos propostos. Gudín posicionou-se contra um plano geral para a economia, discordando principalmente do argumento de que a iniciativa privada era incapaz, de expandir a renda nacional. O Estado, intervindo na economia, levaria a um regime totalitário de capitalismo de Estado.

Remeteu suas críticas à proposição de garantia de uma proteção paternalista do Estado aos interesses industriais já existentes.

Desta maneira, Gudín era contra a planificação da economia, sendo função do Estado apenas estimular certas atividades sem tomar parte delas. Não era contra a industrialização, mas questionava a nível de produtividade. Caso determinada atividade produtiva fosse viável sem a proteção tarifária ou cambial, e se demonstrasse capacidade de competição internacional, então a atividade se justificaria por si só.

Recomendava a criação de um Banco Central, a formulação de estatísticas macro-econômicas de Balanço de Pagamentos propostas para o comércio exterior, para o problema monetário e de crédito de educação técnica, de formação e aplicação de capital, de industrialização e produtividade.

Diante de toda a crítica feita por Gudín, Simonsen não tardou a responder em "PLANEJAMENTO DA ECONOMIA BRASILEIRA". Reiterou as proposições de seu primeiro relatório com veemência. Enfatizava que, frente ao pauperismo, demandava-se a ação de Estado. Afirmava, que o sistema democrático de governo e a planificação econômica eram independentes, e criticava Gudín por achá-las incompatíveis.

O planejamento, segundo Simonsen, era o esforço de se direcionar a energia humana frente a um objetivo; era uma técnica, uma metodologia e não um Sistema de Governo. Simonsen defendia a criação de um plano conjunto, visando a interdependência dos vários setores econômicos. Já para Gudin a função do Estado Liberal era a de estabelecer as regras do jogo e não a de jogar. Porém, para Simonsen os problemas urbanos, a concentração de renda, a diferenciação entre nações ricas e pobres, etc, tornavam evidente a insuficiência do automatismo.

As medidas propostas por Gudin eram, na opinião de Simonsen, correções, serviriam para a melhoria do padrão de vida de um país já desenvolvidos e não para um país como o Brasil onde, os atrasos da economia e a insuficiência de recursos da iniciativa privada tornava indispensável a planificação.

Em resposta a Simonsen, Gudin em "CARTA A COMISSÃO DE PLANEJAMENTO", diz que a crítica de Simonsen sobre ele só concordar com um planejamento de ação fragmentada, isto é, um planejamento restrito a segmentos essenciais como: saúde pública, moeda, crédito, educação, finanças públicas, execução ou delegação de serviços de transportes, comunicações, defesa e segurança nacional, imigração, legislação e outros, era questão terminológica, pois "plano", para o economista, era o estímulo por parte do Estado à expansão econômica, sem invadir a iniciativa privada.

Segundo Gudin, o Estado poderia até incentivar a formação de novas atividades industriais, através de concessões de favores, mas não participar diretamente dos empreendimentos, se referindo da mesma forma às atividades agrícolas.

Gudin defendia a participação estatal na economia apenas em caso de graves crises, como a de 1929, e julgava como equívoco o fato de Simonsen pensar que se poderia conciliar o domínio do Estado sobre a economia com a democracia política (já mencionado).

A partir desses dois pensamentos antagônicos desencadeou-se toda a controvérsia da época, a qual desenvolveu-se de modo acentuado, desde o final da segunda Guerra Mundial, tanto no Brasil como nos demais países subdesenvolvidos. Essa foi a fase em que as autoridades governamentais começaram a tomar consciência da necessidade de uma transformação econômica que acompanhasse as mudanças do pós-guerra.

Com a volta de Getúlio Vargas, na realização de seu segundo governo, a partir de 1951, a polêmica se agravou, pois o governo empenhou-se consideravelmente no estímulo do desenvolvimento industrial. O caminho, para tanto, era o reaparelhamento do Estado através da criação de várias organizações como, por exemplo, a Comissão de Desenvolvimento Industrial (C.D.I.), com as diversas subcomissões, entre as quais a de fabricação de jipes, tratores, caminhões e automóveis. (27)

(27) Ver: Gattáz, Ramiz. A indústria automobilística e a segunda revolução industrial no Brasil.

1.3. A Internacionalização do Capital

A necessidade de capitais estrangeiros, para a viabilização dos programas desenvolvimentistas do país, enfatizada desde o primeiro governo Vargas, se tornava crescente. Como explica Sérgio B. Vianna (28), durante o governo Dutra apoiaram-se os projetos de desenvolvimento com o intuito de estimular a captação de recursos externos. Porém, desde o imediato pós-guerra os interesses e a posição norte americana (centro hegemônico do pós-guerra) sobre a industrialização no Brasil, nunca foram muito favoráveis. Eles tinham como principal meta a reconstrução européia. O Brasil, então, preocupado com os graves pontos de estrangulamento (energia, transporte, comunicação, etc) e com a deterioração do balanço de pagamentos a curto prazo, intensificou a solicitação de capitais externos (29). Foi assim que, em 1948, definiu-se o relatório da Comissão Técnica Mista Brasil-Estados Unidos, mais conhecida como Missão Abbink. Nesse relatório estabeleceram-se três pontos básicos para a promoção do desenvolvimento do país: "a reorientação dos capitais internos, o aumento médio de produtividade e o afluxo de capitais estrangeiros". (30)

No entanto, essa iniciativa não mudou muito a quantidade de capitais externos investidos internamente. Como mostra Sérgio B. Vianna (31), a eliminação das restrições à saída de divisas do Brasil, em nome do liberalismo pregado pelos norte-americanos, não levou em conta a existência de fatores que dificultavam o afluxo de capitais e favoreciam a saída líquida de recursos. (32)

(28) Ver: Vianna, Sérgio B. Op. cit.

(29) e (30) Id. ibid.

(31) Id. ibid, p. (25)

(32) "Em primeiro lugar, o fluxo de capitais privados internacionais permanece em níveis muito baixos até meados da década de 50. Em segundo lugar, o objetivo dos E.U.A. era eliminar as restrições ao comércio internacional. Permaneciam em vigor estreitos controles sobre os fluxos financeiros internacionais, o que, ausentes linhas organizadas de crédito, criaria um problema de liquidez mundial somente resolvido, no pós-guerra através da União Européia de Pagamentos e de ajuda financeira norte-americana relacionada ao Plano Marshall e a gastos militares. Em terceiro lugar, parte da saída de divisas deve-se à manutenção de uma taxa de câmbio sobrevalorizada e à expectativa de alteração dessa taxa devido ao equilíbrio forçado no balanço de pagamentos desde 1948, acrescida com a desvalorização do esterlino e outras moedas em 1949 e com a proximidade da posse de novo governo. Em quarto lugar, cabe considerar também que, em decorrência do investimento direto ocorrido nestes anos anteriores e concomitante aumento do estoque de capital estrangeiro no país, é natural que ocorresse também algum aumento nas remessas das rendas desses investimentos". (Id. ibid, p. (25))

Com a volta de Getúlio Vargas, em 1951, a posição norte-americana com relação ao fornecimento de empréstimo ao Brasil, assim favorável com a política internacional do novo presidente americano (TRUMAN). Truman, em seu discurso de posse enfatizou a necessidade de tornar o "conhecimento técnico norte-americano disponível para as regiões pobres do mundo". Assim é que em dezembro de 1950, constituiu-se a Comissão Mista Brasil-E.U.A. para o Desenvolvimento Econômico, que era qualitativamente distinta da Missão Abbink, na medida em que se baseava em propostas mais concretas. (33)

Em fins de 1952, com a vitória, das eleições norte-americanas, do candidato Republicano general Dwight Eisenhower, a política externa dos E.U.A., realizada por Truman, com relação a América Latina, foi totalmente reformulada. O novo governo deixou de lado todas as propostas de financiamentos dos programas industriais brasileiros em nome da ameaça comunista que pairava sobre a Europa (enfraquecida com a guerra). Isto é, as prioridades dos E.U.A. passaram a ser os planos de recuperação das economias capitalistas da Europa, devastadas com a guerra e que, enfraquecidas, corriam o risco de serem dominadas pelo comunismo. (34)

Desta forma, era inútil o empenho das autoridades brasileiras em favorecer a entrada de recursos estrangeiros que permitissem a efetivação dos programas desenvolvimentistas, dado que os interesses do centro credor do mundo (E.U.A.) estavam voltados para outras regiões (Europa).

Como se deu o direcionamento do capital norte-americano para a Europa e como isso influenciou no movimento de capitais europeu para outras regiões do mundo, é a questão principal para explicar a entrada de capitais externos, sob a forma de investimentos diretos, no Brasil, durante, principalmente a segunda metade dos anos 50. Esse movimento se deu simultânea ao PLANO DE METAS (35) (1956) onde se articularam várias medidas de atração dos investimentos externos. É então, através dessa simultaneidade (fatores externos mais fatores internos) que se viabilizou a instalação definitiva das principais indústrias de bens de consumo duráveis, dentre elas a indústria automobilística, e o avanço dos setores de base da economia brasileira.

* * * * *

(33) Id. *ibid.*

(34) Id. *ibid.*

Os Estados Unidos, durante a II Guerra Mundial, para corresponder às necessidades da guerra da Europa, investiram maciçamente na produção e em pesquisas e tecnologia. Não existiam empresas produtivas estatais nos Estados Unidos, até então, mas em função do estado de guerra várias foram criadas. Em 1945 já existiam 94 grandes e médias empresas estatais, diretamente produtivas, numa série de áreas, desde a metalurgia até a indústria química, produção de armas, equipamentos pioneiros, etc. Estes eram, na maior parte, investimentos pelos quais o setor privado não se interessou, devido ao alto risco. O capitalismo industrial recebeu enormes subsídios para a ampliação da capacidade produtiva militar e conversão da indústria civil, obtendo demanda garantida. Dessa forma, a economia americana cresceu rapidamente intensificando-se a reconversão industrial para a produção militar. Assim, por exemplo, em 1942, na indústria automobilística, a produção de automóveis para o uso civil foi praticamente paralisada em função do direcionamento militar. Para se ter um idéia, em 1940 apenas 3% da produção militar, passando para 40% a partir de 1942. (36)

A capacidade produtiva das indústrias cresceu aceleradamente. O setor químico pesado, refino de petróleo, petroquímico e eletroquímico aumentaram sua capacidade, em média, na proporção de 85% entre 1940 e 1945, quase que dobrando. (37)

A indústria aeronáutica também alcançou grande progresso, não só quanto a produção de motores, mas também no desenho, versatilidade e autonomia das aeronaves. (38)

Em resumo, os Estados Unidos, durante a guerra, consolidaram sua hegemonia. Formaram um parque industrial extremamente modernizado e desenvolvido. Através da Lei do Empréstimo e Arrendamento (39), atuaram como principal fornecedor e credor internacional. Todos os países deviam para eles e se encontravam em grave situação econômica: o produto nacional bruto da Alemanha, por exemplo, reduziu-se em quase metade da produção anterior a 1939. (40)

(35) Ver explicações sobre esse plano no último item desta primeira parte do trabalho.

(36) Ver: Coutinho, L. "Das Políticas de Recuperação à II Guerra Mundial".

(37) e (38) Id. ibid.

(39) Id. Ibid. p. (34) ... "permitia o suprimento de equipamento bélico os aliados e estabelecia o embargo a todo o comércio de materiais estrangeiros, inclusive do equipamento militar, impedindo qualquer possibilidade de comércio privado nesta área. Esta lei ainda exigia um sistema de pagamentos bilateral no qual os E.U.A. faziam uma série de exigências, já pensando no fim da guerra".

(40) Id. ibid.

Finda a guerra, os objetivos americanos eram, como mencionado anteriormente, reestruturar politicamente as sociedades onde as burguesias, devido à guerra, não tinham capacidade de reorganizar as atividades produtiva e financeiras e não força para reestabelecer sua hegemonia política. Essa situação de instabilidade tornava vulnerável essas sociedades que sofriam a ameaça constante do comunismo. Os E.U.A., então, extremamente preocupados com isso puseram com prática, em meados de 1947, um plano de reconstrução européia, chamado Plano Marshall. Esse plano somou cerca de 26 bilhões de dólares de ajuda financeira; parte desse dinheiro eram empréstimos com longos períodos de carência e parte eram doações diretas. (41)

Concluído o processo de restauração, a Europa foi totalmente reordenada econômica e institucionalmente. Através das políticas de estímulo comercial e da criação da Organização para Cooperação Econômica da Europa (O.E.E.C.) (42), cuja função principal era a de articular as políticas econômicas e procurar aumentar os fluxos comerciais internos, liberalizou-se o comércio intra-europeu. Essa foi uma das inúmeras iniciativas que contribuíram enormemente para o fortalecimento definitivo da indústria européia. (43)

Nesse período ocorreu intenso movimento de concentração do capital industrial americano, principalmente no setor automobilístico. Dessa forma, afirmou-se ainda mais a estrutura oligopolista desse setor, favorecendo o movimento do capital americano para a Europa, principalmente sob a forma de investimento direto. Esse capital, cessado o objetivo da reconstrução, buscava na Europa novos mercados, que se ampliavam com a difusão do consumo dos bens duráveis. (44)

(41) Id. ibid.

(42) "Através da O.E.E.C., removeram-se restrições não tarifárias do tipo proibição direta, quotas e tetos de importação de certos produtos". Id. ibid. p. (53)

(43) Ver: Coutinho, L. Op. cit.

(44) Ver: Guimarães, Eduardo A. Acumulação e crescimento da firma.

Segundo Jenkins, no período compreendido entre 1958-1962 houve um considerável aumento das subsidiárias norte-americanas na Europa; ele explica:

..."In 1960 alone 60 per cent of the plant and equipment Expenditure of US firms in the transport equipment industry abroad was in Europe. More than one-third of the foreign subsidiaries set up by US TNCs in the transport and equipment industry were in Europe in the period 1958-62 and half the tyre subsidiaries. This period saw the take-over of Simca and Rootes by Chrysler, the entry of Goodyear and Firestone and Uniroyal into West Germany and Uniroyal into France, while in the components industry Perkins was taken over by Massey-Ferguson and Cummins entered the UK industry. It was of course this wave of US investment in Europe which sparked off the discussion of the American Challenge in the late sixties". (Ver: Jenkins, R. Stephen. "Transnational corporation and the latin american automobile industry" p. (33) e (34)

A entrada no mercado europeu, de um competidor estrangeiro com planta nova começou a criar reação e irritação por parte dos produtores nacionais. Entretanto, quando a entrada processava-se simplesmente através da aquisição do capital nacional já existente - muitas vezes tradicional e respeitado no ramo - o grau de reação política era muitíssimo maior e o processo de desnacionalização era via-de-regra absoluto e muito mais difícil de reverter. Esta situação reacendeu, dentro da alta burguesia industrial e financeira europeia e também dentro das burocracias dos respectivos Estados Nacionais, um zelo nacionalista, inicialmente defensivo e controlador, mas que, depois, com a continuidade da penetração americana, transformou-se numa política consciente e agressiva de contra ataque. (45)

O período harmonioso de cooperação europeia com os Estados Unidos, finda a restauração e fortalecimento da Europa, rompeu-se em meado da década de 1950 quando a penetração agressiva e maciça de subsidiárias das grandes empresas americanas começou a "irritar" a burguesia europeia, como mencionado anteriormente. Processou-se um movimento de fusão de capitais, inicialmente dentro das economias nacionais passando, posteriormente, com a constituição do Mercado Comum Europeu (M.C.E.) (46), as fusões em escola europeia. (47)

(45) Ver: Coutinho, L. Op. cit.

(46) "O Mercado Comum Europeu incentivou a organização supra-nacional através de fusões entre os capitais europeus pois, eliminou progressivamente as tarifas internas e ampliou as tarifas com relação aos E.U.A. e o resto do mundo, aumentando o espaço de concentração, oferecendo economias de especialização e economias de escala". Id. ibid. p. (55)

(47) Id. ibid.

As políticas adotadas pela Europa, em reação à penetração das empresas norte-americanas, as empresas já instaladas e em fase de implantação usufruíram dos benefícios de um mercado maior e mais integrado, intensificando-se as rivalidades inter-oligopolistas. (48)

A partir de 1951-1952 deu-se um forte ciclo industrial expansivo dominado pela difusão dos bens duráveis cujos estoques estavam totalmente esgotados devido à paralização da produção durante a guerra (quando se converteu a produção civil para a produção militar). Acirrou-se a competição entre E.U.A. e Europa. Essa, do ponto de vista tecnológico beneficiou-se enormemente a tecnologia que veio embutida na expansão das subsidiárias americanas, contribuindo para exacerbar a concorrência entre essas e o capital europeu. (49)

Uma das lutas concorrenciais mais acirradas se deu no setor automobilístico onde, nas décadas de 1950-1960, a indústria européia foi obrigada a concentrar-se rapidamente e modernizar-se do ponto de vista tecnológico para enfrentar a penetração norte-americana (50). Foi justamente nessa fase (meados da década de 1950) que aconteceu a implantação da indústria automobilística no Brasil, a qual fez parte desse processo de agravamento da competição intercapitalista que, acirrando a disputa por mercados entre os grandes olipólios em escola mundial, gerou o direcionamento dos capitais para as nações em desenvolvimento, onde os governantes realizavam políticas de incentivo aos investimentos externos. (51)

Dessa forma, os investimentos diretos dos países avançados em desenvolvimento podem ser explicados como uma tendência do próprio processo de evolução da acumulação capitalista. E a indústria automobilística foi uma das inúmeras indústrias que fizeram parte desse processo. Os estímulos criados pelas políticas desenvolvimentistas das nações menos avançadas, como o Brasil, atraíram os investimentos estrangeiros que independentemente disso, já estavam engajados num movimento expansionista.

Os primeiros produtores europeus que se empenharam investindo no Brasil para a produção integral de veículos, em meados da década de 50, foram os alemães - Volkswagen e Daimler-Benz, tornando-se os primeiros produtores de automóveis comerciais brasileiros. (52)

(48) e (49) Id. *ibid.*

(50) Ver: Jenkins, R.S., *Op. cit.* pp (32)-(38)

(51) Ver: Coutinho, L. *Op. cit.*

(52) Ver: Guimarães, Eduardo A. *Op. cit.*

Doutros produtores seguiram os pioneiros alemães, porém nenhum com o mesmo desempenho; entre eles estava a Auto-Union que iniciou suas atividades como licenciadora de uma firma privada local - Vemag. A Borgward, a N.S.U., a B.M.W. e a Krupp apresentaram projetos de investimentos, porém não chegaram a ser implantados. Quanto às firmas francesas, a Renault tornou-se licenciadora e, mais tarde, acionista minoritária da Willys; já a Simca iniciou diretamente a produção de veículos. Os produtores italianos não fizeram parte da indústria brasileira que se formava, exceto pelo licenciamento da FNW pela Alfa Romeo. A FIAT só penetrou em nosso mercado vinte anos após sua entrada na Argentina. A Scânia (Sueca) e a Toyota (Japonesa) também se empenharam, com sucesso, para conquistar espaço no mercado brasileiro. Por fim, quanto à indústria britânica o único projeto que se cogitou foi o do fabricante ROVER que pretendia produzir jipes, mas não foi levado adiante. (53)

(53) Id. *ibid.*

1.4. O Plano de Metas

No período compreendido entre a II Guerra e a primeira metade da década de 1950 esboçaram-se as condições necessárias para a viabilização das metas propostas pelo plano desenvolvimentista, implementado em 1957 (54). Gerou-se um considerável avanço na estrutura industrial, contribuindo, para isso, segundo José Serra (55), medidas como a Instrução 70 (1953) da SUMOC, que disciplinava a alocação de importações de forma mais racional e definida em função dos interesses industriais; além disso, mediante o leilão de divisas, passou a representar uma fonte fundamental de recursos para o Estado. Outra medida foi a criação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico - BNDE - para financiar, basicamente, a ampliação da infra-estrutura de transportes e energia. Ainda se deu a criação da PETROBRAS (1953), monopólio estatal do petróleo, que desenvolveu as atividades de prospecção, produção e refino desse produto. A Instrução 113 (1955) da SUMOC, outra importante medida, permitia às empresas estrangeiras instaladas no Brasil importarem máquinas e equipamentos sem cobertura cambial, de acordo com os interesses das autoridades governamentais. (56)

* * * * *

Foi durante a segunda metade dos anos 50 até início dos anos 60 que a economia brasileira teve o avanço estrutural decisivo. Essa transformação foi viabilizada pelo Plano de Metas, o qual começou a ser implementado em fins de 1956 e início de 1957. O plano permitiu uma intensa diferenciação industrial num curto espaço de tempo, possibilitada pela articulação entre o capital privado nacional o capital estatal e o capital estrangeiro. Instalaram-se as indústrias de material elétrico pesado, construção naval, máquinas e equipamentos contribuindo para a transformação efetiva do setor de bens de capital. No setor de base houve expansão da indústria siderúrgica, a de metais não-ferrosos, química pesada, petróleo, papel e celulose. No setor de bens de consumo não duráveis o que mais se destacou foi o setor automobilístico. Tudo isso foi possível, tirando os investimentos do Estado em infra-estrutura e no setor de insumos, graças aos instrumentos de política econômica já mencionados como: "a Instrução 70 e o aumento da carga tributária e o déficit fiscal, como mecanismos de financiamento; a Instrução 113; o crédito oficial subsidiado para estimular os investimentos de setor privado nas áreas prioritárias; a criação de grupos executivos com representantes da SUMOC, CACEX, BNDE e dos empresários, para organizar, incentivar e acompanhar a implementação das diferentes metas setoriais". (57)

(54) Ver: Serra, J. "Ciclos e Mudanças Estruturas na Economia Brasileira do Pós-Guerra" in Belluzzo, L.G.M. e Coutinho, R.R. (orgs): Desenvolvimento Capitalista no Brasil.

(55) Id. ibid.

(56) Além de todas essas medidas, o evento da guerra da Coreia foi fundamental importância para nosso avanço industrial, na medida em que gerou o temor de que os fluxos do comércio internacional viessem a sofrer interrupção, provocando um boom de importações de máquinas e equipamentos em 1951-52, permitindo ampliar a capacidade instalada (Ver: Serra, J. Op. cit.

(57) Id. ibid.

Um elemento fundamental desse período foi a definição clara das linhas de atuação dos três diferentes capitais e sobretudo a especificação dos limites de cada um. Só capital privado nacional coube uma proteção especial por ser o mais "frágil". Essa proteção consistiu em vários incentivos para a sua expansão no setor de bens de capital e nos setores fornecedores de algumas empresas de bens de consumo duráveis como, por exemplo, a indústria automobilística. O capital privado nacional ainda se destacou no setor de construção pesada e se beneficiou enormemente da expansão da demanda derivada por bens de consumo não duráveis. (58)

Quanto ao capital estatal, houve grande investimento na produção de aço (criaram-se mais três companhias); ampliou-se a Companhia Siderúrgica Nacional; expandiu-se a Petrobrás; organizou-se a ELETROBRAS - holding do setor hidrelétrico. Dessa forma, o investimento governamental total (governo central e autarquias, estados, municípios e finanças) aumentou entre 1956 e 1962 a uma taxa aproximada de 15% a.a. em termos reais; proporcionalmente ao PIB, os gastos elevaram-se de 15,3% para 17,8% entre 1955 e 1960/61. (59)

O capital estrangeiro, extremamente importante para que se consolidasse o avanço estrutural, pretendido pelo plano de metas, foi orientado de forma clara e bem defenida, com relação aos seus segmentos de atuação. Esse capital foi atraído para os setores de tecnologia mais complexa, podendo contar com um mercado de considerável dimensão e relativamente protegido (por conta da Instrução 113 que restringiu certas importações e liberou outras - algumas máquinas e equipamentos - favorecendo os setores relacionados aos capitais externos). (60)

Achei importante a descrição de alguns índices que mostram o volume de capital estrangeiro, tanto em forma de financiamento como de investimento direto, que entrou no Brasil durante a segunda metade da década de 50 e início de 60.

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA (61)

(Em milhões de U\$)

	1956	1957	1958	1959
Financiamentos externos	103,1	110,5	123,7	45,7
Investimentos diretos externos	6,2	32,3	59,1	46,8
Total	109,3	142,8	182,8	92,5

(Em 1000 U\$)

FONTE: Relatório da SUMOC e do BNDE

1960	1961
12,9	20,2
56,3	29,2
69,2	49,4
1534	320

(58), (59), (60) e (61) Id. ibid.

A indústria automobilística, dentro do Plano de Metas, estava enquadrada no conjunto das metas relativas à produção de bens de capital.

A decisão de instalar no país uma indústria automobilística deveu-se, em parte, à dependência cada vez maior do transporte rodoviário que teve sua participação aumentada de 25%, em 1948, para 48%, em 1953, no total da carga transportada. Por outro lado, a produção interna de veículos desafogaria o balanço de pagamentos desequilibrado, pois, seriam economizadas enormes quantidades de divisas utilizadas para importação desses bens (62). Além desses aspectos, um outro fator de grande peso na decisão de instalar a indústria automobilística no país, estava relacionado ao dinamismo proporcionado por essa indústria a qual, impulsionava desde os setores fornecedores de insumos básicos (aço, borracha, vidro, etc) até os setores finais (revenda, manutenção, etc).

Sobre esse assunto, Jenkins, explica, a partir de estudos de outros autores sobre Argentina e México:

"Government officials emphasized a number of ways in which the development of the industry would dynamize the accumulation process. The wide range of inputs used in vehicle assembly meant that linkages could be created across a broad range of industries such as steel, glass, rubber and plastics as well as the components industry. Having been at the centre of capitalist development for decades it was also commonly regarded as a technologically sophisticated industry the development of which would upgrade the technological level of domestic industry. It was also hoped that because of its size and linkage effects it could make a major contribution to the generation of new jobs".

A meta automobilística tinha um duplo aspecto. Além da produção, pretendia-se aumentar os índices de nacionalização dos veículos. Esse segundo aspecto foi de vital importância para estimular a expansão da indústria de autopeças, cujo desenvolvimento facilitou enormemente o avanço da produção nacional de veículos. Para ilustrar isso temos que em 1955, já existiam mais ou menos 700 fábricas de autopeças, passando a 1200, em 1960. Além disso, as inversões neste setor, que até 1956 se estimavam em torno de 117,1 milhões de dólares, de 1955 a 1960 somaram 161,1 milhões de dólares. (63)

(62) e (63) Id. ibid.

Quanto à produção nacional de veículos, com o Plano de Metas o objetivo era chegar ao índice de 347.000 veículos entre 1957 e 1960. Quanto à nacionalização, o que se propunha era atingir, em 1960, o índice de 90% do peso dos veículos, (o resultado dessas metas serão mostrados na segunda parte desse trabalho). (64)

O centro dinâmico da economia passou a ser o setor de bens de capital e o de bens de consumo duráveis, no qual a indústria automobilística ocupava um papel central. Aqui merece ser destacado o elevado grau de complementaridade dos investimentos nos grandes projetos. Tanto o setor de bens de capital como de insumos básicos cresceram à frente da demanda. O setor de duráveis, por sua vez, também cresceu muito além da demanda preexistente, principalmente o setor automobilístico, devido às dimensões dos projetos implementados. (65)

Além de todo o avanço ocorrido nos setores de bens de capital, insumos básicos e bens intermediários, a energia barata e a construção de uma série de rodovias estaduais e federais, elevando o peso do transporte rodoviário, foram fundamentais para a evolução do setor automobilístico. (66)

ALGUMAS RODOVIAS (67)

Belo Horizonte	- Brasília	700 Km
Goiânia	- Brasília	200 Km
Belém	- Brasília	2.000 Km
Fortaleza	- Brasília	1.500 Km
Acre	- Brasília	2.500 Km

Em resumo, o Plano de Metas foi a mais sólida decisão consciente em prol da industrialização da economia brasileira, possibilitando um real avanço da estrutura produtiva, o setor automobilístico contribuiu para o elevado grau de dinamismo do período, na medida em que impulsionou vários setores (conforme mencionado anteriormente) gerando um efeito tanto para "trás" como para "frente". Além disso, aumentou o volume de emprego e da renda e promoveu a interdependência setorial (bens de capital, bens de consumo duráveis e bens intermediários).

(64) e (66) Id. ibid.

(65) Ver: Serra, I. Op. cit.

(67) Aqui é importante destacar o peso da fundação de Brasília e o deslocamento federal para a região central, na criação de novas estradas. Ver: Lessa, C.

No final do século XIX a sociedade brasileira passou por uma considerável transformação de padrão de consumo, em decorrência de um grande aumento da renda real interna por conta da progressiva expansão do principal setor exportador da economia. Nesse período passou a ocorrer uma maior assimilação dos progressos técnicos e científicos dos países desenvolvidos. Foi nessa fase que os primeiros automóveis, extremamente simples, surgiram nas ruas da cidade de São Paulo e Rio de Janeiro.

Até 1920 foram importados cerca de 30.000 veículos, sendo que até o início da primeira grande guerra as importações provinham da Europa. Durante a guerra surgiram enormes dificuldades o que levou o mercado brasileiro a se dirigir para os E.U.A., que supriu nossas necessidades de material automobilístico até a segunda guerra. (1)

Pelo Decreto federal No. 14.167, de março de 1920, o governo brasileiro concedeu autorização a Ford Motor Company do Brasil a funcionar no país, para a montagem de carros de passeio e caminhões. Foi então nessa época que os produtores norte-americanos penetram em nosso mercado com a instalação de algumas linhas de montagem. A General Motors instalou sua linha de montagem em 1925 acompanhada pela International Harvester Máquinas S.A. que em 1926 fixou-se em São Paulo para montar caminhões. (2)

Em 1929 houve a primeira tentativa de integração horizontal da indústria automobilística brasileira quando a firma Grassi começou a produzir carrocerias de caminhões com cabines para a Ford do Brasil e para a GM.

No período compreendido entre as décadas de 20 e 30 houve extraordinário aumento da frota nacional de veículos, que passou de 30.000 para 250.000. (3)

Com a crise econômica mundial de 1929 a expansão da frota brasileira foi paralisada, sendo que entre as décadas de 30 e 40 o número de veículos existentes aqui caiu de 250 para 160 mil. Porém, essa retração não impediu a continuidade do desenvolvimento da indústria de material automobilístico que se consolidava cada vez mais. Nesse período desenvolveu-se uma considerável rede de oficinas de manutenção e reparação e ampliou-se o setor dedicado à construção de carrocerias. Além disso, em 1941, já podíamos contar com cinco fábricas nacionais de autopeças. (4)

O quadro que se configurou até antes da segunda grande guerra se modificou, para melhor, com o término do conflito. Foram instaladas novas linhas de montagem como a firma local VEMAG, que em 1945 iniciou a montagem de automóveis de várias marcas, veículos comerciais e máquinas agrícolas.

(1) Ver: Almeida, José. A implantação da Indústria Automobilística no Brasil.

(2) e (3) Id. ibid.

(4) Ver: Gadelha, M.F. Estrutura Industrial e Padrão de Competição no Setor de Autopeças - Um estudo de Caso

Além da VEMAG, em 1949, uma empresa estatal (Fábrica Nacional de Motores - FNM) deu início à montagem de caminhões Isotta Fraschini; com a falência do produtor italiano essa atividade foi interrompida, mas foi retomada em 1952 com a montagem de caminhões Alfa Romeo. Ainda em 1952 entrou no Brasil a Willys, que tinha como meta a montagem de jipes. A Volkswagen começou a montar automóveis e utilitários em 1953, mesmo período em que a Mercedes-Benz implantou sua fábrica para produzir caminhões. (5)

Um fator de fundamental importância para o desenvolvimento da nossa indústria automobilística foi o crescente desempenho do setor de autopeças que abasteceu grande parcela das linhas de montagem já mencionadas. Por essa razão reservei um capítulo especialmente para expor, de forma resumida, a importância desse setor e seu papel na implantação de indústria de veículos auto-motores. Só para se ter uma idéia, em 1948 a General Motors do Brasil produziu sua primeira carroceria de ônibus inteiramente metálica, utilizando matéria-prima nacional. Em 1950, ainda a GM iniciou a fabricação de carrocerias de camionetas, também totalmente nacional. Em 1952, a FNM produziu 800 caminhões com 31% de peças nacionais. E em 1953 quando a Volkswagen iniciou suas atividades de montagem no Brasil, já utilizava 40% de peças brasileiras. (6)

O setor brasileiro de autopeças já possuía no início dos anos 50 força suficiente para influenciar as autoridades federais no sentido de proibir a importação de peças que já eram fabricadas aqui esse fator foi de grande importância para aumentar a utilização pelas montadoras das peças nacionais.

Apesar da crescente utilização de peças nacionais nas linhas de montagem, ainda era grande o percentual de peças importadas. Com a segunda guerra ocorreu forte paralização da produção nos mercados fornecedores e desta forma, as dificuldades para importar levaram ao aceleração do desenvolvimento do setor de material de transporte no Brasil que por sua vez contribuiu para a consolidação definitiva da produção nacional de veículos.

Além das dificuldades de importação, durante a segunda guerra, de peças para as linhas de montagem, ficou praticamente impossível a importação de peças para reposição sendo esse mais um fator de influência à produção nacional. E finalmente, as dificuldades de utilização do transporte marítimo levaram a uma maior demanda pelo transporte rodoviário, estimulada também pela expansão e transformação do mercado interno.

(5) Ver: Almeida, J. Op. cit.

(6) As porcentagens mencionadas nas três últimas linhas do primeiro parágrafo são medidas em peso. Ver: Almeida, J. Op.cit.

A partir de 1950 a situação da frota nacional de veículos era questão de grande preocupação das autoridades brasileiras. Era imprescindível a renovação de nossos veículos. Por outro lado, precisava-se reduzir o montante das importações em vistas da situação do balanço de pagamentos que se agregava cada vez mais. Para se ter uma idéia, só em 1950 cento e quarenta milhões de dólares foram dispendidos com a aquisição de cerca de 50 mil veículos, tanto de passeio como de carga. Em 1951 o dispêndio foi de aproximadamente 280 milhões de dólares para importar 110 mil veículos, sendo assim exauria-se o estoque de divisas acumulado no período de guerra. (7)

Dado o quadro da época as autoridades brasileira estavam convencidas de que era preciso mobilizar forças no sentido de promover crescimento econômico, seria preciso abrir caminho e estruturar a economia brasileira para possibilitar definitivamente a nossa industrialização. Caso contrário, a deterioração dos termos de troca agravariam a transferência de renda para os países mais desenvolvidos.

Nessa fase (início da década de 50), as autoridades políticas brasileiras deixaram de lado a xenofobia econômica e o medo do imperialismo e criaram as condições necessárias para a entrada de capital externo em determinados setores. Uma iniciativa por parte das autoridades monetárias que mostrou a ânsia em modificar os rumos da economia brasileira no sentido de abri-la ao capital externo foi a instituição de Instrução 113 da antiga SUMOC (Hoje Banco Central do Brasil). Essa Instrução modificou o sistema de taxas de câmbio de maneira que os investidores estrangeiros, nos setores altamente prioritários, foram recebidos em condições bem mais favoráveis. Tanto na realização dos investimentos quanto na remessa de lucros. O governo pretendia também com isso superar as dificuldades do balanço de pagamentos, cuja tendência era piorar cada vez mais principalmente com a queda do preço internacional do café em torno de 30%, em 1955.

A grande preocupação do governo era com referência ao esgotamento das divisas e conseqüentemente a diminuição da capacidade de importar, o que prejudicaria os investimentos e o crescimento. Nestas condições o investimento de longo prazo das indústrias estrangeiras era reconhecido como uma promissora fonte de divisas adicionais. Tal investimento tinha ainda duas vantagens importantes incentivadoras das autoridades responsáveis pelo encaminhamento da política econômica brasileira.

"Primeiro, confiava-se que o capital externo faria um acréscimo líquido aos recursos investidos na substituição de importação. Segundo, o investimento direto traria consigo Know-how para o novo complexo tecnológico industrial que o governo desejava fomentar". (8)

Nestas circunstâncias, a política econômica favoreceu enormemente o investimento direto. Sendo assim, após 1955 e durante os sete anos seguintes, nossa estrutura produtiva foi fortemente ampliada. Para se ter um idéia, 714 milhões de dólares (em forma de investimento direto) foram atraídos para cá; 90% concentrou-se nos setores de base e no setor automobilístico. (9)

É importante ressaltar que os fatores que efetivamente pesaram nas decisões da matriz em implantar subsidiárias em nosso país, falando do ponto de vista das políticas internas, foram: em primeiro lugar, as condições promissoras do mercado; em segundo, a política de reserva de mercado com base na aplicação da "lei do similar"; em terceiro, as facilidades concedidas para investimento direto sem cobertura cambial possibilitadas pela já referida Instrução 113 da antiga SUMOC.

Como foi explicado na primeira parte deste trabalho, a entrada de investimentos diretos externos na economia brasileira não foi apenas fruto das condições favoráveis advindas das políticas fiscais, creditícias e cambiais, adotadas a partir do segundo governo Vargas, mas antes de mais nada foi, o produto de um processo mundial de expansão do capital.

(8) Id. *ibid.*

(9) Tabela - Investimento privado externo direto no Brasil (1947/61). Ver: Leff, M.H. *Op. cit.*

Ano	Milhões de Dólares
1947	36
1948	25
1949	5
1950	3
1951	-4
1952	9
1953	22
1954	11
1955	43
1956	90
1957	144
1958	110
1959	124
1960	98
1961	108

2a. PARTE

**A EVOLUÇÃO DA INDÚSTRIA
AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL**

2.1. A Caminho da Implantação da Indústria Automobilística

Os primeiros passos que as autoridades brasileiras deram no sentido de abrir caminho para a produção nacional de veículos foram: estimular a produção nacional de autopeças e ampliar as linhas de montagem existentes.

Com esse propósito criou-se a subcomissão de jipes, tratores, caminhões e automóveis, cuja presidência coube ao então comandante Lúcio Meira. Essa subcomissão fazia parte do CDI (Comissão de Desenvolvimento Industrial), órgão de planejamento subordinado diretamente à presidência da república e criado por Getúlio Vargas pelo decreto No. 29.806 em 25 de julho de 1951. (10)

O CDI julgava três pontos principais como obstáculo à implantação da indústria nacional de veículos.

Primeiro, a tarifa alfandegária que, além de não oferecer vantagens fiscais para o governo, não defendia os produtores nacionais.

Segundo, a sobrevalorização da taxa de câmbio que tornava mais vantajoso importar do que fabricar internamente.

Terceiro, havia problemas com os impostos de consumo que oneravam mais os veículos montados no Brasil do que aqueles importados completo. No caso de caminhões, os importados montados ou desmontados não pagavam impostos de consumo. Porém, se fossem empregadas peças nacionais na montagem o imposto era cobrado. Quanto aos veículos de passeio, se fossem importados montados pagavam o imposto de consumo sobre o valor CIF em cruzeiros, ao câmbio oficial. Já os importados pagavam sobre o preço de venda ao consumidor, chegando a dar uma diferença de até cinco vezes.

Com o intuito de agilizar a fabricação nacional de material de transporte e dar condições para a implantação de novas fábricas, o CDI propôs a proibição pela carteira de exportação e importação do Banco do Brasil de importação de peças para substituição já produzidos no Brasil. Então, a 19 de agosto de 1952 criou-se o primeiro ato administrativo, conhecido como aviso 288, com o objetivo de incentivar a produção nacional de veículos. Limitou-se a concessão de licenças para importação de peças, ou seja, só obtinham licenças aquelas peças que não eram fabricadas aqui, de forma que o fabricante nacional pode contar com um reserva de mercado. (11)

Em seguida do aviso No. 288 foi expedido o aviso No. 311, a 28 de abril de 1953, que impediu a importação de veículos a motor completos e montados. (12)

Facilitou-se a importação de matéria-prima e material semifabricado para as montadoras. (13)

(10) Ver: Almeida, J. Op.cit.

(11), (12) e (13) Id. ibid.

Criaram-se incentivos para o estabelecimento de indústrias especializadas, como: isenção de direitos para a importação de equipamentos e matérias-primas que não tivessem similares no país; proteção aduaneira para os produtos fabricados internamente; isenção de impostos por um dado período; prioridade na concessão de licenças de importação para máquinas e equipamentos não fabricados aqui; restrições quantitativas à importação do produto competitivo criando assim uma reserva de mercado e finalmente facilidade de crédito através do Banco do Brasil. (14)

Foi também modificada a lei do imposto de consumo. Pretendia-se isentar as peças e acessórios quando vendidos diretamente às montadoras. (15)

Apesar de todo esse esforço por parte das autoridades brasileiras, a concorrência de produtos estrangeiros ainda era forte obstáculo para a expansão tanto da indústria de autopeças como das fábricas que se instalaram aqui estimuladas pelo período da guerra. Mesmo com a existência da lei do similar criada por um decreto no final do século XIX.

Apenas em 1953, quando instituiu-se o sistema de taxas múltiplas é que a "lei do similar nacional" passou a contribuir de forma eficaz na proteção da indústria brasileira contra a concorrência do produto estrangeiro. Foi nessa data que o governo elaborou uma estratégia específica, visando o desenvolvimento industrial, que se constituía no seguinte: A lei do similar nacional que protegia a indústria nascente; incentivos de ordem fiscal, cambial e creditício que orientavam os investimentos para os setores de base (bens de capital e bens intermediários); e por fim o sistema de taxas múltiplas de câmbio. Além dessas medidas, a política de câmbio discriminatória mais o processo inflacionário acabavam funcionando como mecanismo de transferência de renda do setor exportador da economia para o setor de produção interna, estimulando-o. (16)

As vantagens cambiais foram basicamente de duas ordens: (17)

- a) Concessão de quotas de câmbio para importação de partes e peças complementares da produção nacional durante a fase de nacionalização dos veículos.
- b) Concessão de quotas de câmbio de custo para importação de equipamentos na proporção de capital nacional investido em cada empreendimento.

(14) e (15) Id. ibid.

(16) Ver: Indústria Automobilística Brasileira; sua contribuição para o desenvolvimento nacional. STICAVSESP e ANFAVEA SP, s.d.

(17) Id. ibid.

Quanto aos incentivos fiscais, a política do governo estabeleceu o seguinte: (18)

- a) Isenção de impostos tarifários sobre as peças e as partes complementares dos veículos importadas destinadas aos programas já aprovados, conforme Lei No. 3.244 de 14 de agosto de 1952.
- b) Isenção tarifária e de imposto de consumo para importação de equipamentos destinados aos projetos autorizados, conforme Lei No. 2.993 de 6 de dezembro de 1956.

É importante ressaltar que quando o governo, em 1956, decidiu atrair para o Brasil o interesse dos fabricantes estrangeiros, prometendo-lhes a isenção tarifária, essa já era regra no país desde 1938. O problema era que como em 1938 não se cogitava a idéia de produção de veículos no Brasil, a indústria automobilística não estava relacionada no Decreto-lei 300 de 1938, o qual isentava determinados setores das tarifas de importação de equipamentos. Sendo assim, foi preciso ao Congresso uma lei específica.

Com referência aos estímulos creditícios, o setor automobilístico em especial não teve grande benefícios. O que esse setor pôde desfrutar foi a atenção mais cuidadosa do BNDE. Porém, esse setor, assim como o de autopeças, quase não fez uso desse recurso, mas assumiu uma posição de captador de financiamentos dos ágios cambiais.

Embora tenha tido inúmeros pontos importantes, a "lei do similar" foi o item da estratégia adotada pelo governo que mais contribuiu para estimular a indústria nacional automobilística. Pesquisas feitas na época revelaram que a "lei do similar" conferiu segurança às empresas estrangeiras para darem início às suas atividades de montagem e até mesmo de manufatura local. (19)

Em continuidade a sua política de estimular a implantação da indústria de veículos no país o governo brasileiro, mais precisamente o Ministério da Fazenda criou a Comissão da Indústria Automobilística com os seguintes objetivos:

- a) promover e coordenar estudos referentes a: nomenclatura, revisão de tarifas aduaneiras, classificação de mercadorias por categorias cambiais para importação, normalização de materiais, seleção de tipos, preparo de mão-de-obra especializada e de técnicos, suprimento de matérias-primas e de bens de produção, estatísticas, censo industrial, medidas tributárias e legislativas, mercado, custo de produção, mostra e exposição, propostas de novas indústrias, incentivos, catálogos e publicações, novas linhas de fabricação, padrões de qualidade e outros assuntos de interesse da indústria de material automobilístico;

(18) Id. ibid.

(19) Ver: Almeida, J. Op.cit.

- b) elaborar e submeter à aprovação do Presidente da República, planos industriais para as diversas linhas de fabricação do material automobilístico e propor a revisão desses planos de acordo com a situação econômica nacional;
- c) controlar a execução das medidas relativas à indústria de material automobilístico aprovadas pelo governo;
- d) assistir aos órgãos de controle de câmbio e de comércio exterior, elaborando os critérios para a importação de material automobilístico e dos equipamentos necessários para a execução dos programas industriais;
- e) providenciar a efetiva execução dos planos de desenvolvimento da indústria de material automobilístico, já aprovados;
- f) colaborar com as instituições de crédito do governo no sentido de selecionar os pedidos de financiamento para o setor em questão;
- g) registrar as empresas produtoras de material automobilístico. (20)

Faziam parte dessa comissão representantes dos seguintes órgãos: Carteira de Comércio Exterior do Banco de Brasil, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, Instituto de Tecnologia, Comércio Importador de Material Automobilístico, Indústria de Peças para Veículos a Motor, Indústria de Aço.

Os problemas políticos de 1954 que culminaram com a morte de Vargas, retardaram o andamento de todo o programa do governo para a implantação definitiva da indústria automobilística.

Somente em 1956 o novo governo deu continuidade aos esforços empreendidos até então. Em 27 de abril desse ano, foi instituindo um grupo de estudos para a indústria automobilística (GEIA), com representação do Ministério de Viação e Obras Públicas, da Superintendência da Moeda e do Crédito, das Carteiras de Câmbio e de Comércio Exterior do Banco do Brasil e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, para executar um exame minucioso das necessidades brasileiras de veículos automotores, verificar as possibilidades de implantação da respectiva indústria e, feito isso, estabelecer a melhor forma de orientação para atingir os objetivos pretendidos. (21)

(20) Id. *ibid.*

(21) Ver: Indústria Automobilística Brasileira; sua contribuição para o desenvolvimento nacional. SP SITCAVSESP e ANFAVEA, s.d.

Nessa época, as proporções de nosso mercado já eram consideradas razoáveis para permitir a fabricação local em boas base econômicas. Estudos feitos pelo Ministério de Viação e Obras Públicas mostraram que o mercado brasileiro de veículos de carga comportava 52 mil unidades anuais entre 1956 de 1961. O grupo BNDE-CEPAL estimava a mesma demanda em 74.600 unidades e, um pouco mais otimista, a Comissão de Desenvolvimento Industrial calculava o mercado em 88 mil unidades. Já para automóveis de passeio as previsões mínimas ficavam por volta de 5 mil jipes e 10 mil automóveis por ano.

A infra-estrutura industrial brasileira já era considerada bem desenvolvida e em expansão capaz de suprir as necessidades de matérias-primas do setor automobilístico.

Com referência à concorrência dos produtos importados, no período considerado, não significava mais um problema no sentido de emperrar o desenvolvimento de nossas metas. Isso tudo por conta da situação cambial.

Com intuito de eliminar os últimos empecilhos para a concretização da produção de veículos no Brasil, o grupo de trabalho (GEIA) instituído em 27 de abril de 1956 recomendou ao governo que a política de atração dos investimentos fosse bem clara e direta e portanto convincente.

O grupo, ainda, sugeriu que a política do governo fosse definida por um ato do Poder Executivo, o qual deveria conter indicações bem claras quanto ao tratamento cambial a ser conferido às indústrias, a origem do capital investido e o nível de importância econômica dos produtos. Deveriam ser definidos claramente os tipos de empresas a serem favorecidas, a estrutura técnica e econômica das mesmas, tipo de motor, a política de financiamento em cruzeiros, etc.

Quanto à forma das empresas, o grupo de estudos recomendava as de iniciativa privada e descartando as mistas ou estatais.

Em relação à estrutura técnica era proposto o desenvolvimento em sentido horizontal. Esse tipo de desenvolvimento, segundo J. Almeida, significava uma maior integração entre as montadoras, incumbidas da produção de determinadas partes (cabines, carrocerias e motores), e as subcontratadas que produziam as demais peças. (22)

É importante ressaltar que nenhum dos incentivos concedidos pelo governo foi feito sem que os fabricantes assumissem certas obrigações e riscos, os quais segundo um documento do GEIA (Grupo de Estudos da Indústria Automobilística) mencionado pelo ANFAVEA, seriam: (23)

(22) Ver: Almeida, J. op.cit.

(23) Ver: Indústria Automobilística brasileira; sua contribuição para o desenvolvimento nacional. São Paulo, SITCAVSESP e ANFAVEA, s.d.

- a) "Cumprimento dos programas industriais dentro de etapas rígidas pré-estabelecidas, para assim obter um grau de nacionalização do veículo brasileiro que chegasse a 95% em 1960 e 98-100% em fins de 1961";
- b) "Subordinação do licenciamento de importação de peças e partes complementares da produção nacional, durante a execução do programa, à obtenção de financiamento no exterior, pelo prazo de 12 a 36 meses (o prazo mínimo foi alterado, posteriormente, para 18 meses)";
- c) "Realização de investimentos maciços em máquinas, equipamentos, terrenos, construções, organização administrativa e capital de movimento, para a execução acelerada e a curto prazo do programa estabelecido pelo governo";
- d) "A realização, quando se tratava de pessoa ou empresa estrangeira, do ingresso de seu capital sem cobertura cambial ou pelo mercado livre de câmbio em registro de qualquer direito ou garantia de remessas de dividendos, ficando os fabricantes sujeitos aos plenos riscos da existência de disponibilidades e às flutuações de taxas do mesmo mercado livre de câmbio";
- e) "Agravação de tais riscos em decorrência da instabilidade do balanço de pagamentos do país, cujas perspectivas não eram animadoras";
- f) "Necessidade de contratar e obter junto às indústrias de autopeças, também ainda em fase de implantação e desenvolvimento, fornecimentos de componentes, sob condições de qualidade, quantidade e prazos de entrega satisfatórios para o seu programa";
- g) "Necessidade de assistir tecnicamente, e às vezes financeiramente, inúmeros subcontratadores, a fim de pô-los em condições de corresponderem à exigência dos programas de prazos";
- h) "Necessidade de formação de sua própria mão-de-obra, em decorrência do elevado grau de especialização do processo industrial de fabricação de veículos";
- i) "Necessidade de organização comercial de vendas e de serviços de manutenção, adequados à produção programada e em toda a extensão do território nacional";
- j) "Riscos resultantes de uma situação internacional "instável" e de cujo agravamento poderia resultar a impossibilidade de prosseguimento do programa e a consequente imobilização, sem rendimento, de grandes capitais";
- l) "Riscos provenientes da possibilidade de alterações na legislação geral do país ou na regulamentação específica, que poderiam direta ou indiretamente comprometer a estabilidade, a continuidade e a segurança do empreendimento".

2.2. Concluída a Implantação

Em 1961 o processo de implantação da indústria automobilística no Brasil estava praticamente concluído. Nesta data o governo cumpria sua meta que era a instalação de linhas de montagem com capacidade para produção de 335.500 veículos. (24)

Em termos efetivos a produção nacional de veículos foi um pouco aquém do previsto pelo governo, como mostra a tabela abaixo.

QUADRO I

Anos	Produção Programada	Produção Realizada
1957	30.700	30.700
1958	67.000	61.129
1959	110.000	96.243
1960	170.000	133.078

FONTE: Ministério da Indústria e Comércio.

O processo de nacionalização também não chegou aos níveis previstos nas datas previstas, muito embora os resultados tenham sido significativos.

A dificuldade de nacionalização integral dos veículos se deu, segundo J. Almeida, devido às limitações e às dificuldades no suprimento de matérias-primas. O quadro a seguir mostra os índices médios de nacionalização dos veículos, em relação ao peso e ao valor.

(24) Ver: Almeida, J. Op. cit.

QUADRO II

INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA
INDICES MEDIOS DE NACIONALIZACAO (25)

Anos	% do Peso	% do Valor
1953	18,0	---
1954	22,0	---
1955	30,0	---
1956	43,0	---
1957	55,0	---
1958	61,3	48,4
1959	68,5	61,8
1960	84,3	76,1
1961	92,8	87,3
1962	95,9	92,1
1963	96,5	94,0
1964	97,3	95,1
1965	98,0	96,0
1966	98,0	96,5
1967	98,4	97,0
1968	97,9	96,0

FONTE: Ministério da Indústria e Comércio.

(25) Id. *ibid.*, p. 45

É importante destacar que o crescente índice médio de nacionalização da produção de veículos implicou em um aumento da participação de matérias-primas importadas no consumo da indústria automobilística passando, de 0,7% em 1962 para mais de 10% a partir de 1966 na produção de caminhões; e, de 13% em 1963, para mais de 50% a partir de 1966, quando alcançou mais de 70% na produção de automóveis. (26)

O quadro abaixo mostra a evolução do consumo das chapas de aço na produção total, deixando evidente o aumento da utilização de matérias-primas importadas.

QUADRO III

INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA PARTICIPAÇÃO DAS CHAPAS DE AÇO IMPORTADAS NO CONSUMO TOTAL (27)

Anos	% do Peso
1957	29,2
1958	19,0
1959	49,3
1960	39,4
1961	46,0
1962	49,8
1963	52,3
1964	64,8
1965	60,4
1966	59,2
1967	61,1
1968	52,2

FONTE: Ministério da Indústria e Comércio.

(26) e (27) Id. *ibid.*

O quadro IV demonstra as maiores dificuldades que os produtores de caminhões tiveram para atingir os objetivos fixados pelas autoridades. Enquanto o esperado era um produção de 80 mil unidades só se alcançaram 41.737 unidades. Já os programas para jipes e automóveis de passeio foram cumprido e com relação aos utilitários ultrapassou-se as previsões.

Quanto a nacionalização, à produção de utilitários foi a que mais se aproximou da determinação do governo. Os automóveis e caminhões esbarraram em maiores dificuldades para atingir as metas previstas.

QUADRO IV
INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA
MONTAGEM DE VEICULOS AUTOMOTORES
AVALIAÇÃO DO PROGRAMA DE METAS (28)

	1957	1958	1959	1960
<u>Caminhões</u>				
Produção (unidades)				
Programada	18.800	32.000	55.000	80.000
Realizada	18.630	30.891	39.664	41.737
Nacionalização em peso				
Programada (%)	40,0	65,0	75,0	90,0
Alcançada (%)	---	---	68,7	76,2
<u>Jipes</u>				
Produção (unidades)				
Programada	9.300	14.000	18.000	25.000
Realizada	9.185	14.214	18.129	19.508
Nacionalização em peso				
Programada (%)	60,0	75,0	85,0	95,0
Alcançada (%)	---	---	72,6	79,1
<u>Automóveis</u>				
Produção (unidades)				
Programada	---	8.000	20.000	40.000
Realizada	---	2.180	11.994	37.807
Nacionalização em peso				
Programada (%)	50,0	65,0	85,0	95,0
Alcançada (%)	---	---	50,0	73,7
<u>Utilitários</u>				
Produção (unidades)				
Programada	2.600	13.000	17.000	25.000
Realizada	2.885	13.844	26.456	34.026
Nacionalização em peso				
Programada (%)	50,0	65,0	75,0	90,0
Alcançada (%)	---	---	68,2	84,2

FONTES: Programa de Metas e Anuários Estatísticos - IBGE.

2.3. Evolução da Produção até 1970

Segundo informações estatísticas da época, na fase de maior expansão da produção de veículos, entre 1955 e 1962, o volume físico da produção cresceu à taxa média anual de 39%, enquanto o total da indústria de transformação aumentou à razão de 10% ao ano e o total da economia nacional a 6% a.a.

Partindo-se de uma produção de 13 mil veículos em 1955, chegou-se, em 1962, a 191 mil. Durante esses oito anos, produziram-se 685.194 veículos (caminhões, utilitários e automóveis de passeio), sendo que desse total, 30% foram caminhões, 34% utilitários e 27% automóveis. (29)

Esses índices estavam plenamente de acordo com as metas governamentais que davam prioridade à produção de veículos de carga. Porém, fazendo uma comparação entre a produção do período de 1955/62 e o de 1963/68, segundo dados estatísticos, percebe-se que a fabricação de automóveis de passeio cresceu consideravelmente mais do que a fabricação de caminhões e utilitários. Ver tabela a seguir (30)

QUADRO V

PRODUÇÃO DE VEÍCULOS (31) (unidades)

	1955/62	1963/68
Automóveis	187.598	726.662
Utilitários	230.865	299.389
Caminhões	266.731	246.662
Total	685.194	1.272.713

(29) Anuário Estatístico - IBGE

(30) Ver: Almeida, J. op.cit., p.50

(31) Id. ibid.

É importante lembrar aqui que essa mudança verificada entre os dois períodos comparados no quadro V tem a ver com a opção por um determinado padrão de crescimento assentado nos bens de consumo duráveis e principalmente no setor automobilístico. É justamente por isso que ocorreu uma arrancada na produção de automóveis de passeio, sobretudo após 1966, quando foi posto em prática um novo plano nacional de desenvolvimento, o qual possibilitou a forte concentração de renda no país e a formação de vários mecanismos de financiamento, principalmente para o consumo de duráveis.

A estimativa para a demanda de caminhões e utilitários no quinquênio 1960/64 foi da ordem de 56 mil veículos a.a., sendo que, 36 mil eram para atender à demanda de expansão e 20 mil à de reposição (32). O GEIA tinha previsões mais otimistas, estimava 63 mil unidades em 1959 e 91 mil em 1960. Efetivamente, a produção no período 1957/67 nunca ultrapassou 53 mil veículos tanto para utilitários como para caminhões (ver quadro VI).

Dessa forma, entre 1963/65 a indústria automobilística operava com 70% de capacidade ociosa. (33)

Para a demanda de veículos de passeio os resultados também ficaram abaixo do estimado. Porém, a diferença foi bem menor do que a verificada entre a demanda efetiva e a esperada para caminhões e utilitários. Como mostra o quadro VI, a produção de automóveis de passeio chegou a uma média anual de 103 mil unidades, enquanto o esperado era cerca de 114 mil, incluída a estimativa da demanda reprimida que era da ordem de 80 mil unidades. (34)

O período compreendido entre os anos de 1962 e 1965 foi marcado por uma forte crise na indústria de material de transporte. Enquanto a indústria de transformação registrava uma queda de 0,4% a.a., a indústria automobilística registrava queda de 29% a.a. (35). O impacto mais forte da recessão, na indústria automobilística, é explicado devido ao esgotamento do potencial da demanda reprimida que fez virem a tona os problemas decorrentes do desequilíbrio entre a demanda final e a capacidade instalada das empresas.

Com a instituição de um plano de ação do governo - PAEG - após o golpe militar de 1964, com o intuito de acabar com os principais problemas da economia brasileira e possibilitar um novo ritmo de crescimento, a indústria automobilística voltou a expandir-se. Esse plano, embora não tenha alcançado os objetivos previstos em muitos pontos, reformulou todo o padrão de financiamento da economia no sentido de ampliar o consumo dos bens duráveis.

(32), (33), (34) e (35) Id. ibid.

No final da década, registrou-se um crescimento de 19,5% a.a para essa indústria, enquanto que a indústria de transformação registrou 9,9% a.a. e a economia nacional, 8,1% a.a. (36)

QUADRO VI

INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA
MONTAGEM DE VEICULOS AUTOMOTORES
PRODUÇÃO DE VEICULOS 1955-1970 (37)

Anos	Automóveis	Utilitários (*)	Caminhões e Onibus	Total
1955		2.331	10.811	13.142
1956		3.574	10.460	14.034
1957		10.845	19.855	30.700
1958	2.180	23.341	35.608	61.129
1959	11.994	36.685	47.564	96.243
1960	37.807	43.946	51.325	133.078
1961	57.367	49.851	38.456	145.674
1962	78.250	60.292	52.652	191.194
1963	88.800	51.200	33.626	174.126
1964	100.690	48.145	34.900	183.735
1965	106.908	46.073	32.592	185.173
1966	125.018	54.763	43.994	224.575
1967	135.838	47.796	41.755	225.389
1968	169.008	50.912	59.795	279.715
1969	237.736	69.709	46.248	353.693
1970	249.920	123.681	42.446	416.047

FONTE: Registro Industrial e Anuários Estatísticos, IBGE.

(*) Compreende: Jipes, camionetes de uso misto e de carga.

(36) Id. ibid.

(37) Ver: Almeida, J. Op.cit.

A recuperação da indústria automobilística pós 1966 tem a ver com a instituição de vários mecanismos de financiamentos de bens duráveis, dentre eles os "consórcios". Esses difundiram-se com uma rapidez incrível. Para se ter uma idéia, estimou-se em 1969 a existência de 4 mil grupos de consórcios no Brasil, o que totalizava cerca de 600 mil compradores, tomando-se por base a média de 150 consorciados por cada grupo. (38)

Além dos consórcios outros dois pontos principais que tiveram grande influência na recuperação da indústria automobilística foram o financiamento da venda de carros pelas Caixas Econômicas Federais e a redução do imposto de consumo. Esses dois pontos fizeram parte da política de crescimento adotada pelo governo a partir de 1965.

Nessa fase de recuperação não foi apenas a demanda que cresceu mais esse fato acompanhado por uma transformação na estrutura da oferta das empresas no sentido de garantir mercado e fazer frente aos concorrentes. Com vistas a esse objetivo verificou-se um movimento de fusões de capitais. A VEMAG passou a ser controlada pela Volkswagen; a SIMCA do Brasil e a International Harvester do Brasil passaram a fazer parte da Chrysler do Brasil; a FNM foi incorporada pela Alfa Romeo italiana; e a Willys Overland do Brasil foi controlada pela Ford Motors do Brasil.

Além dessas fusões, outra estratégia de crescimento das empresas foi o lançamento de novos modelos (1967 e 1968), elevando o poder de competição das firmas principalmente no mercado de veículos de médio porte.

O quadro VII mostra as transformações ocorridas na oferta da indústria automobilística após os novos lançamentos.

QUADRO VII
INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA
DISTRIBUIÇÃO DA PRODUÇÃO SEGUNDO AS EMPRESAS
1961-1968/71 (39)

(porcentagem)

	1961	1968	1969	1970	1971 *
Chrysler	4,7	3,1	3,4	3,3	3,4
FNM	1,8	0,8	0,6	0,7	0,6
Ford-Willys	38,9	24,9	25,1	18,3	19,7
GM	9,4	8,9	14,9	16,9	15,9
Magirus-Dentz	---	0,2	0,1	0,1	0,0
Mercedes-Benz	4,8	6,0	4,9	4,2	4,0
Saab-Scania	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2
Toyota	0,0	0,3	0,3	0,2	0,1
Volkswagen	40,1	55,5	50,4	56,1	56,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

FDNTE: Dados originais do Boletim Noticias do ANFAVEA.

* Produção do período janeiro-agosto.

No mercado de automóveis de passeio, a competição foi mais intensa, conforme mostra o quadro VIII. Em 1961, a Volkswagen já era detentora de cerca de 73% do mercado, atingindo a mais de 75% em 1968. Em 1971 a sua participação caiu para 60%. A Ford-Willys teve sua participação reduzida 26,5% para 18%. A General Motors, graças à aceitação da linha Chevrolet Opala, atingiu 60%. (40)

(39) Id. *ibid.*, p. 56

(40) Id. *ibid.*

QUADRO VIII

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA
 PRODUÇÃO DE AUTOMÓVEIS
 DISTRIBUIÇÃO DA PRODUÇÃO SEGUNDO AS EMPRESAS
 1961-1968/71 (41)

(porcentagem)

	1961	1968	1969	1970	1971 *
Chrysler	---	10,1	3,7	4,2	4,8
FNM	0,9	0,7	0,2	0,5	0,3
Ford-Willys	26,5	13,7	23,0	15,2	18,3
GM	---	0,2	10,9	16,9	16,2
Volkswagen	72,6	75,3	62,2	63,2	60,4
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

FONTE: Dados originais do Boletim Notícias do ANFAVEA.

* Produção do período janeiro-agosto.

É importante ressaltar que a expansão do mercado automobilístico se deu com referência aos veículos de passeio. Com relação à produção de ônibus e caminhões, comparada com a produção de automóveis, após 1968, houve desaceleração (vide quadro VI). Esse arrefecimento é explicado com base em problemas de ordem estrutural por conta da melhoria nas autoestradas e no aperfeiçoamento dos tipos de caminhões, resultando em uma maior eficiência e melhor produtividade, que por sua vez gerou retração na demanda por veículos de carga.

(41) Id. ibid.

2.4. O Papel da Indústria de Autopeças

A fabricação de autopeças no Brasil começou timidamente em algumas oficinas de reparação de veículos no início deste século.

Com o desenvolvimento urbano-industrial no decorrer do século e a constituição da primeira frota nacional de veículos (importados), os projetos para a fabricação de peças de reposição começaram a ganhar importância, principalmente na década de 40, quando o desenvolvimento do tráfego rodoviário, como alternativa para atender às necessidades de transporte, apresentava sobre os demais sistemas de superfície - terrestre e marítimo de cabotagem - vantagens como: menor período de maturação dos investimentos, menor custo de implantação e maior flexibilidade, permitindo diversificar as correntes de tráfego. Juntamente com tais vantagens os sistemas, ferroviário e de navegação de cabotagem estavam totalmente deteriorados por falta de reparação, conservação e reequipamento. (42)

A contribuição do setor de autopeças para o valor da produção industrial brasileira, que era de 0,2%; em 1920, chegando a 0,5%, em 1940, passa para 2,3% em 1950. (43)

Até 1950, apesar do desenvolvimento do setor de material de transporte, não havia no Brasil uma indústria específica do período de guerra, quando a importação de peças e equipamentos para reposição foi fortemente paralizada devido a retração dos mercados fornecedores, o setor de autopeças sofreu considerável estímulo. (44)

A indústria de autopeças, a partir de então, se desenvolveu puxada pela grande necessidade de reposição de nossa frota e para alimentar a demanda de crescente número de montadoras que aqui se instalavam. (45)

Para possibilitar o desenvolvimento dessas indústrias, que seriam a base indispensável ao sucesso da nacionalização de veículos no país, o GEIA aprovou diversos planos, visando à consolidação da infra-estrutura indispensável à concretização dos projetos para a fabricação de autopeças. E assim permitir o surgimento de uma estrutura horizontal no setor automobilístico. (46)

Nota: "In the first place the decision to achieve high levels of local content with a few years meant that a rapid expansion of parts production would have to take place. In both Brazil and Mexico legislation restricted the extent to which the terminals were allowed to produce parts "in house", thus reserving a substantial market for the auxiliary industry. In Argentina on the other hand no such limitations were enforced. In all three countries production and employment in the parts industry increased rapidly. This growth was accompanied by major structural changes in the parts industry". (Ver: Jenkins, R.S. op.cit. p.63)

(42) Id. ibid.

(43) e (46) Ver: Indústria Automobilística Brasileira. ANFAVEA Op.cit.

(44) Ver: Gadelha, M.F. Op. cit.

(45) Ver: Almeida, J. Op. cit.

(47) e (48) Id. ibid.

Até meados dos anos 60 foram aprovados pelo GEIA, 154 projetos para a fabricação de autopeças, assim contribuindo para os esforços dos fabricantes de veículos no sentido da nacionalização completa. (47)

Apesar do bom desempenho do setor de autopeças, nem todos fabricantes de veículos puderam atingir índices de nacionalização muito significativos, visto o rápido crescimento do volume da produção, pressionado a capacidade instalada do setor de autopeças. (48)

Os investimentos das empresas fabricantes de autopeças que tiveram seus projetos aprovados pelo GEIA até meados de 1960, com vistas a instalação de novas plantas ou ampliação das já existentes, foram os seguintes:

Em 1.000 unidades monetárias

- Investimentos diretos (sem cobertura cambial)	US\$ 99.306
- Financiamentos do exterior para importação de máquinas e equipamentos	US\$ 43.954
- Investimentos em máquinas e equipamentos através da concessão de câmbio de custo extra-licitação	US\$ 8.233
- Investimentos em máquinas e equipamentos através de licitação no leilão público de divisas	US\$ 2.034
Total	US\$ 153.527
- Investimentos em terrenos, construções e equipamentos nacionais	Cr\$ 8.094.997 (49)

(49) Ver: Indústria Automobilística Brasileira; sua contribuição para o desenvolvimento nacional. São Paulo, SITCAVSESP e ANFAVEA, s.d.

Através do programa de desenvolvimento elaborado pelo GEIA, em dezembro de 1956, os investimentos nas diversas indústrias de autopeças era estimadas em US\$ 117,1 milhões, por outro lado os investimentos existentes, na mesma data, para a montagem de veículos atingia apenas a US\$ 90,5 milhões. Isso mostrava claramente o interesse do governo brasileiro em dar folego à indústria de autopeças que por sua vez contribuira para à arrancada da indústria de veículos e finalmente ao crescimento do setor automobilístico como um todo. (50)

Além do setor automobilístico, a indústria de autopeças contribuiu consideravelmente para a indústria de máquinas e equipamentos (razoavelmente desenvolvido no país à medida em que dinamizou o mercado dessa indústria. Parte considerável de reposição das máquinas importadas já eram, em meados dos anos 60 amplamente atendida pela indústria nacional.

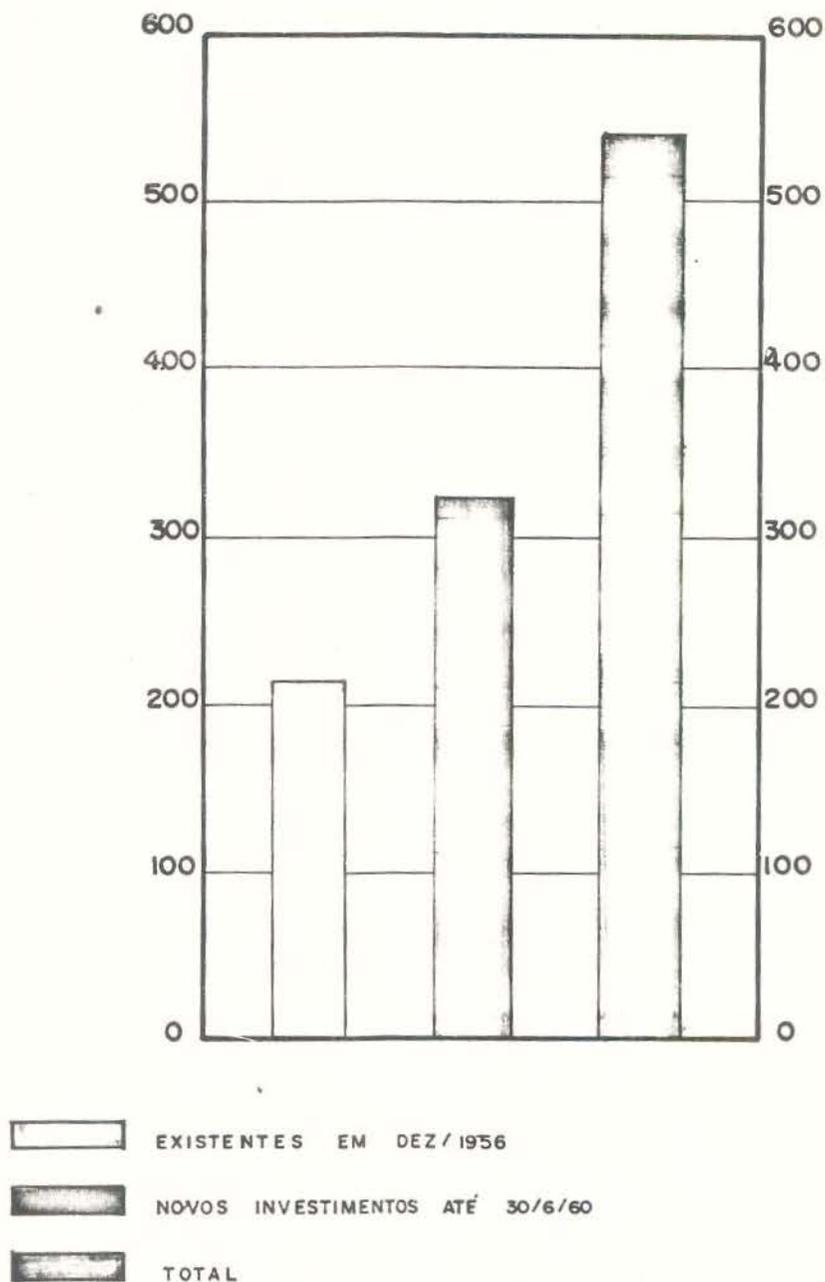
2.5. Dados Estatísticos

Para finalizar essa segunda parte do trabalho, achei importante mostrar, através de alguns quadros estatísticos, o volume dos investimentos realizados no setor automobilístico no período 1956/60. Bem como a produção efetiva entre 1957/60, e alguns outros dados sobre número de empregados nas fábricas de veículos; economia cambial proporcionada pela indústria automobilística, etc.

(15) QUADRO I: INVESTIMENTOS TOTAIS DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA (EM US \$)

VEÍCULOS E AUTOPEÇAS - 530,3(milhões de US \$)

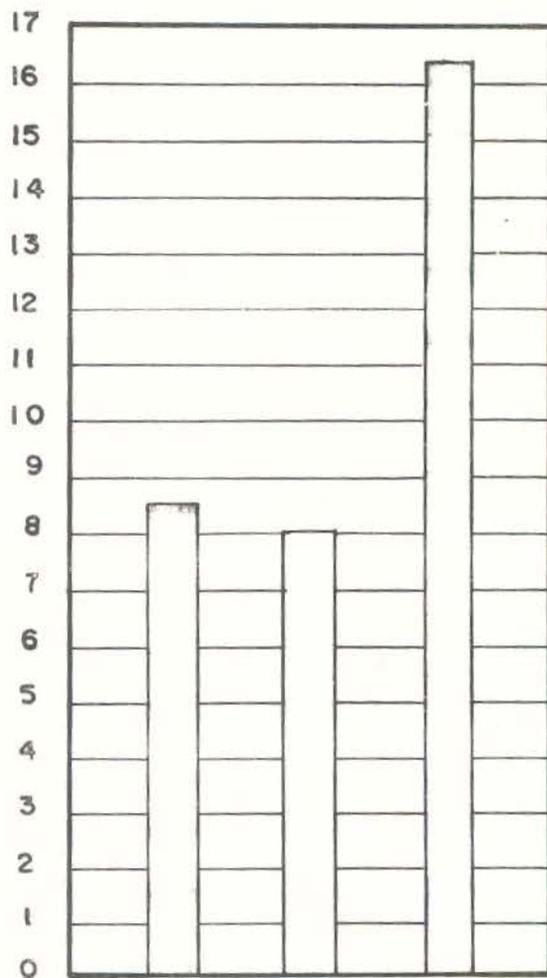
(EM MILHÕES DE US \$)



(15) Consultar: Indústria Automobilística Brasileira;
sua contribuição para o desenvolvimento
nacional. São Paulo. STICAVSESP e ANFAVEA, s.d.

(16) QUADRO II : INVESTIMENTOS EM TERRENOS, CONSTRUÇÕES E EQUIPAMENTOS NACIONAIS

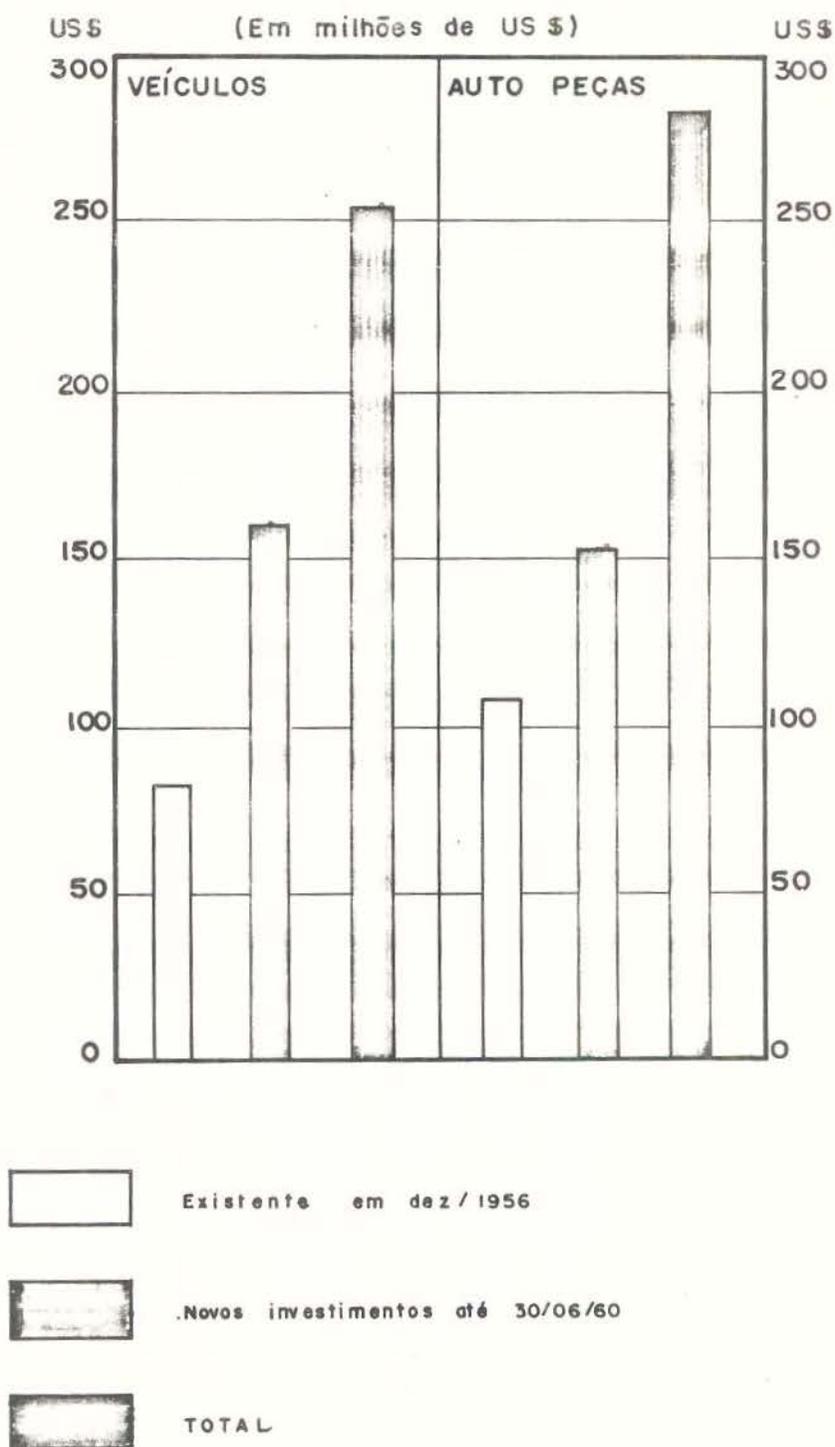
(em milhões de CR\$)



-  Fábrica de veículos
-  Fábrica de auto peças
-  Total

(16) Ver - idem (15)

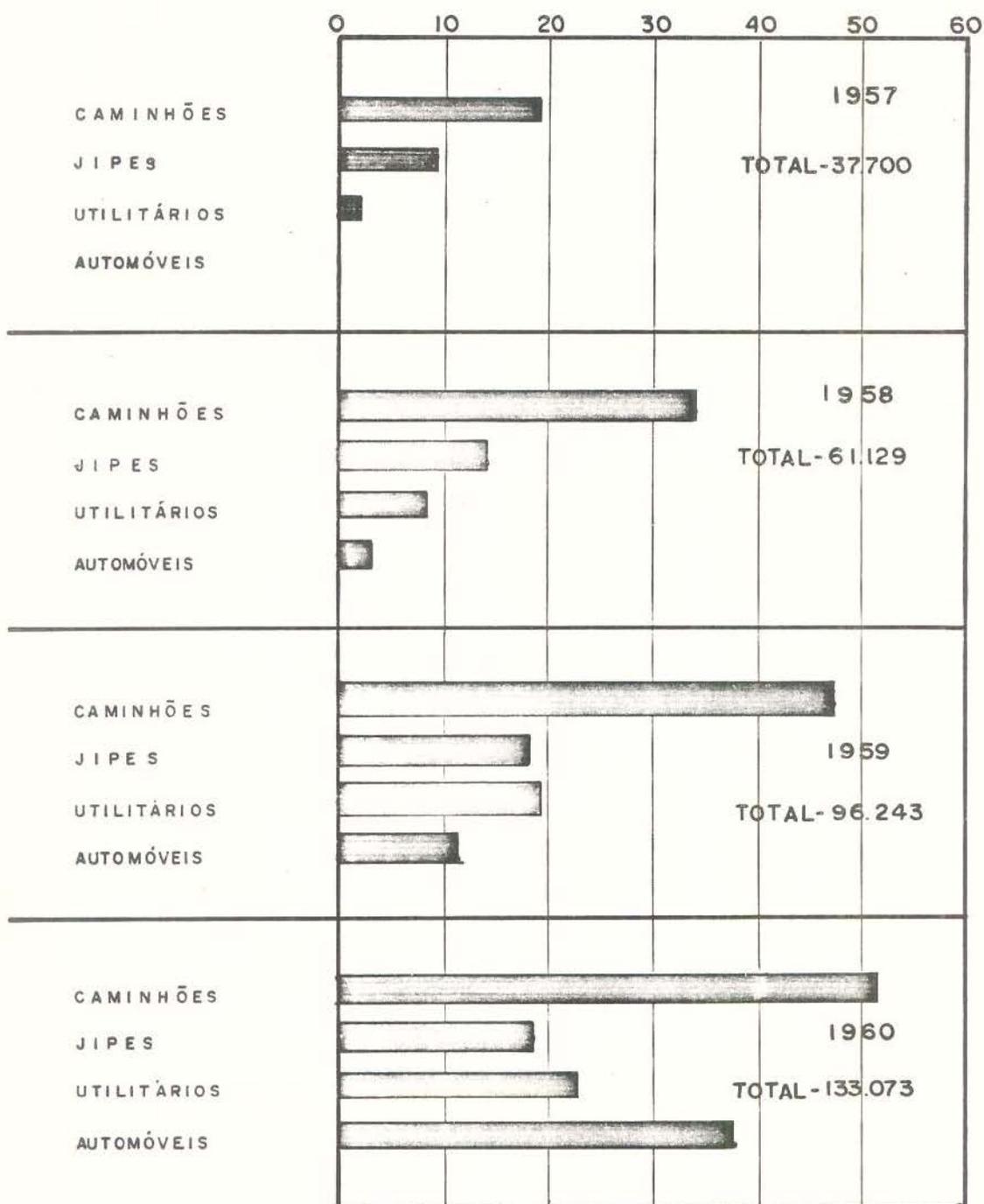
(17) QUADRO III: INVESTIMENTOS TOTAIS NA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA



(17) Ver - Idem (15)

(18) QUADRO IV : PRODUÇÃO EFETIVA DA INDUST. AUTOMOBIL.
1957-1960

(escala em milhares)

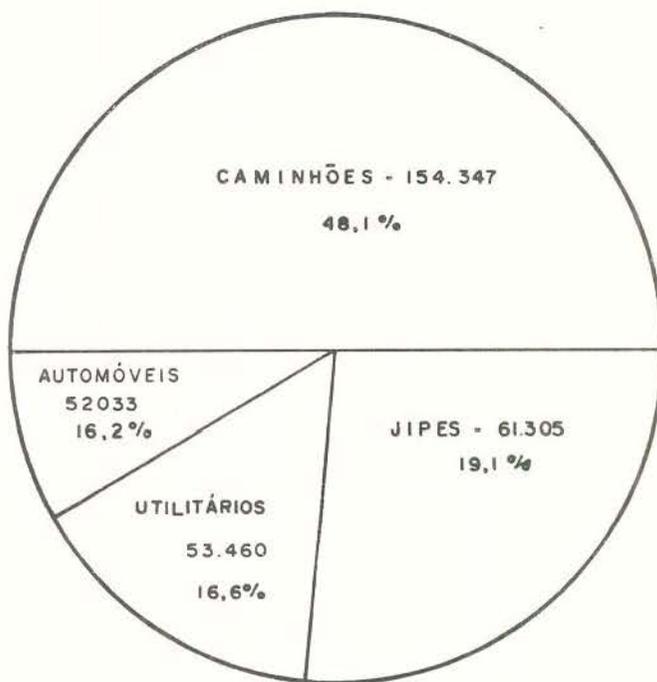


(18) Ver - idem (15)

(19) QUADRO V : ESTRUTURA DA FABRICAÇÃO NACIONAL DE VEÍCULOS

PRODUÇÃO EFETIVA - 1957 / 1960

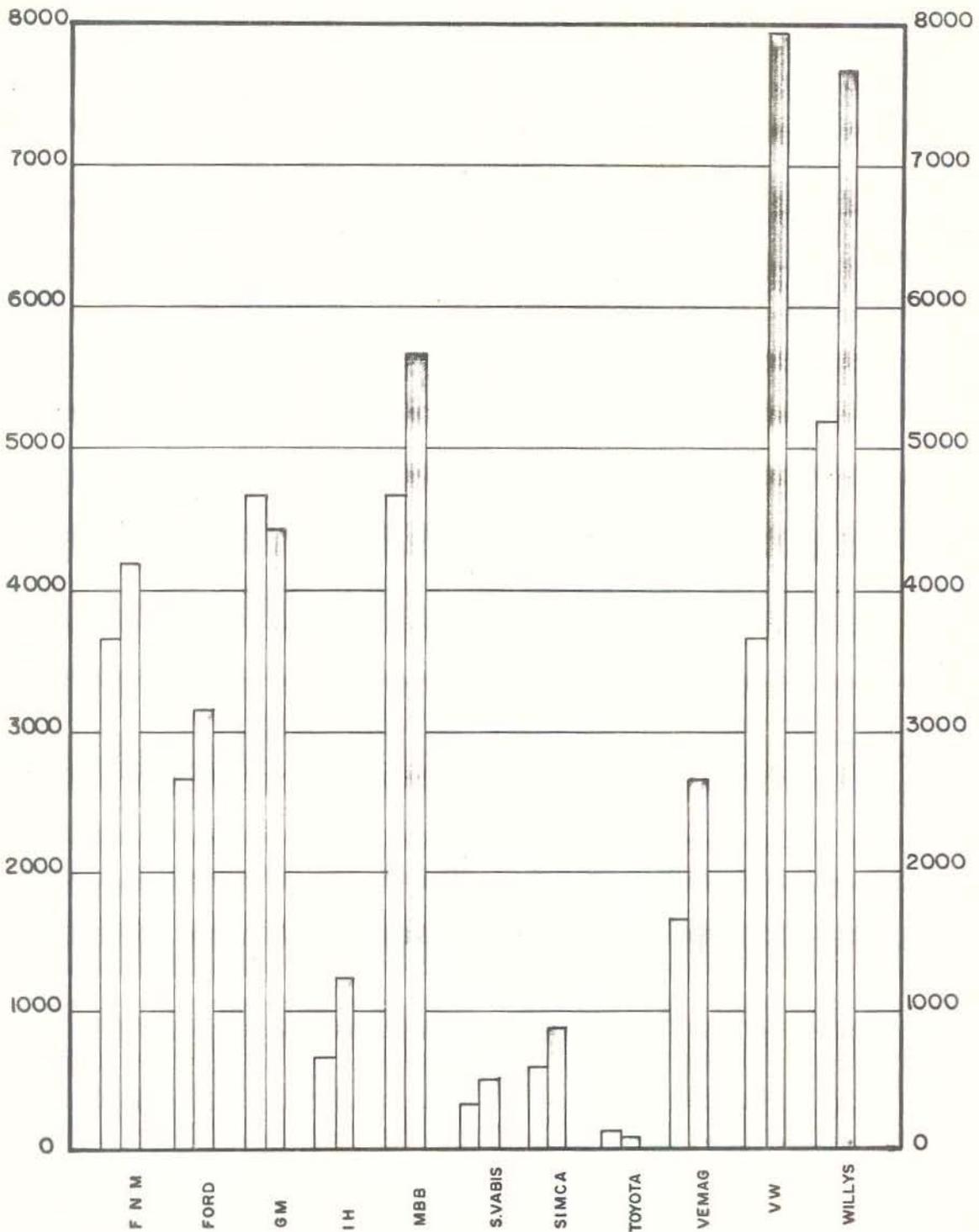
Total de 321.145



(19) Ver - idem (15)

(20) QUADRO VI: MÃO DE OBRA - FÁBRICA DE VEÍCULOS

número de empregados



em 31/12/59

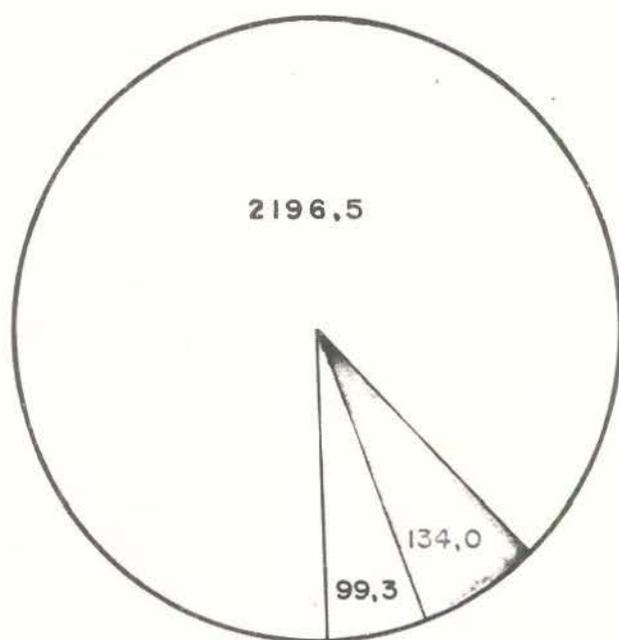
em 31/12/60

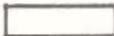
(20)- Ver - idem (15)

(21) QUADRO VII: RESULTADO GLOBAL DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA
(em US \$) - Estimativa

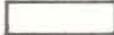
total - 2.429,8

Período de 1957/1963
milhões US \$



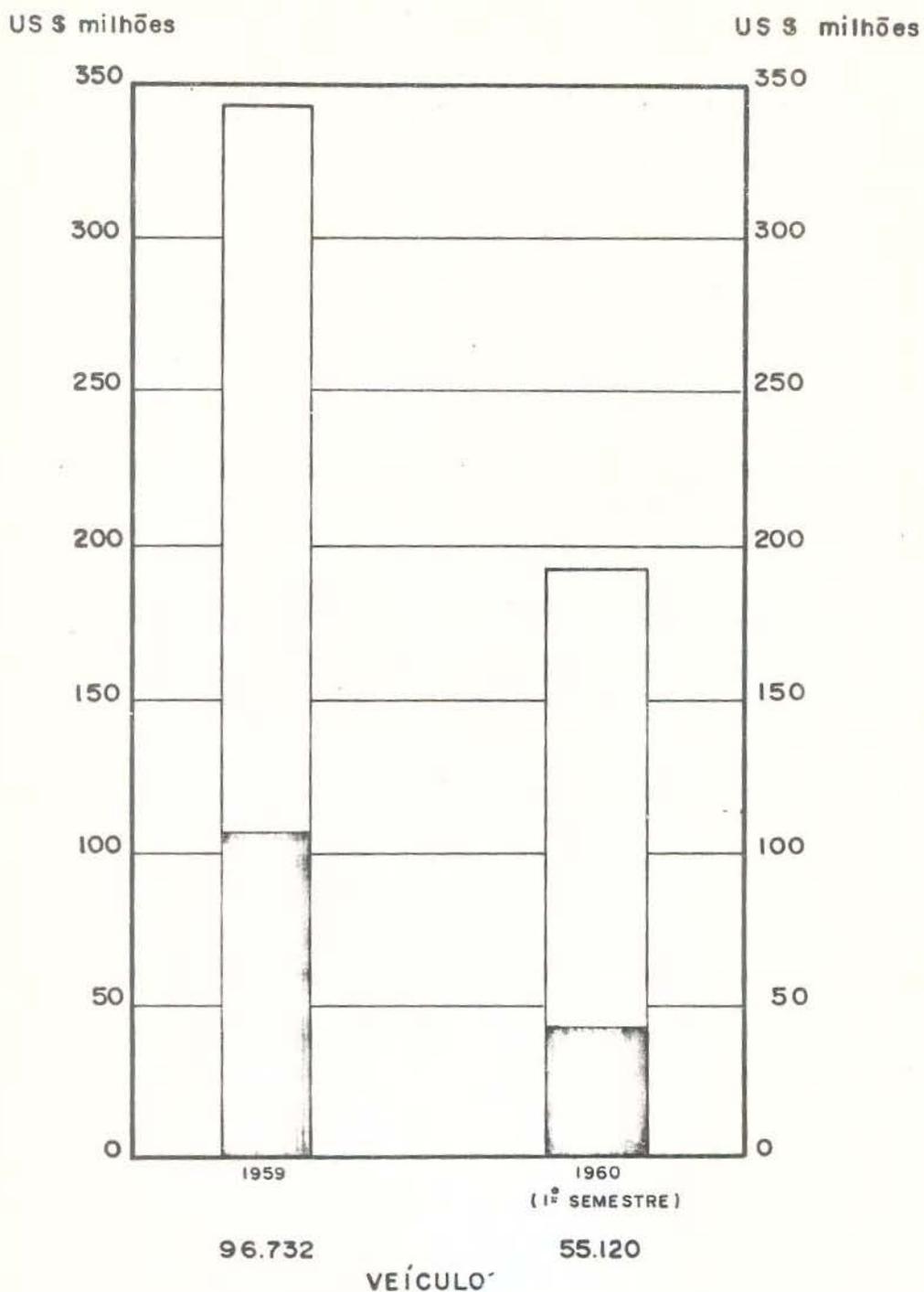
 Valor da produção nacional de veículos

 Equipam. sem cobert. cambial, para invest. em fabr. de veículos

 idem, idem, idem, em fabricação de auto peças

(21) Ver - Idem (15)

(22) QUADRO VIII : ECONOMIA CAMBIAL PROPORCIONADA PELA
INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA



-  Valor das peças complementares importadas
-  Valor pelo qual seriam importados os veículos completos

(22) Ver - idem (15)