

VI Semana de Estudos dos Problemas Mínero-Metalúrgicos no Brasil

1.a SESSÃO

DATA — 26 de abril de 1954

LOCAL — Instituto de Engenharia de São Paulo

ASSUNTO — «A POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO DA
INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO BRASIL».

CONFERENCISTA — Comandante Lucio Martins Meira; presidente da Sub-Comissão de «Jeeps», Tratores, Caminhões e Automóveis; Sub-chefe da Casa Militar do Sr. Presidente da República.

PRESIDENTE DA SESSÃO — General Edmundo de Macedo Soares, -Membro do Conselho Nacional de Minas e Metalurgia, presidente da Cia. Aços Especiais Itabira (ACESITA).

ORIENTADOR DOS DEBATES — Dr. Jorge de Rezende — Membro da Sub-Comissão de «Jeeps», Tratores, Caminhões e Automóveis.

Abertura dos Trabalhos

ISAAC BEREZIN — O Centro Moraes Rego associação dos alunos, professores e ex-alunos do Curso de Minas e Metalurgia da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, sente-se jubiloso em patrocinar a VI Semana de Estudos dos Problemas Mínero-Metalúrgicos do Brasil.

O Centro Moraes Rego ao tomar a iniciativa destes debates desde 1947, teve por objetivo reunir esta pleiade de elementos nacionais para, num ambiente sadio, discutir problemas fundamentais para a nação, principalmente na sua parte econômica sem desprezar a parte técnica.

Com estes debates não queremos provocar um conflito de pessoas e sim de idéias.

Dentro de nosso idealismo sentimo-nos animados a agitar a opinião pública afim de que possamos resolver satisfatoriamente os problemas ligados à geologia, mineração e metalurgia no Brasil, pois, uma nação com 8.500.000 Km² e mais de 50.000.000 de habitantes, num estágio bastante primitivo para a era da máquina, constitue fabuloso campo para o desenvolvimento dessas atividades.

Encaminhando-nos para estes problemas fortificaremos o país em sua estrutura econômica, permitindo-lhe defender-se de qualquer ataque externo.

Em Geologia encontramos poucas dezenas de abnegados, número êste insignificante para a área de nosso país e além de tudo concentrado nos grandes centros resultando quasi total desconhecimento das nossas fontes de matéria prima.

Para nossa felicidade, a metalurgia já apresenta algo que se pode comparar as grandes realizações de outras nações.

Isto devemos a larguesa de espírito e visão de um grupo numeroso, desfalcado de um de seus elementos devido a morte prematura do Eng. Louis Ensch.

O desenvolvimento da Indústria Metalúrgica no Brasil sente-se todavia embaraçado entre outros motivos pela ausência de mineração. Não só conhecemos pouco nossos recursos minerais como não conseguimos extraí-lo em escala exigida pela metalurgia.

Temos que resolver estes problemas quer dando mais atenção à parte técnica deixando em plano secundário toda política

corrosiva, quer trabalhando na elaboração de leis mais consentâneas com a realidade nacional.

Parece-nos interessante estudar a participação de capitais particulares desejosos de encaminhar-se para êstes ramos de atividade sem prejuizo para a nação.

O Centro Moraes Rego sente-se feliz por constituir um ambiente de estudo onde se reúnem elementos de valor cujos exemplos e ensinamentos podem ser seguidos.

Eis aí mais um motivo a nos animar em nossa campanha pela criação de uma mentalidade mínero-metalúrgica no Brasil. Cremos assim estar dando alguma coisa de útil ao nosso país.

(Palmas)

A seguir tenho a honra de passar a presidência dos trabalhos desta noite à sua Excia. Gal. Edmundo de Macedo Soares.

GAL. EDMUNDO DE MACEDO SOARES — Será orientador dos nossos debates, o Eng. Jorge de Rezende.

Convido para fazerem parte da Mesa, S. Excia. Senador Othon Mader; Tenente Cel. Nelson Mesquita de Miranda, representante do Chefe do Estado Maior do Exército; Major Geraldo Magarinos de Souza Leão, representante da Escola do Estado Maior do Exército; Capitão de Fragata Carlos Roberto Perez Paquet, representante do Conselho de Segurança Nacional; Prof. Dr. Luiz Leseigneur de Faria, Diretor da Escola de Engenharia de Pôrto Alegre; Eng. David Stakhovitch, representante da CEPAL; Eng. Eduardo Garcia Rossi, representante do Centro das Indústrias de São Paulo; Eng. Sergio Brito Bastos, representante da Estrada de Ferro Santos-Jundiá.

Sôbre «A Indústria Automobilística no Brasil», vamos ouvir a palavra do Comandante Lucio Martins Meira, figura ilustre por demais conhecida pelos presentes, dispensando, por isso mesmo, apresentação. Foi aluno distinto da Escola Naval; Oficial de elite na Marinha de Guerra, conhecido pêla sua competência profissional; Engenheiro Civil; ex-Interventor Federal no Estado do Rio, cuja passagem ficou assinalada por obras de grande interêsse público; traços que denotam sua elevada formação moral; Sub-chefe da Casa Militar do Sr. Presidente da República; membro da C.D.I. e como tal, presidente da Sub-Comissão de «Jeeps», Tratores, Caminhões e Automóveis.

E' sobretudo grande patriota, capaz de todos os sacrifícios para elevar a nossa Pátria, trabalhando para ela com afinco e convicção.

Tenho, portanto o prazer de passar a palavra ao Comandante Lucio Martins Meira para pronunciar a conferência de abertura desta Semana de Estudos.

«A Política de desenvolvimento da Indústria automobilística do Brasil»

COMTE. LUCIO MARTINS MEIRA — O surto de desenvolvimento econômico do Brasil, na última década, veio encontrar o país praticamente desaparelhado em sua organização para atender às suas crescentes necessidades de transporte e energia, exaltadas por uma movimentação de matérias primas e produtos acabados, e pelos níveis de manufaturaçãõ interna — para os quais não foram planejados tais serviços infra-estruturais.

No setor de transporte do país, suas vias clássicas, a ferroviária e a navegação, haviam sido delineadas no passado, com base em uma organização econômica que há vinte anos se prenunciava estar entrando em franca obsolência, correspondente que era a uma estrutura precolonialista, através da qual o país se limitava a recorrer a fornecimentos de manufaturas de consumo do exterior, pagando-as com exportações de matérias primas e produtos agrícolas primários, de preço vil.

O deslocamento de tal esquema primitivista, para o que presentemente se desenvolve entre nós, deveria necessariamente ser acompanhado da revisão dos planos ferroviários e de navegação brasileiros, não somente buscando a verificação das necessidades de sua expansão quantitativa, como da diversificação das zonas servidas pelo mesmo. Considere-se por exemplo, a profunda diferença trazida para a vida nacional, nêsse setor, com a produção interna substitutiva de aço no vale do Paraíba, passando a demandar da E. F. Central do Brasil um carreamento da ordem de quase um milhão de toneladas de matérias primas e produtos acabados, quando dantes, para consumo semelhante de aço, nada era solicitado a essa estrada. E não obstante, é a mesma ferrovia, existente desde o século passado, que se encarrega dêsse serviço, apenas com «retoques» em sua estrutura e traçado.

O aumento continuado da produção interna, eleva o standard de vida do país, e pressiona a demanda para bens de consumo importados. Os respectivos incrementos da importação vêm contrabalançar, em termos de volume físico a transportar, as poupanças criadas pela produção interna substitutiva, e assim, é mantida, ou mesmo incrementada, a solicitação de transportes para que foram criados os presentes sistemas ferroviário e de navegação nacionais. Não obstante, êstes últimos não acompanharam a evolução do estado de cousas brasileiro, angustiado o seu progresso com suas deficiências por todos sentidas.

Em 1934, o país contava com cêrca de 33.000 km de ferrovias. Presentemente, êsse número sobe a 36.700 km, com uma expansão, quase desprezível, em 20 anos, de apenas 10%. Sua frota de navegação foi mais generosamente reaparelhada passando, nêsse mesmo período, de 500.000 a 724.000 toneladas brutas.

Mas a organização de suporte para a navegação brasileira pouco evoluiu, quanto a portos e interligação dos mesmos com os centros de consumo, e cêrca de metade da frota já esta obsoleta, mantendo-se assim nêsse setor, deficiências marcadas quanto aos serviços dêle solicitados.

Modernamente, pode ser considerado como praticamente desprovido de recursos de transporte ferroviário o país que, como o Brasil, apresentar números índices de 4, 6 metros de ferrovia por quilômetro quadrado de superfície, ou 70 centímetros de linha por habitante. E êsses índices são ainda eloquentes em sua mesquinhez, se se consideram apenas as zonas de maior progresso econômico nacional — pois que, referidos à faixa litorânea brasileira, e à respectiva população, passam a apenas 13,8 metros por quilômetro quadrado e a 2,1 metros por habitante. Renunciamos aqui a paralelos com outras nações, de tal modo gritante seriam os mesmos.

Recentemente, foi concluído um estudo detalhado e extenso sôbre a situação nacional no setor de transportes clássicos — ferroviário e navegação. Os números obtidos, e as observações feitas, permitem medir exatamente as dificuldades com que luta a produção brasileira para se expandir, à conta das suas deficiências infra-estruturais.

Concentrando a análise do problema dos transportes ferroviários sôbre 33.300 km de estradas nacionais, e resumindo o plano de trabalhos sôbre as mesmas e simples obras de sua recuperação, sem maior extensão de suas linhas, os orçamentos elaborados chegaram a alturas alarmantes — A preços de 1952, serão necessários US\$ 151 milhões e Cr \$ 7,7 bilhões para extrair da rede ferroviária nacional serviços de eficiência compatível com o atual traçado de suas linhas. Para tanto, serão necessários cêrca de 500 mil toneladas de trilhos, ou seja, a produção total de Volta Redonda durante 16 meses. Deveriam ser substituídos cêrca de 8 milhões de dormentes — equivalendo a 40% dos que estão efetivamente em serviço. Seriam necessários cêrca de 13.500 vagões novos, sôbre os 65.000 existentes, e reparos ou modificações sôbre quase 40% dêsses últimos.

No setor da navegação, ocorreria ainda a necessidade de despesas montando a cêrca de US\$ 30 milhões em embarcações, e US\$ 38 milhões em serviços portuários, além de Cr \$ 420 milhões e Cr \$ 1.000 milhões respectivamente, de despesas em moeda nacional.

O orçamento total correspondente às atividades infra-estruturais de transporte no país, subiria portanto à soma de Cr \$ 13,5 bilhões, apenas para o limitado propósito de sua recuperação. Se executado em 5 anos, como previsto, representará uma despesa anual de Cr \$ 2,7 bilhões 12% do orçamento da União, dos quais os dispêndios em moeda estrangeira subiriam a US\$ 87 milhões por ano — mais de 5% das disponibilidades cambiais de todo o Brasil.

À iniciativa privada pouco ficaria para remediar êsse estado de cousas, afora o único recurso efetivamente adotado — o do transporte rodoviário. Familiarizado o homem de empresa brasileiro na lida com os veículos automóveis, não lhe restava outra alternativa senão o de providenciar êle mesmo sua frota de transporte, e de pressionar as autoridades governamentais para realizar sua parte na tarefa de prover meios substitutivos para o carreamento da produção nacional, e isso com maiores probabilidades de sucesso, face a duas circunstâncias fundamentais:

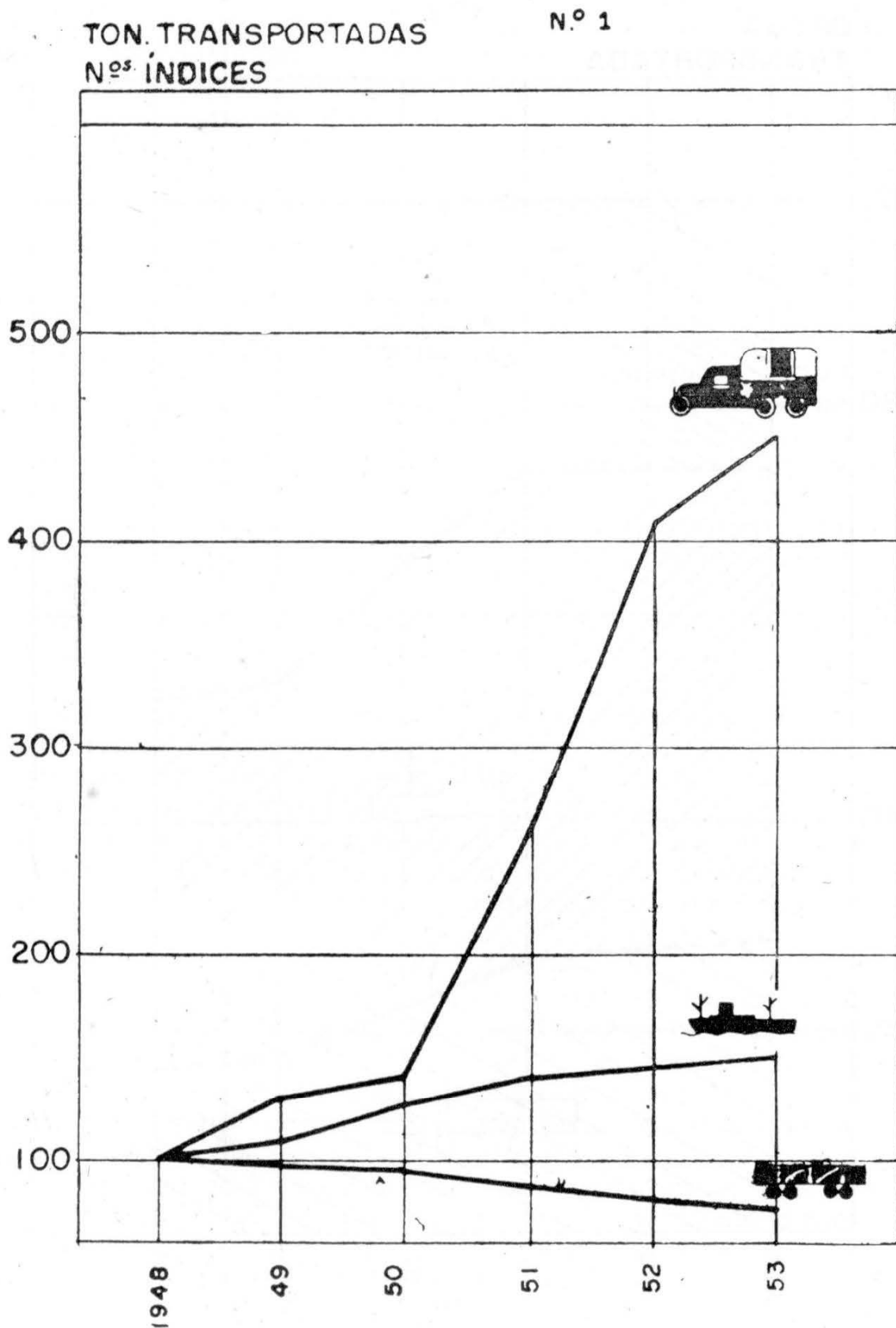
— O investimento de capitais no transporte rodoviário pode ser dividido entre o poder público e a iniciativa privada, e quanto a esta última, ainda subdividido entre grande número de empresários. Não demandaria portanto inversões massiças de uma única origem.

— As providências e realizações no setor rodoviário podem envolver uma planificação em etapas sucessivas, em sentido qualitativo, promovendo-se desde a primeira, porém, às necessidades de serviço, embora apresentando manifestas deficiências em sua precariedade.

Desde 1930 o país foi adquirindo uma consciência rodoviária, que hoje se cristaliza no Plano Rodoviário Nacional em plena execução. As primeiras estradas, pioneiras, envolveram trabalhos modestos, pavimentação nula, mas embora oferecendo facilidades limitadas ao tráfego, sempre permitiam a passagem dos veículos de carga. O sistema poderia se aperfeiçoar, como o vem sendo, no correr do tempo, e na medida das disponibilidades de recursos governamentais e particulares.

À conta da situação reinante, face às dificuldades de providências para o reerguimento do sistema clássico de transporte no país, ferrovias e navegação, o transporte rodoviário passou portanto a assumir presentemente importância primordial na vida econômica do Brasil. Tomando para avaliar essa importância, o ano de 1948 como base, verifica-se que, (Fig. 1) enquanto o movimento interestadual de carga transportada por rodovias quadruplicou em 5 anos, permanece estável o transporte ferroviário, e apenas subiu de 50% o transporte sobre água. Os números citados se referem a toneladas transportadas, e a configuração das estatísticas, aliás não disponíveis, referentes a tonelada-quilômetro, indicaria uma situação menos precária para as ferrovias e a navegação — embora mostrando maior progresso no setor rodoviário.

Como consequência da situação descrita, a participação rodoviária na movimentação de carga, apenas no comércio interestadual, assumiu liderança sobre os demais sistemas, a partir de 1953, e tudo indica que a manterá por largo tempo, a julgar pelos valores e fatos aqui revelados (Fig. 2). Quase 50% da carga transportada além dos limites estaduais no país, em 1953 circulou sobre caminhões. Acrescida a tal participação, a movimentação de carga dentro dos limites de cada estado — sobre o que não



se dispõem de dados estatísticos, pode-se imaginar a que ponto passa a depender a produção brasileira do transporte rodoviário, e portanto, a importância assumida para a vida nacional, pelos veículos que o realizem.



E' possível que a situação geral dos transportes no país, possa vir a sofrer uma revolução em tempos vindouros, e que com isso se volte à preponderância dos tipos clássicos de carreamento. Certo é porém que tal mutação hipotética não voltará à estrutura de antanho, em face mesmo das peculiaridades geográficas e do desenvolvimento histórico do país.

A colonização brasileira, realizada ao longo de sua faixa litorânea, provocou um desenvolvimento marcado em seu sistema de navegação marítima, ou se o quizerem, foi provocada e facilitada pelas disponibilidades de transporte marítimo dos tempos coloniais. Durante todo o império, a marinha mercante brasileira, com seus navios de madeira, chegou mesmo a colocar o Brasil, em lugar preeminente no concêrto marítimo universal.

Em fins do século passado, a penetração no interland se fez através da ferrovia, na demanda aos altiplanos da serra da Mantiqueira e a partir dos portos servidos pela velha marinha brasileira.

E' duvidoso porém que a penetração mais profunda até além do massiço central, em busca das bacias do Araguaia, Tocantins e alto Paraguai se possa realizar do mesmo modo, seja a partir do Amazonas, seja a partir da bacia do S. Francisco e dos afluentes do Paraná. Então, estaria reservado presentemente ao caminhão o papel representado no passado pela tropa de burros cargueiros, no serviço pioneiro dos bandeirantes. Posteriormente, com a melhoria das trilhas primitivas, no asfaltamento de estradas, duplicação de pistas, redução de rampas e raios de curva, seria ainda o caminhão o agente que consolidaria as conquistas territoriais do sertão brasileiro ainda por desbravar.

Por outro lado, todo um trabalho de interligação das grandes vias de transporte interior, sejam elas ferroviárias, rodoviárias em linhas tronco, ou mesmo fluviais, somente poderá ser racional e economicamente feita através do transporte sôbre pneumáticos. E o que representará, e já está representando, o veículo automóvel nessas tendências do desenvolvimento nacional, não podendo embora ser medido em números, será certamente avaliado pelos que tenham a necessária sensibilidade na visão da vida futura nacional.

Já nos presentes tempos, se têm repercussões evidentes da situação geral do país quanto ao seu sistema de transportes em setores nodais da vida brasileira. A demanda do mercado de veículos vem sofrendo saltos evidentes, e criando com êles problemas de superação difícil — dos que exigem providências imediatas e premonidoras contra percalços inevitáveis se não oportunamente tomadas.

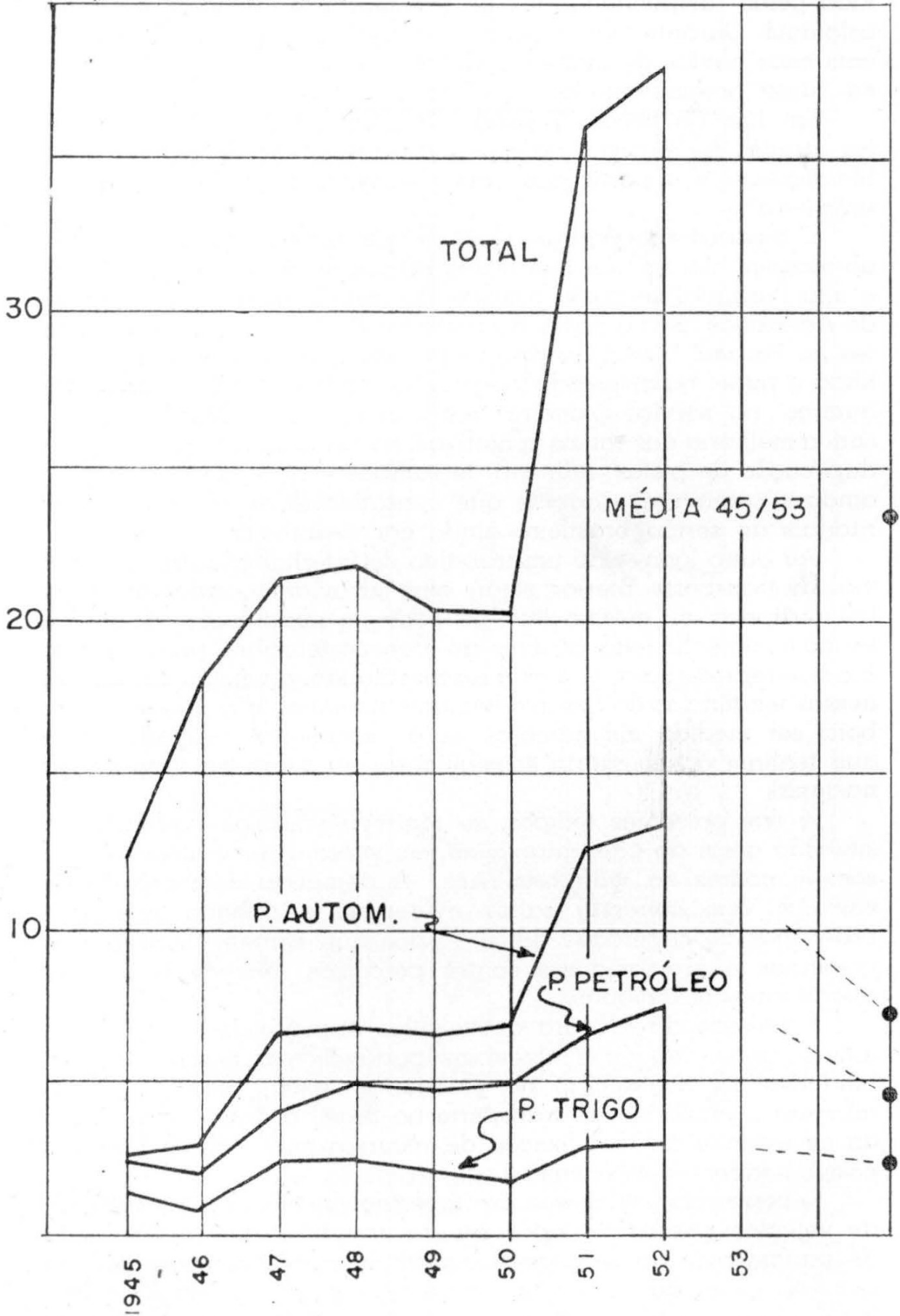
A pressão da procura de veículos automóveis no país, nos últimos anos, chegou a níveis insuportáveis por nossas disponibilidades de pagamento ao exterior e assim, mais uma vez, acarreta o problema do transporte no Brasil o ônus consequente da necessidade de mobilização de recursos muito além das suas possibilidades econômicas.

Dependendo totalmente de importações, o mercado nacional de veículos passou no após guerra a representar na balança de pagamentos do país tanto quanto o trigo e os produtos do petróleo — os dois notórios grandes itens de importação brasileira. O progresso das importações dêsses últimos produtos vem

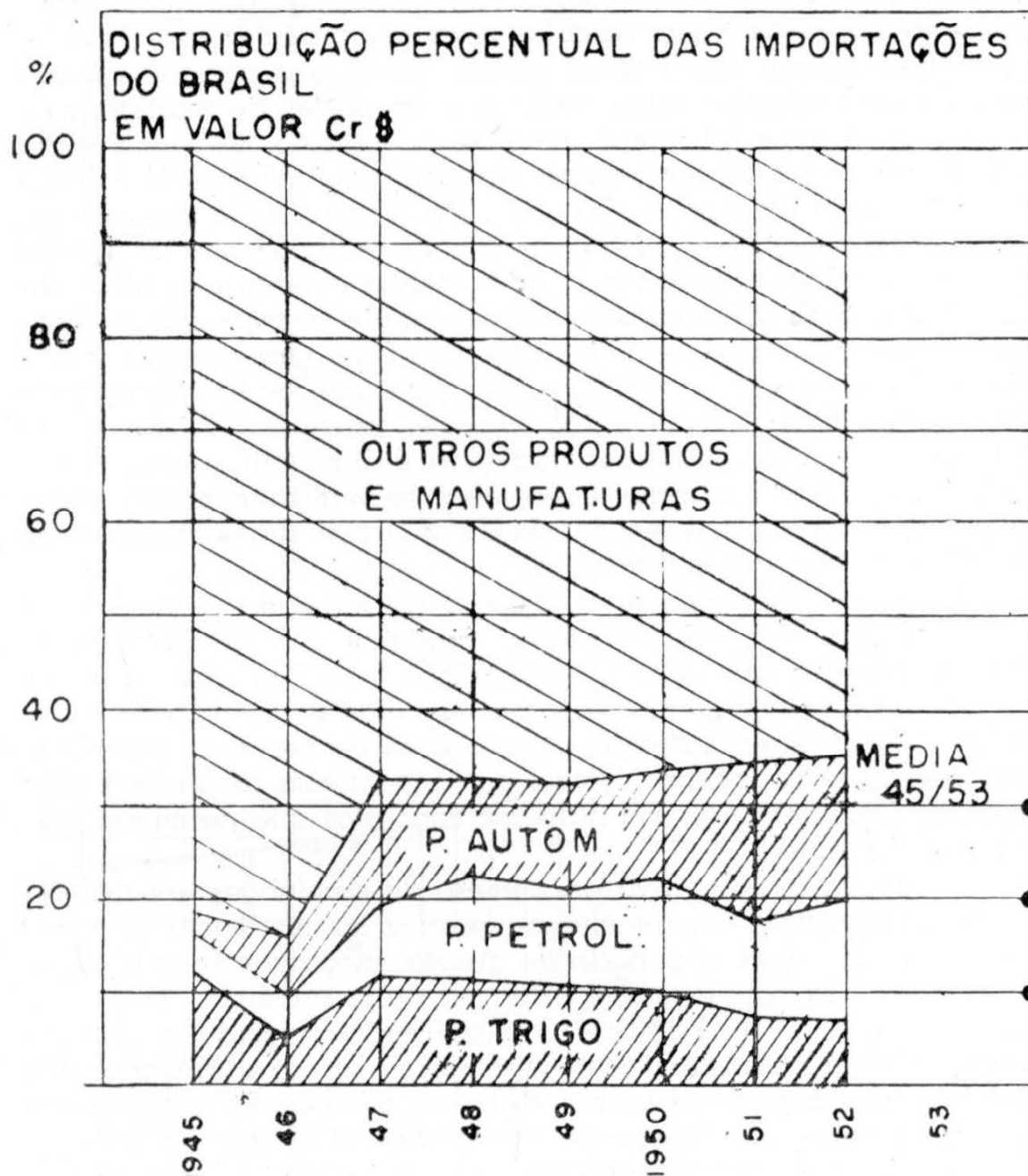
N.º 3

IMPORTAÇÕES

Cr \$: 1 000 000 000



Nº 4



acompanhando o crescimento demográfico do Brasil em evolução paulatina e discreta enquanto que o dos veículos automóveis em desenvolvimento mais acentuado, terminou por alcançar os níveis de quaisquer dos dois (Figs. 3 e 4) passando a representar em 1951/1952, 16% das importações totais, contra 7% dos produtos de trigo e 10% dos derivados do petróleo. E cabe aqui lembrar que a maior parte desses últimos, cerca de 50% de seu valor, é consumida pelo serviço de transporte.

Boa parte das importações no setor automobilístico foi impulsionada pelas necessidades de suprimento não satisfeitas durante o período de guerra. Uma porcentagem sensível das suas compras no exterior é representada pela demanda de veículos de passageiros, de uso menos essencial e em muitos casos puramente

hedonístico — compras essas incentivadas pelo baixo preço dos automóveis, face à desvalorização interna da moeda, não reajustada do ponto de vista cambial para compras no exterior.

Não obstante tais fatores, porém, persiste a pressão da demanda para veículos automóveis, e suas partes de manutenção, referentes a tipos de maior interesse econômico, os veículos de transporte de carga, justamente em face das razões aqui comentadas. E essa afirmação pode ser corroborada pela menção ao fato de que em 1951/1952, anos de importações record de caminhões, os órgãos de controle do comércio exterior do país eram solicitados para a concessão de licenças de importação, na proporção de três unidades, para cada unidade efetivamente licenciada. Embora esse fato tenha sua exata significação viciada pelo desconrole do comércio então vigente, previsões de restrições futuras, etc., a desproporção indicada é bastante grande, face aos licenciamentos e importações efetivas realizadas, para servir como bom índice das necessidades internas de caminhões ou veículos de transporte em geral.

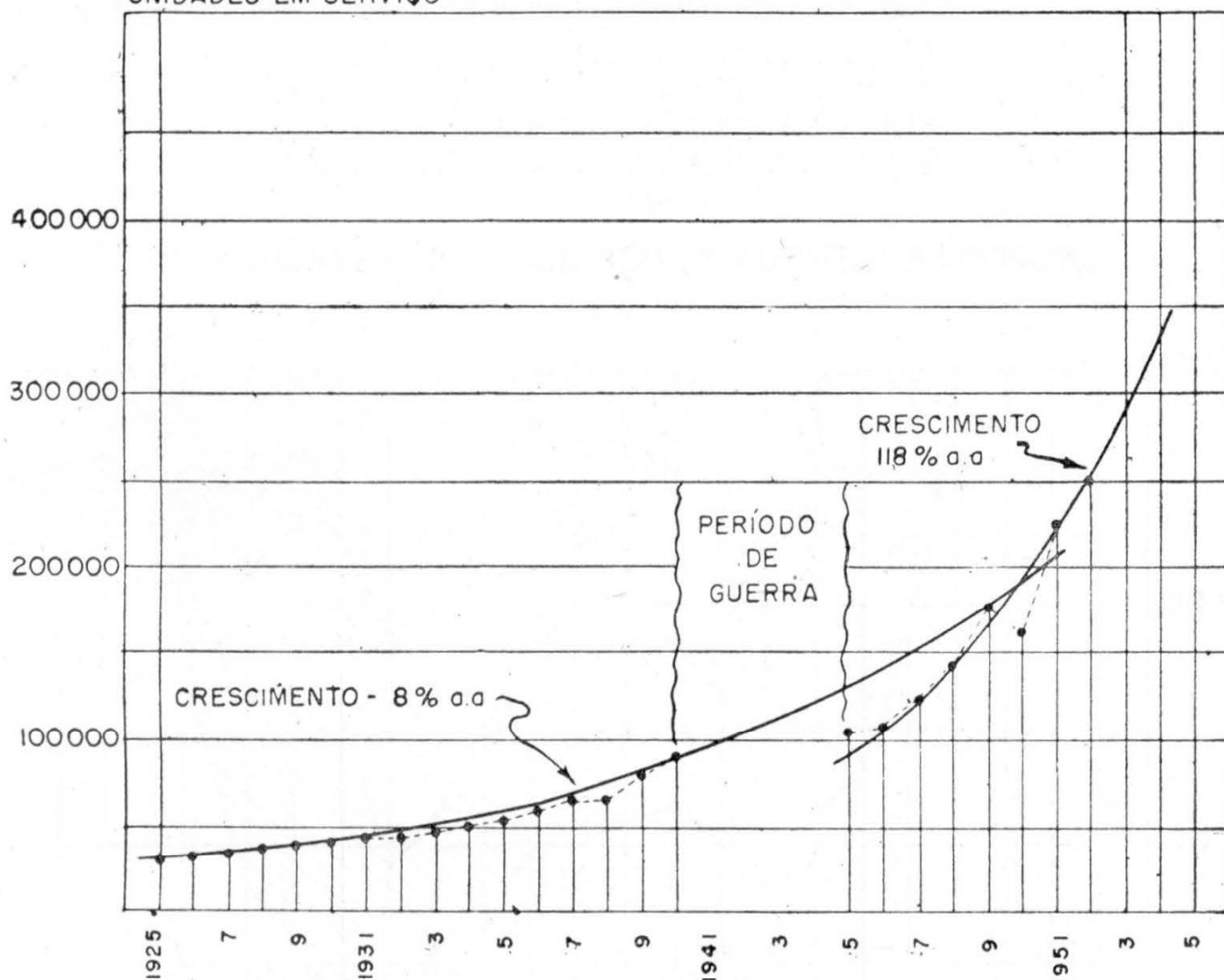
De resto, uma análise cuidadosa do mercado demonstra a extensão real da procura desses produtos e revela que esta, mesmo a preços exaltados pelas manipulações cambiais vigentes, ou por explorações mercantis características dos mercados insatisfeitos, constitui uma fonte de absorção de reservas cambiais, no presente e no próximo futuro, que o país está longe de poder suportar impunemente. Há números concretos que permitem medir essa procura.

A curva representativa do número de caminhões em tráfego no Brasil constitui uma ilustração segura da tendência do mercado (Fig. 5). Após o período de guerra, modificou-se a taxa de crescimento da frota de transporte rodoviário brasileiro, passando de cerca de 8% a 11,8%aa. O diagrama apresentado permite verificar essa mutação, e bem assim, a boa adaptação dos valores reais à curva com que se busca representar o fenômeno do crescimento do número de caminhões existentes no país — uma exponencial, correspondendo ao crescimento — percentual cumulativo de 11,8% por ano como citado.

A contemplação dessa curva, associada a considerações relativas à renovação das unidades mantidas em tráfego durante o período de guerra, e chegadas a flagrante obsolência em 1945, revela, como se verá, que a renovação da frota de caminhões estava terminada em 1950. Assim sendo, o fato de se manter o ritmo de importações após esse ano somente pode ser explicado pelo real acréscimo da demanda de caminhões. Não ocorreria portanto no caso, uma exaltação da procura com permanência precária, mas uma manifestação estável do mercado.

Por seu lado, a prática da renovação das unidades desgastadas pelo uso, pouco reconhecida no país, deveria ser devidamente analisada, a fim de permitir a avaliação do mercado brasileiro de veículos, em bases sólidas e realísticas.

Nº 5

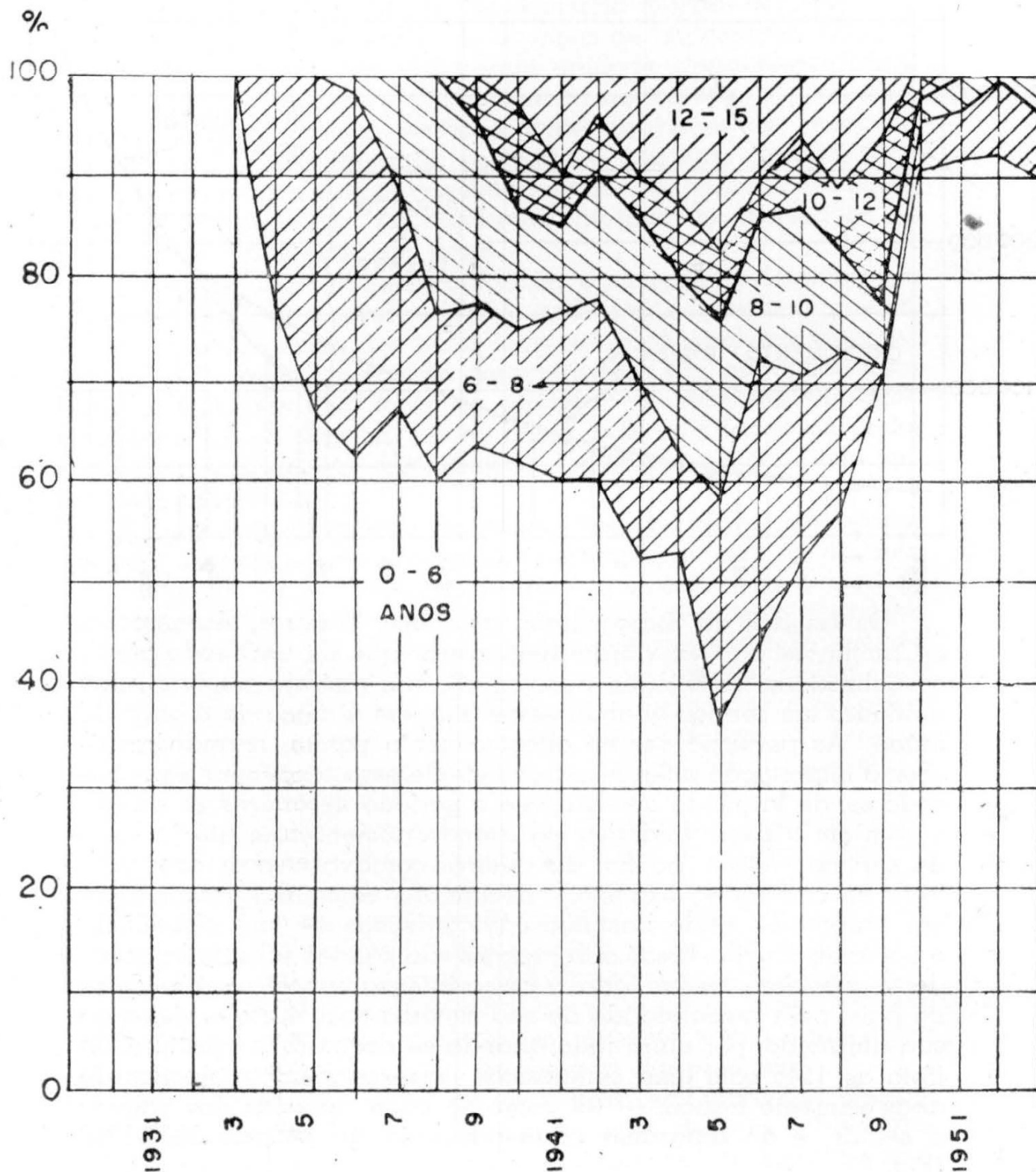
CAMINHÕES
UNIDADES EM SERVIÇO

Os estudos da Subcomissão de Jeeps, Tratores, Automóveis e Caminhões da CDI vieram demonstrar que de um modo geral, os utilizadores brasileiros buscam em sua maioria renovar suas unidades em serviço quando essas atingem a cêrca de 8 anos de idade. As perturbações do abastecimento porém, criando restrições à importação alteram sensivelmente essa tendência dos utilizadores, de tal modo que durante o período de guerra, se mantiveram em tráfego unidades em grande número com até 15 anos de serviço. Assim, ao fim da guerra, contava o país com uma frota de caminhões exausta e decadente, com uma composição, em grupos de idade bastante características de sua obsolência e baixa eficiência. Essas observações são válidas sobretudo quando se considere, de um lado, a usura intensa imposta aos veículos no país, pela precariedade de seu sistema rodoviário e vícios de sua utilização; por outro lado quando se compare a estrutura da frota de 1945 com uma composição correspondente a épocas de abastecimento franco, — tal como se pode apreciar dos valores a seguir, e do diagrama correspondente ao período 1930-1953 (Fig. 6):

Ano	Idade dos caminhões em serviço			
	0-6 anos	6-8 anos	8-10 anos	mais de 10 anos
1937	65,2%	23,1%	27,7%	0
1945	37,1%	20,8%	16,7%	25,4%
1950	91,1%	4,9%	4,0%	0
1952	91,9%	8,1%	0	0

N^o 6

GRUPOS PERCENTUAIS, POR IDADE EM SERVIÇO

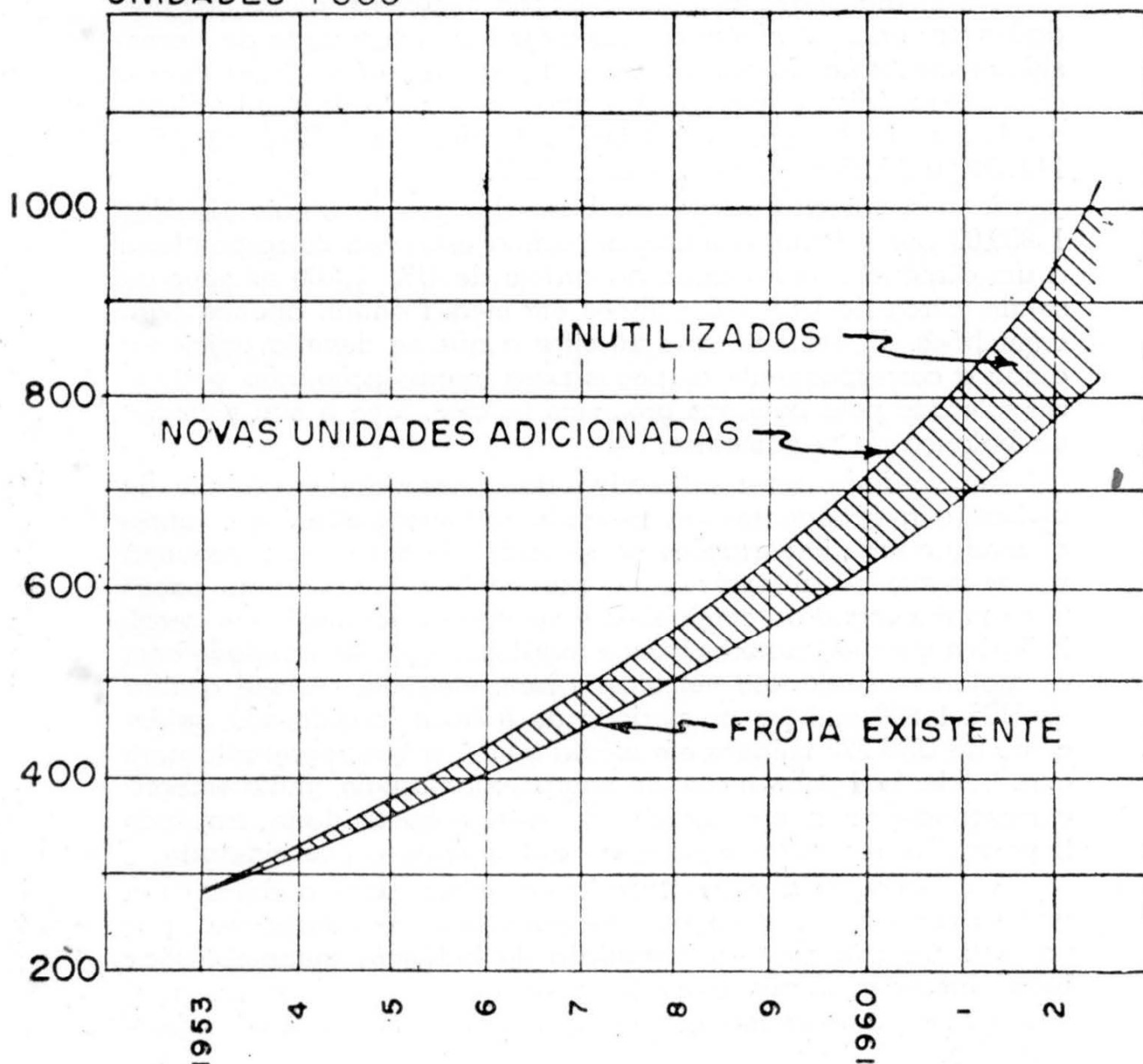


Com base na taxa de crescimento da frota de caminhões em serviço, e arbitrando uma dada composição para a mesma, por grupos de idade, é possível estabelecer uma estimativa de necessidade do mercado nacional, ou seja, avaliar com razoável precisão, o esforço cambial correspondente ao que deveriam ser as importações da espécie; alternativamente pode-se com o auxílio desses dois fatores, medir o mercado interno que justificaria a produção local, do ponto de vista de sua exequibilidade econômica.

Muito conservadoramente, propõe-se uma constituição do parque nacional de caminhões, segundo a qual se manteriam 80% das unidades existentes com idade máxima de 8 anos, sendo de 11 anos máximos a idade dos 20% restantes. É claro que

Nº 7

MERCADO BRASILEIRO FUTURO DE CAMINHÕES UNIDADES 1 000



essa proposta nada tem de liberal, pois que muito provavelmente o serviço intensivo pedido aos veículos obrigará ao seu escaqueamento com maior frequência. Quando tal ocorra, porém, a demanda do mercado naturalmente será maior que a seguir anunciada — o que significa maiores empenhos cambiais que os estimados, ou alternativamente, maior mercado, mais propício à implantação da indústria de veículos no país.

Mantendo, para efeitos de cálculo, a taxa de crescimento observada após a guerra, de 11,8% a.a., (Fig. 7) resultará que em 1962, ter-se-iam em serviço cerca de 765.000 caminhões, e que, entre 1954 e 1962 inclusive, seriam necessárias ao mercado, 650.000 unidades novas, aplicadas na substituição das obsolências e ampliação da frota. Para uma frota atual de 290.000 caminhões, resultaria portanto que as novas unidades substituiriam 175.000 caminhões obsoletos e incorporariam ao parque nacional de veículos de transporte, mais 475.000 unidades.

Em média, ter-se-ia que o país iria necessitar de 83.000 unidades por ano. E' porém de observar que, em virtude da necessidade crescente de ampliação e de renovação da frota, ano a ano, essa média se conformaria através de uma demanda dispar ao longo do tempo, de 34.000 unidades em 1954, atingindo 142.000 unidades ao se chegar a 1962.

A uma cotação média, na base dos preços atuais, de US\$ 1.800,00 por veículo, a demanda acima estimada corresponderia a um dispêndio, em 8 anos, da ordem de US\$ 1.200 milhões ou sejam, cerca de US\$ 150 milhões em média anual, apenas para caminhões. E' evidente que tal cifra a que se deveria adicionar ainda a correspondente às peças para manutenção, não poderia ser tolerada pelo país nos próximos tempos, face a sua situação da balança de pagamentos.

Em verdade, uma estimativa das necessidades globais de divisas correspondentes ao mercado automobilístico, e compreendendo outras importações do gênero, tais como uma pequena porcentagem de automóveis de passageiros, e sobretudo peças para manutenção de caminhões e veículos automóveis em geral, inclusive tratores, motores fixos e marítimos com similaridade com os motores usuais dos veículos é bem elevada. Atinge a cifra de US\$ 1.800 milhões no período de 8 anos considerado, sejam cerca de US\$ 225 milhões em média anual, o que representa uma cifra intolerável pelos meios de pagamento do país, muito embora correspondendo a um regime de estrita austeridade em suas importações em geral e no caso automobilístico considerado.

A alternativa que se poderia encontrar para o dilema em que se veria o Brasil em suas necessidades de transportes seria portanto uma única — **a instituição da indústria automobilística brasileira** — mediante a implantação de uma política nacional que levasse à essa meta, com as necessárias cautelas e ponderações.

Independentemente de quaisquer considerações relativas à importância e oportunidade da indústria automobilística para o Brasil, a idéia de sua implantação no país encerra inquestionáveis atrativos que a fazem merecedora de especial atenção.

Ocorre no caso uma atividade de elevado sentido econômico, exigente quanto à técnica utilizada, para manufaturações de elevado valor unitário — qualificações essas que concorrem poderosamente para dar à indústria caráter prioritário, quando apreciada em termos de sua contribuição para o desenvolvimento econômico e técnico do país.

A indústria automobilística porém, desenvolvida a extremos de perfeição inimagináveis, nos países que nos vêm fornecendo até hoje sua produção, em razão mesmo desse desenvolvimento, seria aos olhos de muitos dificilmente implantável no Brasil.

As dificuldades, que as haveria, para iniciá-la e expandí-la entre nós, seriam para muitos insuperáveis, e exigiriam uma mobilização de recursos não disponíveis no Brasil.

Sem dúvida, são em parte procedentes os anúncios de tais óbices — principalmente quando apresentados em face da condicional — preço — por que se iria ter a manufatura nacional em contraste com a dos países produtores atuais. Mas êsses óbices podem e devem efetivamente ser removidos, mediante a instituição de uma política nacional sobre a questão automobilística, cumprindo no caso, nem cometer o erro de subestimar a complexidade do problema, nem superestimar as dificuldades contidas em sua solução.

Antes de examinar analiticamente o problema por tais aspectos, porém, cabe imediatamente o anúncio de um verdadeiro postulado, aplicável ao caso da indústria de automóveis, verdadeiro truismo, que não obstante não é lembrado pelos que se ocupam de cogitações em torno do tema: Nas condições até pouco vigentes do sistema cambial brasileiro, e com as facilidades de importação até alguns anos conferidas ao comércio do artigo estrangeiro, seria impossível mesmo pensar na indústria em causa entre nós.

Haveria então que orientar o estudo do assunto, inicialmente, no sentido de verificar a natureza e a magnitude das medidas que se deveriam instituir no Brasil, para afastar essas circunstâncias negativas, e isso, mesmo após as mutações dos sistemas de controle de importações no Brasil, ocorridas nos últimos meses. De resto, o que se buscaria, dentro de tal ordem de idéias, seria a criação de um ambiente propício à implantação de uma indústria específica, e à sua consolidação, em atos já reclamados de um modo geral por toda a indústria brasileira.

Do ponto de vista da climatização — artificial que o fosse — dos espaços em que a indústria nacional automobilística seria posta a dar os seus primeiros vagidos, em ensaios débeis de manifestação de vida, típica das indústrias nascentes, que até

mesmo existem nos Estados Unidos, haveria que examinar essas carências do clima nacional que deveriam sofrer o corretivo do condicionamento, para se tornar propício a um evento feliz no setor da produção nacional.

Quais são, porém, essas dificuldades de ordem geral, tão temidas por apreciadores menos profundos e menos bem informados das potencialidades brasileiras no setor industrial? E quais os motivos, quais as inspirações que têm levado à manifestação de temores, ou mesmo ao anúncio de frontais impossibilidades de instituição da indústria? Enumeramos os que nos parecem mais sensíveis, e que são os que mais amiúde se citam entre nós:

1º) O mercado restrito brasileiro, incapaz de suportar com sua demanda uma indústria automobilística assentada em bases realmente econômicas.

2º) A demanda de matérias primas de elevado standard de qualidade e em volume excessivo para as possibilidades de fornecimento interno.

3º) A necessidade de mobilização tecnológica, constituída pela aplicação de uma engenharia e de uma mão de obra especializada, inexistente no Brasil.

4º) A necessidade de mobilização de capitais, em montantes elevados, que se situariam em extremos desproporcionados com as disponibilidades financeiras e cambiais do país.

5º) Os elevados interesses do comércio importador de produtos automobilísticos, que respeitáveis em seu contexto, são contrariados até certo ponto ante a idéia da substituição da importação pela produção local.

6º) Os interesses dos exportadores estrangeiros, nossos fornecedores históricos, que têm efetivamente no mercado brasileiro uma grande área de comércio para colocação de sua produção, vultuosa, remunerativa e atraente.

Não esposamos os temores dos que citam as razões acima, nem vemos, nas dificuldades apontadas, motivo bastante para atrazar ou adiar a eclosão de um evento sob todos os pontos de vista oportuno, propício e necessário à vida do país. Julgamos, bem ao contrário, que não obstante a procedência de algumas das razões indicadas, não sejam elas de tal monta a criar obstáculos insuperáveis. Em outras palavras, afirmamos com especial ênfase que o ambiente brasileiro está hoje bastante maduro para acolher a indústria automobilística em seu seio e receber os benefícios de sua atividade produtora, substitutiva de importações.

Os óbices acima enumerados vêm desencorajando a muitos, pela interdependência com que se apresentam. À demanda de capitais para a implantação da indústria, por exemplo, se responde pela inexistência de disponibilidade no país, e pelo possível

recurso à ajuda dos produtores estrangeiros que se converteriam em fabricantes nacionais. Mas tais produtores são precisamente as organizações que mais se oporia à instituição da indústria nacional, desejosos que estariam em manter o mercado para suas operações exclusivamente comerciais. E nêsse exemplo como em muitos outros, se perdem os analistas que concluem apressadamente pelas negativas, de resto sempre mais cômodas, mesmo para o confôrto do trabalho em gabinete.

Do ponto de vista do mercado, são improcedentes dúvidas e temores. Já se mostrou aqui sua exata extensão. E por muito que se queira exigir da demanda de produtos industriais, fôrça é convir que os números que a representarão em futuro próximo no Brasil já são plenamente satisfatórios para suportar uma indústria local — mormente quando se atente em que em tôda a presente análise nos detemos apenas sôbre o mercado de caminhões — cuja produção em muitos casos beneficiará a de tratores e de automóveis de passageiros assim como a de motores estacionários e marítimos.

As disponibilidades de matéria prima no país nem sempre se oferecem com perspectivas mais amplas, e até certo ponto poderão constituir, não impecilhos, mas dificuldades para uma instituição industrial que possa marchar sôbre vias tranquilas.

Com ampla margem de segurança, se pode arbitrar, em valores médios, que um caminhão consome as seguintes matérias primas:

Aços comuns	1 750 kg
Aços especiais	392 "
Ferro fundido e maleável	382 "
Metais não ferrosos	59 "
<hr/>	
TOTAL	2 584 "

Uma produção de 50 000 unidades, atingível certamente, ao que esperamos, antes de 1960 com um coeficiente de realizações internas de 90% do pêso das mesmas, demandaria portanto cêrca de 120 000 toneladas de matérias primas, das quais existiriam, quanto à qualidade, 117 000 toneladas da produção local. Quantitativamente, pode sem dúvida o país contar com a produção requerida, de pouco menos de 20 000 toneladas de ferro fundido e maleável para daqui a dois ou três anos; como pode também contar com a produção de cêrca de 20 000 toneladas de aços especiais, uma indústria em franca expansão entre nós, como poderá dispôr, mediante prioridades concedidas à indústria automobilística, de cêrca de 85 000 toneladas de chapas e laminados de aço comum, o que representaria uma demanda de 25% da

produção desses artigos, já providenciada para 1960. De resto, o que impediria a solução menos atraente, mas possível, das importações supletivas da produção interna de matérias primas, incapaz **ainda** de atender quantitativamente ao mercado da indústria automobilística? Para preços médios da ordem de US\$ 0,70 FOB por quilo de caminhão, essas matérias primas iriam custar cerca de US\$ 0,20 por quilo FOB, numa diferença bastante grande para deixar apreciável benefício cambial, mesmo quando toda a matéria prima — aços comuns — para a indústria automobilística, devesse ser obtida no exterior.

A superação das dificuldades de natureza tecnológica, inerentes à indústria de que nos ocupamos, se é mais árdua que a já verificada em outros setores industriais no Brasil, não o será de muito. Um ataque abrupto sobre o problema, sem dúvida, envolverá a necessidade de uma mobilização de recursos adquiríveis, como o vêm sendo por muitas outras atividades produtivas nacionais, eclodidas entre nós nos últimos anos, com aquela mesma urgência (há quem diga açodamento) com que agora se estaria buscando implantar a indústria automobilística.

Cabe porém aqui lembrar que a indústria automobilística, mesmo nos Estados Unidos, não constitui uma atividade inteiramente integrada e auto-suficiente. Opera fortemente com base na subcontratação, recorrendo a especialistas para um infindável número de partes acabadas e semi-acabadas, em uma estruturação de desenvolvimento horizontal reproduzível no Brasil com evidentes vantagens — quer quanto ao tema da aplicação tecnológica, quer quanto ao da mobilização de capitais.

Dividindo a área de atividades para essa indústria por setores especializados, dar-se-lhe-ão maior solidez econômica, maiores facilidades de organização de produção seriada, melhores possibilidades de fabricação a baixo custo, e precisamente, o movimento que no Brasil se inicia atualmente em torno da indústria segue esses rumos logicamente imitados dos países industriais.

Nas necessidades financeiras correspondentes à mobilização de capitais para a indústria automobilística, reside um óbice de transposição insuperável, é o que afirmam os descrentes. E muito especialmente, nas necessidades de divisas para importação de equipamento estaria um real impecilho para a implantação da indústria automobilística entre nós.

De fato, as dificuldades no caso ocorrem, mas sua superação não apresenta um esforço que não se possa cumprir entre nós. Principalmente se se atentar em que o movimento comercial previsto — da ordem de Cr\$ 200 bilhões em 8 anos apenas para caminhões, corresponderá a um benefício bastante grande para o investimento que se venha a realizar. E do ponto de vista cambial, o benefício seria ainda mais sensível, pois cor-

respondente a um esforço para eliminar importações valendo cerca de US\$ 1,5 bilhões em oito anos — para o que se necessitariam cerca de US\$ 55 milhões de equipamentos importados.

Mesmo que se confine a produção, nos anos iniciais de desenvolvimento da indústria, à casa das 30.000 unidades anuais, e se realizem então apenas algumas partes dos veículos no país, será possível manter um balanço cambial sempre com saldos líquidos, entre valor da produção substitutiva de importações, e encargos em moeda estrangeira acarretados pela mesma — com a condição de se obterem os financiamentos usuais a prazo médio para o equipamento e a prazo curto para as partes complementares da produção interna.

Computando o investimento fixo total da indústria com base na relação 2:1 entre despesas em Cr\$ e despesas em US\$ à taxa de Cr\$ 30,00, ter-se-ia um investimento total da ordem de Cr\$ 5,0 bilhões para a execução em 3 a 4 anos o que, face ao faturamento previsto, dá ao capital respectivo, margens de rentabilidade altamente atrativas.

E cumpre ainda notar que, como se têm notícias concretas desde já, algumas das propostas objetivas para a indústria de caminhões no país, envolvem cálculos de rentabilidade confirmando êsses dados, e oferecem condições de financiamento ou de inverção de capitais estrangeiros, em bases bem mais favoráveis que as anunciadas acima.

O choque dos interesses comerciais em torno dos veículos automóveis com os das idéias de sua produção nacional existem, evidentes, por vêzes assumindo forma aguda, e não temos dúvidas de que permanecerão sob forma latente durante muito tempo. Como existe, de um modo geral, êsse mesmo choque entre o interesse dos importadores e dos produtores locais.

Não se questionará aqui a legitimidade de tais interesses contrariados pelos pontos de vista esposados por nós. São sensíveis, claros, legais, e fôrça é convir, sòmente desprezáveis ou preteríveis, quando ante os mesmos se levantem outros, como os da indústria interna, de maior sentido e conveniência geral para o país.

Lamentável, isso sim, são certas manifestações dêsses mesmos interesses, certas manobras e alegações que, mais lamentavelmente, encontram éco por vêzes no corpo administrativo do país, ou no de seus homens de empresa — referimo-nos aos interesses comerciais puros, apresentados sob formas disfarçadas de realizações fabris nacionais, realmente nulas, insignificantes, ou irrelevantes.

Há campo propício, no desconhecimento de causa, na ingenuidade e, por irrisão, até mesmo no entusiasmo patriótico, para tais tentativas excusas. E o lamentável nas mesmas é que,

apresentadas sob a forma de projetos industriais, vêm desencorajar as iniciativas sadias, vêm criar a falta de confiança na administração e no país, e podem até mesmo prejudicar, nessas iniciativas sadias, a decisão para sua conversão em realidades concretas.

O importante, então, é que na busca às medidas que possam criar um ambiente propício à indústria, se venha instituir uma atmosfera de confiança e respeito, se possa fazer crer na decisão geral. O importante é que se possa mostrar que no Brasil se sabe hoje o que mais lhe convém, o que se pode aqui realizar, sem jactâncias, sem precipitações perigosas, mas sem a timidez dos fracos, dos mal informados, dos descrentes, dos comodistas.

A cooperação e a experiência dos produtores internacionais são necessárias e como tal bemvindas, para programas sensíveis de realizações nacionais. Há um convite aos mesmos, há uma oportunidade que se lhes oferece para bons negócios no Brasil. Em contrapartida, há a firme determinação, impulsionada pela evolução incoercível dos acontecimentos, de desencorajar os antigos esquemas de operação de suprimento de bens de consumo manufaturados ao país, e as operações comerciais que constituíam sua base.

A firmeza da orientação governamental e o agravamento da situação cambial do país, venceram finalmente as possíveis resistências e vacilações dos que de fato estão a par das condições do mercado automobilístico. Há hoje um pleno entendimento entre algumas entidades estrangeiras, notórios importadores e comerciantes do ramo automobilístico, com homens de empresa brasileiros, e com a própria administração do país, visando o fim comum — a instituição da indústria automobilística nacional.

A determinação da Administração Pública, no que tange à necessidade de criação da indústria nacional automobilística, teve sua primeira manifestação concreta na criação da Subcomissão do Jeep, Tratores, Automóveis e Caminhões, dentro da Comissão de Desenvolvimento Industrial — órgão acessor da Presidência da República.

Ao mesmo tempo, eram desenvolvidos estudos pelos órgãos de controle das importações do país, de que resultou o Aviso 288, da CEXIM bem conhecido por quantos se interessam pelo assunto automobilístico no país. A Subcomissão que preside acompanhou e participou da decisão relativa a esse Aviso, endossando plenamente seus dispositivos, e a idéia que preside sua feitura — a de criar imediatamente um ambiente propício para a consolidação da indústria de peças automóveis já existentes, e para a eclosão de novas fábricas, com a proibição de importação das peças de reposição que tivessem similares nacionais.

Reconhecem-se perfeitamente certos aspectos precários do Aviso 288, sua forma drástica e incisiva, e os efeitos marginais

indesejáveis geralmente criados pelos embargos frontais às importações no país. De resto, o próprio órgão do governo, responsável direto por sua publicação e aplicação foi o primeiro a anunciar essas mesmas críticas ao que se propunha a realizar.

Não obstante, o Aviso 288 constitui a marca concreta de uma política que se iria instituir a partir de sua publicação, e tinha nas características do sistema de controle comercial de então, a origem e a causa de seus maiores defeitos de difícil ou impossível remoção.

Esse Aviso, sob forma de anexo à atual Instrução 87 da SUMOC, está plenamente revigorado e ampliado, e que foi feito com pleno conhecimento e interferência da Subcomissão. E, face às novas características do sistema de controle cambial e de importações, instituídos em outubro do ano próximo passado, ficaram superadas muitas das falhas contidas no documento primitivo.

Em ato de outubro de 1952, o Chefe do Executivo Nacional aprovou as recomendações da Subcomissão de Jeeps, Tratores, Caminhões e Automóveis, discutidas e aprovadas também pela CDI, que consubstanciavam as idéias básicas para a instituição da indústria de material automobilístico no país.

Esse documento aborda temas que estão presentemente desatualizados, mas sua inspiração continua a mesma, imutável, e revela a firme determinação governamental em apoiar e incentivar a industrialização dos veículos automóveis no país.

Assim é que fica ali reafirmado o princípio do embargo às importações de peças para manutenção, das que existam ou possam existir similares na indústria local, o princípio do embargo às importações de veículos montados, o da omissão progressiva e pré-anunciada de partes produzidas no país, nas importações de novas unidades, etc.

O ato executivo indica ainda as grandes linhas concretas, através das quais se manifestaria o ponto de vista do governo em favor da industrialização local de veículos automóveis: facilidades para importação de partes semimanufaturas para complementar a produção local; a prioridade no licenciamento de importações de equipamentos e matérias primas assimiladas do abastecimento local, facilidades de crédito, como princípio, a isenção de direitos para equipamento, e finalmente, a instituição de quotas de importação sob forma de prêmios, proporcionadas com as realizações internas. Além disso, recomendações ao Ministério da Fazenda, para alteração da Lei de Imposto de Consumo sobre peças de produção local, presentemente sujeitas a tributação, na fábrica de subcontratador e na saída da linha de montagem. Bem assim, sugestões ao mesmo Ministério sobre a boa interpretação da nota 306 da Tarifa das Alfândegas, visando desonerar as importações de veículos com omissões, de maiores encargos fiscais admissíveis por tal nota.

Dentro da idéia básica adotada como linha de ação governamental preconizada pela CDI, visando a industrialização dos veículos automóveis no país, foi publicado em julho de 1953 o Aviso 311 da CEXIM, que vedava a importação de veículos montados, obrigando ao mesmo tempo a omissão de algumas partes cuja produção interna, destinada a unidades novas, já era acessível aos montadores. Eram omissões que por muitos já vinham sendo realizadas, e sua objetivação com caráter de obrigatoriedade, por ato administrativo, constituía um esforço para colocar as empresas que executavam essa prática, em prol da industrialização local, em condições de igualdade com os importadores nitidamente comercialistas.

Face à complexidade do organismo administrativo nacional, e às frequentes mutações sofridas por sua estrutura e pela orientação econômica do país, pareceu à Subcomissão que não se poderiam deixar às incertezas e vacilações dos seus vários órgãos, os destinos e os entendimentos da nova indústria que se queria instituir no país. Envolveria ela uma soma demasiado grande de questões, problemas e decisões, para serem eficientemente discutidas e assumidas por órgãos menos experientes no problema concreto em foco.

A solução no caso seria instituição preconizada pela mesma Subcomissão de uma Comissão Executiva da Indústria de Material Automobilístico — CEIMA — com poderes amplos de interferência, em todos os níveis da decisão administrativa, em seu caráter de órgão de consulta e ação, subordinado diretamente ao Ministro da Fazenda. Essa Comissão Executiva teria como estrutura, um Presidente Executivo, de nomeação do Governo, órgãos especiais de estudo, secretária, e um conselho composto de 7 membros, com representação de órgãos do Governo e das Organizações particulares interessadas na especialidade — importadores de material automobilístico, produtores de peças, fabricantes de veículos e produtores de matérias primas.

O projeto de decreto criando essa Comissão Executiva — já foi discutido e aprovado pela Comissão de Desenvolvimento Industrial, e está sendo remetido à apreciação do Senhor Presidente da República para sua decisão final.

Ao mesmo tempo, tendo em vista as recentes mutações da política econômica do país, os angustiamientos do problema cambial, e as novas modalidades de ordem executiva que presidem à solução do mesmo, foi também estudado pela Subcomissão e aprovado posteriormente pela CDI um projeto de decreto em que o Governo brasileiro define de modo completo e harmonioso, sua atitude e sua decisão em face da indústria automobilística — Nêsse documento, que como o anterior aguardam o pronunciamento final do Poder Executivo, a indústria automobilística é definida como de «Relevante Interêsse para a Economia Nacional,

cabendo-lhe em consequência o tratamento que, em outros atos governamentais, está reservado a tipos de atividades assim definidos ou caracterizados.

O projeto de decreto porém, busca consolidar as idéias e dispositivos esparsos em legislação singular, e para tanto, indica para a indústria de material automobilístico, os mesmos tratamentos prioritários atribuíveis às outras de relevante interesse para a economia nacional — na concessão de créditos e financiamentos por entidades governamentais ou paraestatais; na concessão ou utilização de meios de transporte para as matérias primas e para produtos finais; na concessão de licenças de importação de equipamento, inclusive nos casos de importações sem cobertura cambial para constituição de capital estrangeiro; na imigração de técnicos e mão de obra especializada estrangeiros; na fixação da política de importação das partes complementares dos produtos produzidos internamente, inclusive semi-acabados, imprescindíveis para assegurar a execução dos programas industriais aprovados pelo Governo; na preconização de uma orientação em matéria aduaneira para proteção à produção nacional, na preferência nas compras pelos órgãos do governo federal; finalmente, como medida de cúpula, coroando o pensamento da administração, é ali instituído o conceito segundo o qual, ante a igualdade ou equivalência de realizações internas, manter-se-á inteira equidade na concessão de favores ou medidas de estímulo relativamente à indústria automobilística.

Afim porém de exatamente medir e ponderar sobre a extensão dos benefícios concedíveis a tais indústrias, é desde logo estabelecida como condições para exame de cada caso objetivo, a revelação plena da estrutura de cada programa industrial, do ponto de vista técnico, econômico e financeiro, principalmente para que se possa realmente ter a sensação das realizações expressas nos projetos nas etapas sucessivas.

Dentro de tais idéias gerais, já estão adiantados os estudos relativamente a medidas de competência do Congresso Nacional, referentes a um projeto de lei conferindo por dois anos, isenção de direitos para importação de equipamentos para indústrias cujos programas tenham sido aprovados pelo Governo, ouvida a CEIMA, e bem assim, à projetada reforma da pauta aduaneira vigente, com a instituição de taxas alfandegárias protecionistas para a produção local.

No setor da economia da indústria, acaba a Subcomissão de ter aprovada pela CDI uma sugestão sua, pela qual fica conferido o ágio de custo para as importações de equipamentos para a indústria automobilística — pendente ainda de parecer do Ministério da Fazenda, para ser submetido a apreciação de S. Excia. o Presidente da República.

Antecipando-se à constituição da CEIMA e de seu Conselho, a Subcomissão, tem já em pauta estudos relativos à mobilização de recursos humanos e de matérias primas e à normalização de materiais necessários à indústria automobilística, a fim de poderem ser tomadas a tempo, e em pleno conhecimento de causa, as medidas que se fizerem necessárias para permitir o pleno desenvolvimento da produção respectiva.

O bom desenvolvimento das realizações do setor industrial que aqui nos ocupa, porém, na movimentação dêsse poderoso sistema de engrenagens que se vem associando, uma a uma, para constituir o grande parque fabril automobilístico brasileiro, exige necessariamente um plano de base, que sirva de denominador comum a toda uma série de decisões a tomar.

O poder público e a iniciativa privada sentem perfeitamente que na montagem de veículos, constituídos por peças nacionais, estará o elemento de polarização de esforços para a consolidação dos seus planos e desígnios.

Conta-se desde já com o interesse manifestado por algumas grandes entidades estrangeiras em declarações de propósitos de realizações internas, realmente magníficas. E espera-se que algumas outras emprêsas igualmente importantes possam materializar suas promessas, principalmente uma que, após se ter adiantado bastante, suspendeu por algum tempo os estudos que havia iniciado.

A coordenação das medidas a adotar, e muito especialmente, a apreciação dos planos concretos de entidades que se propõem a realizar o veículo no país, exigiria assim o estabelecimento de um **plano industrial** geral. Este porém deveria fugir a uma generalização excessiva e se ocupar com alguns detalhes. Por isso, não poderia ser instituído para toda a variedade de tipos de veículos, ante as peculiaridades de cada um.

Levando em consideração as dificuldades de ordem técnica a superar, o mercado com suas exigências de demanda, e o interesse econômico dos vários tipos automobilísticos consumidos no país, decidiu a Subcomissão, desde logo, estabelecer o plano industrial para os caminhões médios e leves — anunciando desde já porém que outros planos de contexto semelhante serão lançados para as demais variedades, no seu devido tempo.

O plano em causa prevê a industrialização dos caminhões médios e leves — os de peso próprio, completos, entre 1 300 e 3 200 kg — em etapas anuais sucessivas, de modo que já em 4 anos se possa fabricar no país 92% de seu peso total, correspondendo a cerca de 86% de seu valor.

Embora interessados numa rápida progressão das realizações nacionais — julgamos, porém, que, com a forma de exigência dada ao plano industrial, não se deveriam fixar de início metas

anuais de tais realizações muito avançadas, que poderiam vir a encontrar impecilhos fortes para serem atingidos. Assim, fixou-se que em 1954 deveriam ser realizados no país 20% em peso do conjunto do caminhão, subindo essa meta para 35% em 1955, indo depois a 50%, para atingir 65% em 1957. Tais valores correspondem a mínimos de omissões a serem feitas nas respectivas importações, estabelecendo-se, como meio de promovê-las, a exigência de importação do caminhão completo na categoria cambial a mais desfavorecida, e a faculdade do uso de uma categoria cambial menos onerosa, quando se realizem as importações com essas omissões mínimas impostas.

Para 1954 é plenamente exequível chegar aos 20% indicados, e mesmo muito mais. Apenas, nêsse caso, por carência de tempo para aprovação final do plano pela superior instância administrativa do país, não foi possível levar a têrmo os entendimentos com órgãos do govêrno que se encarregarão da parte executiva das importações — a CACEX — e ao mesmo tempo anunciarão a inclusão das unidades incompletas importadas nas listas cambiais, conforme o que foi planejado. Foram feitas, por isso, para 1954, nas recentes listas da CACEX exigências mais amplas que as fixadas, e mais ainda, consubstanciadas alí através de citação específica de dadas peças e partes dos veículos — o que contraria o espírito do plano. Êsses percalços serão corrigidos futuramente ao que esperamos.

Há motivos relevantes para serem usadas as porcentagens ponderais, e para se não fazerem indicações específicas, nas omissões exigidas para a importação dos caminhões. Com o uso de metas quantitativas em peso, se tem um elemento de contrôle imediato e fácil, na conferência das importações e mesmo nas emissões de licenças de importação. Isso não se daria se se adotassem como metas a atingir as porcentagens do valor do caminhão. Essas últimas seriam somente calculáveis através de elementos fixados pelos próprios interessados, importadores, e assim se tornaria precária e mesmo contraproducente, a fiscalização que sôbre êsses últimos se quisesse realizar.

O fato de se não imporem omissões específicas permite a plena utilização da capacidade da produção nacional e evita o desencorajamento das indústrias em produção incipiente, cujos produtos não possam ainda atender à totalidade do mercado, porquanto assim se beneficiarão do ato de proteção que institua ônus elevados para a importação.

Com a orientação adotada no plano, as omissões ponderais podem ser atingidas com quaisquer coleções de peças e partes, variáveis em cada lote importado, segundo as disponibilidades da produção interna substitutiva.

Há ainda outras vantagens na técnica seguida: os montadores terão nela uma certa defesa contra o eventual relaxamento

tecnológico e a ganância de produtores locais, pois que êstes saberiam ser possível aos primeiros alterar seus programas de omissões em embarques sucessivos, para excluir as peças de má qualidade ou de preço elevado sem motivo razoável, dos seus programas de compras locais. Essas seriam então realizadas sôbre outras peças, na manobra de defesa do utilizador-montador.

O progresso muito rápido ao ritmo de nacionalização, porém não deixará o produtor nacional à mercê dos montadores — porquanto, para cumprir o desenvolvimento crescente das omissões impostas pelo plano industrial, serão forçados ao uso de tôdas as partes estruturais do veículo dentro de 3 anos no máximo — pois a isso corresponde a porcentagem ponderal de 65% dos caminhões médios e leves.

Do ponto de vista da mobilização de recursos técnicos e financeiros para execução do programa mínimo indicado, distinguem-se duas fases nítidas — a que levaria à produção nacional de todos os elementos estruturais do veículo — ou a 65% de seu pêso; e a que já iria alcançar seus órgãos mecânicos de movimento — motor, eixos, câmbio e transmissão.

A primeira fase se caracteriza por uma execução, nos EE.UU., com forte contribuição de subcontratadores, o mesmo sendo já previsto e providenciado no Brasil. A segunda fase seria de bem maior responsabilidade, e realizável pelos próprios montadores finais do veículo, como norma geral.

Então, aos importadores de veículos incompletos, na primeira fase, tocariam menores encargos, menores responsabilidades financeiras e técnicas, e como consequência, não lhes poderia caber maiores estímulos pelo que viessem a omitir em suas listas de embarque. Em verdade, o único estímulo seria efetivamente de natureza financeira e criado por diferenciação de âgios: A importação sem as omissões programadas ficaria onerada pela classificação em categoria desfavorável nas listas cambiais.

Na segunda fase porém, necessitar-se-ia uma mobilização de recursos de maior monta, e maior aplicação tecnológica, ao par de realizações de maior interêsse econômico e técnico para o país. Aos que se lançassem à mesma, por isso, caberiam prioridades e preferências, para importação das partes necessárias a integração do veículo produzido no país, anunciadas desde já no plano industrial em têrmos gerais, porém não fixadas quantitativa ou especificamente, para serem ponderadas e negociadas, ante os programas concretos apresentados, e ante as possibilidades cambiais do país, à época de sua apresentação. Com êstes estímulos, visa-se sobretudo assegurar ao empresário a regularidade de suprimento da sua linha de montagem quanto aos produtos ainda não fabricados no país.

Há a convicção perfeitamente firmada de que será possível, ainda no ano em curso, determinar providências que levarão

à realização até 1957 de 80 % do peso dos caminhões, o que inclui o motor. Conhecemos propostas concretas de algumas empresas e projetos para a instalação de algumas linhas de fabricação especializada, como rodas, quadros de chassis, carburadores, freios, etc., ampliação de fábricas existentes, como fundições de ferro, aço, ferro maleável, forjarias, etc., e maior produção de matérias primas, como chapas, aços especiais, materiais não metálicos diversos, etc. Por tal motivo, o plano industrial se tornou bastante ambicioso, prevendo os estímulos acima comentados, para os programas que atinjam a meta ponderal de 80% já em 1957, iniciando-se, neste ou no ano próximo, com a construção de fábricas. E até àquela data, cumprirá aos respectivos empresários seguir a norma de omissões mínimas do plano.

A plena exequibilidade do plano industrial pode ser apreciada pelos que estejam ao par das realizações brasileiras no domínio da indústria, e das soluções técnicas encontradas para os problemas industriais, superados nos últimos anos pelo Brasil. Os benefícios cambiais inerentes ao plano, e sua significação econômica interna, podem ser avaliados igualmente, pela simples contemplação da natureza das peças e partes de produção doméstica que se acumulando uma a uma, terminarão por constituir o caminhão brasileiro.

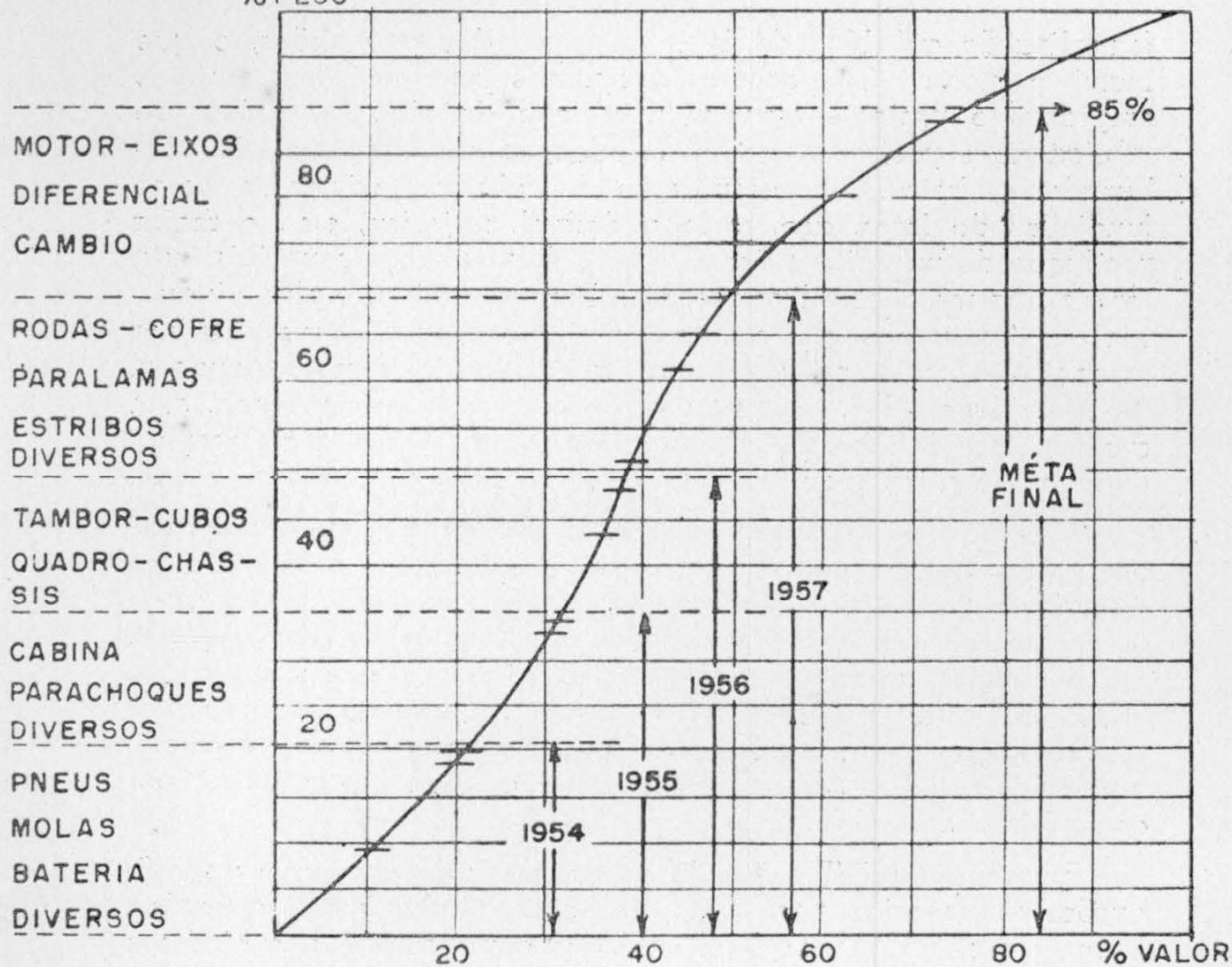
Exibimos aqui (Fig. 8 e 9) diagramas que encerram as indicações necessárias para um juízo sobre tôdas essas questões. Cumpre porém indicar que os dados aí contidos são uma hipótese plausível de realizações que se podem desenvolver quantitativamente e qualitativamente ao longo de outras variantes, levando porém tôdas ao mesmo objetivo: Em três anos, um mínimo de 65% do peso do caminhão produzido no país, representando 50% de seu valor e a plena possibilidade de ser atingida uma realização de 80% em peso, nesses três anos, correspondendo a cerca de 61% do valor da unidade. As economias cambiais montam de fato a 70% aproximadamente, por diferenças de preço de fornecedores entre peças avulsas e peças de um packing para montagem.

A realização programada significaria uma produção interna em média ponderada de 64% do valor CIF de 520 mil caminhões médios e leves, representando 80% do mercado estimado, ou sejam, US\$ 600 milhões em 8 anos. Acrescente-se a isso, em estimativa cautelosa, cerca de 250 milhões de US\$ para peças de manutenção e se chegará portanto à média de US\$ 106 milhões anuais de economias cambiais, ou cerca de Cr\$ 4,3 bilhões anuais como valor da produção industrial obtida no país, para índice da importância da indústria que todos desejamos ver implantada.

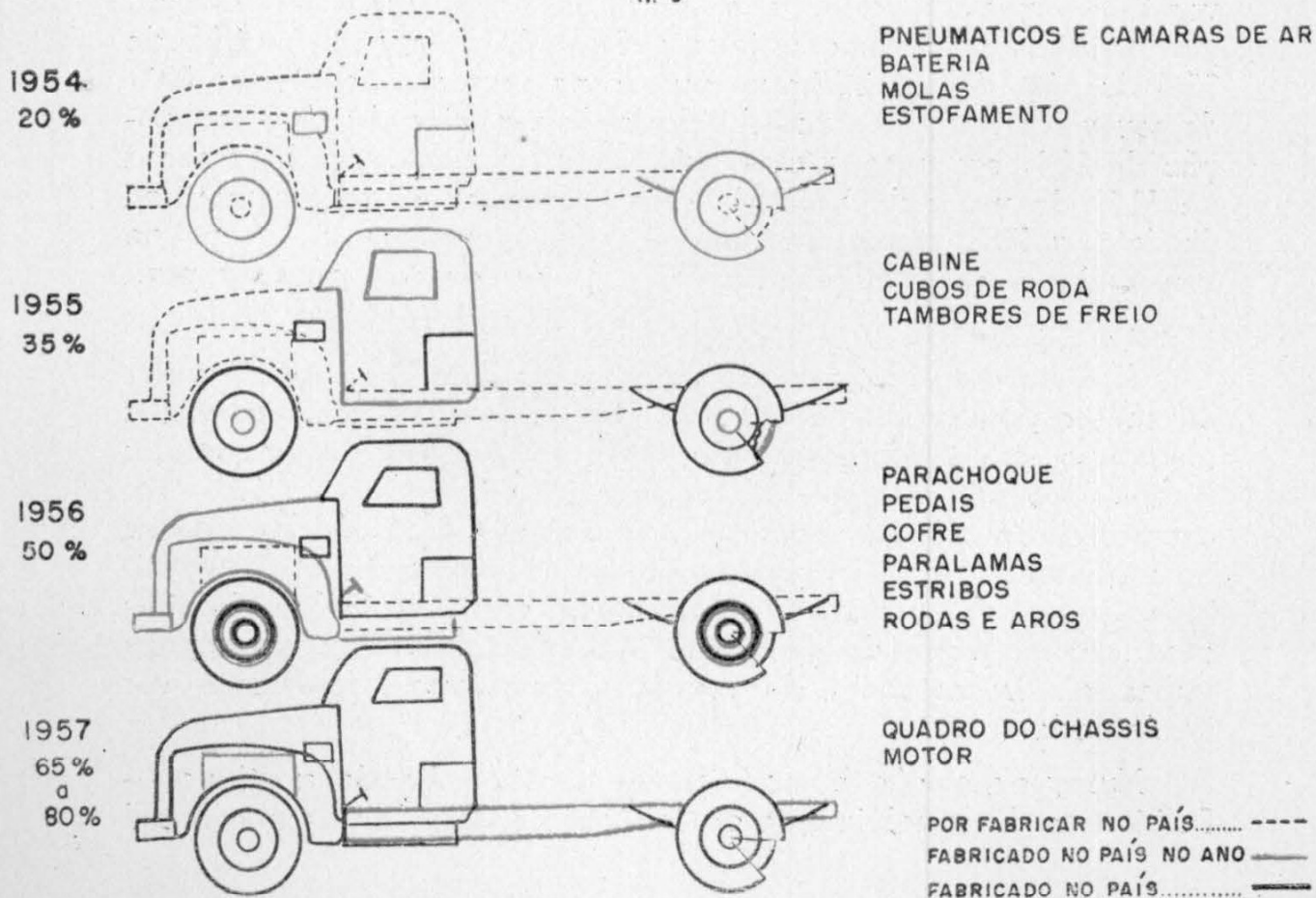
Numa exposição como a presente, subordinada ao título — Política de desenvolvimento da indústria automobilística no Brasil

CAMINHÃO MÉDIO PROGRAMA POSSIVEL

% PESO



N.º 9



— cabe ao nosso ver apenas um relato geral, tal como feito, de modo a permitir uma visão panorâmica do que se tem em vista, do que se realizou, e do que se vem mantendo como objetivo final.

E' possível que sejam frustrados os planos que vimos perseguindo, é possível que os acontecimentos nacionais, ou decisões dos altos órgãos administrativos do país, perturbem, modifiquem, ou abandonem o desenvolvimento e a aplicação das idéias aqui expostas.

Lembro que essas idéias e muitos dos atos concretos aqui citados, provêm da Subcomissão de Jeeps, Tratores, Caminhões e Automóveis que presido há cêrca de 2 anos.

Essa, porém, é um modesto órgão de consulta, parte de um todo maior que é a Comissão de Desenvolvimento Industrial por sua vez uma organização assessora da Presidência da República, sem capacidade decisória e executiva. Nossas sugestões, nossos estudos, nossas opiniões, portanto, não representam necessariamente o ponto de vista Governamental em sua plenitude, nem se superporiam, perenemente, à orientação geral dada aos destinos do país por mais elevadas autoridades.

Até o presente momento, tem havido, e não haverá próximos motivos para que não o haja, uma perfeita unidade de vistas entre as várias autoridades que de direito, interferem com os problemas que nos preocupa. E, como marca dessa harmonia, e dessa firmeza de propósitos, chamo finalmente a atenção do ilustre e paciente auditório para o fato de não terem ocorrido recuos na política aqui anunciada e comentada, a propósito da questão automobilística desde que iniciaram as cogitações sôbre o tema, há cêrca de dois anos.

Podem ter surgido, isso sim, falhas executivas, de maior ou menor monta. Podemos muitos de nós ter notícia de atos concretos, contrariando os dispositivos e o pensamento do Govêrno sôbre o problema automobilístico. São incidências lamentáveis, embora por vêzes justificáveis, e no mais das vêzes menos significativas que o primeiro impacto de sua notícia deixa supor no desagrado de seu anúncio.

De um modo geral, porém, a orientação geral vem sendo mantida, com apreciável e constante firmeza, e a administração pública nacional se vem conservando fiel aos rumos aqui indicados e através dos mesmos caminhos, buscando os mesmos objetivos:

— A implantação da indústria automobilística nacional, dentro do complexo de atividades econômicas produtivas da Nação,

como uma de suas partes importantes e das mais significativas, — no esforço patriótico, compreendido e aplaudido por todos os que em nosso solo vivem, da libertação social do Brasil, da definição da Pátria como unidade econômica expressiva e sensível no concerto universal. (Palmas prolongadas)

DEBATES SÔBRE

A Política de desenvolvimento da Indústria automobilística do Brasil

O ENG. JORGE DE REZENDE — Como tivemos o prazer de ouvir, o Comandante Lucio Meira situou perfeitamente bem o problema da fabricação do caminhão, elemento básico do transporte para o Brasil. Ficou também perfeitamente claro, que não há possibilidade de produção sem transporte, como também não há possibilidade de defesa nacional eficiente sem transporte; ficou também demonstrado que o elemento básico do transporte deverá ser feito no Brasil, dentro do menor prazo possível, dadas as condições que todos nós conhecemos de nosso País.

Basta se olhar as estatísticas e os dados que dispomos, para verificarmos que tivemos uma renda nacional aumentada mais de cinco vezes nos últimos nove anos. Em 1945, do total da renda nacional mais de 30 % era destinada à exportação. Nove anos depois, com as nossas exportações aumentadas na medida do possível, e êste aumento foi bastante grande em relação a 1945, chegámos ao seguinte resultado: com uma renda nacional total de mais de Cr \$ 300.000.000.000,00, nossas exportações representaram pouco mais de 10 %. Em outras palavras — o nosso mercado interno tem tido um desenvolvimento enorme. Isto quer dizer que o maior problema brasileiro é o problema de seu mercado interno, e sem desprezarmos o de exportação, diremos que o nosso maior problema é o do suprimento do mercado interno, que dia a dia pede mais, e mais diferenciados produtos. E para produzi-los, pondo-os à disposição do público é preciso **transporte** e cada vez mais **transporte**.

Êste é o ponto básico da conferência do Comandante Meira. E' um imperativo nosso que a produção de veículos seja executada dentro do Brasil, pois com o desenvolvimento que nós temos não poderemos no futuro depender exclusivamente da importação dêste produto básico, porque fracassaríamos em nosso desenvolvimento. E' muito interessante para nós todos, vermos como êste problema foi trazido a debate pelo Centro Moraes Rego e o interêsse que êle desperta em todos nós; a prova está na audiência enorme que temos aqui nesta sessão no Instituto de Engenharia.

Essa é apenas uma parte do que eu queria dizer para focalizar o problema; mas para iniciarmos os debates, eu gostaria de começar, estudando a questão das matérias primas necessárias a esta produção e sobre esse ponto básico eu pediria a opinião do presidente da mesa, não como presidente desta reunião, mas como um dos criadores de Volta Redonda e hoje responsável pela usina de Acesita, que dentro do programa estabelecido e mostrado aqui ao auditório pelo Comte. Meira, terá uma influência fundamental na execução deste programa. Posso pedir a sua opinião Gal. Macedo Soares?

O GAL. MACEDO SOARES — Terei o máximo prazer em prestar um depoimento a respeito do problema de matérias primas metálicas e sobretudo no que diz respeito à produção de aço. Em primeiro lugar, quando se tratou da concepção de Volta Redonda, já tivemos em vista a possibilidade da construção de automóvel no Brasil. E muito de propósito se fugiu a um sistema de laminação aconselhado para o tipo de chapas que estávamos habituados a consumir, para adotar o laminador contínuo; do «Steckel» se passou a um trem contínuo, capaz de produzir tiras para embutimento profundo, até 1,12 m de largura. A primeira solução teria sido mais econômica, mas nos daria chapas de qualidade inadequada para o embutimento profundo; tal era, pelo menos, como se considerava o «Steckel-mill» na época. Tivemos evidentemente um outro problema grave que era o da largura da chapa. Cada 10 cm ou 4 pol. no aumento da mesa dos laminadores nos trazia um aumento de preço formidável e de volume do material; ora, estávamos em presença de uma guerra, guerra cruel que hoje sabemos, foi muito mais séria do que se poderia supor na própria emergência. Nem sempre avaliávamos as dificuldades de um país como os Estados Unidos para fornecer um equipamento que nos parecia ser uma fração muito pequena do que aquele país é capaz de produzir. Assim, depois de estudos bastante atentos, prolongados, chegámos à conclusão de que a chapa produzida em laminador contínuo, até em bobina com a largura de 1,10 era suficiente para atender a uma série de problemas de embutimento numa carroceria de automóvel. E não só a carroceria, mas também os problemas de chassis. Aí no que diz respeito à chapa grossa para embutimento, estamos perfeitamente aparelhados na usina de Volta Redonda. Consideremos agora, entretanto, que no automóvel, tudo o que recebe ou transmite esforço, exige um aço especial. Especial pelo método de fabricação ou pela sua análise. Felizmente já aqui em São Paulo havia um certo cuidado na fabricação dessas matérias primas, e é com todo respeito que declino os aços Villares como pioneiros. O Governo, porém, quiz também colaborar, diante da magnitude do problema, na produção de matérias primas e determinou-me que, assumindo a chefia de Acesita, lhe imprimisse direção consentânea com esse objetivo,

seja fabricação dos aços necessários à indústria de veículos automóveis. Assim, neste momento, a orientação da Acesita está toda sendo dirigida para esse objetivo. Mas, evidentemente, os aços especiais constituem um mundo enorme, de forma que é preciso organizar um programa inicial que permita atender a certos setores e em seguida desenvolvê-lo, à medida das necessidades do país. Assim, em Acesita, é nossa intenção, em primeiro lugar, produzir os aços que se destinam à fabricação do veículo automóvel, inclusive chapas finas com 1,50 m de largura.

Essa foi a nossa resolução em face da necessidade premente. Todos os fabricantes de automóveis com que tivemos contato não-lo pediram e queriam mesmo que fossemos a 1,80 m; isso, porém, é impossível, economicamente em Acesita, pelo menos na primeira etapa de sua expansão. Faremos, durante um certo período, digamos 5 a 6 anos, aços para embutimento profundo, de 1,50 m de largura, mas isso será temporário, pois não é o nosso problema; atenderemos apenas, durante um certo lapso de tempo, a uma necessidade que existirá e para cujo preenchimento Volta Redonda não estará preparada. Por outro lado, teremos prensas e martelos que nos permitirão forjar certas peças, como teremos também forja que virá ajudar o que já existe no resto do Brasil, sobretudo em São Paulo, para a fabricação de peças de automóveis. O Comte. Meira citou em seu magnífico trabalho, que dentro de 2 a 3 anos, o Brasil disporá de 20.000 toneladas de aços especiais. Peço licença para dizer que ele pode multiplicar essa cifra por 4 ou 5 vezes, sem nenhum otimismo. Lembro-me perfeitamente das críticas que se faziam a Volta Redonda. Dizia-se que a usina não chegaria nunca a fazer 300 ou 400.000 toneladas de aço. O problema atingiu a um tal limite para mim, (para o meu sistema nervoso), que perguntei aos meus interlocutores se, por acaso, as leis da química e da física não eram as mesmas nos países do hemisfério Norte e nos países do Sul. Se havia alguma diferença e se por ventura as melhores máquinas compradas nos melhores produtores não eram capazes de dar os mesmos resultados aqui no Brasil. Seria por causa da latitude? Entretanto aí estão os produtos de Volta Redonda. Posso falar com muita tranquilidade, porque lá não mais estou.

Evidentemente, teremos problemas especiais a resolver no caso da produção de aços especiais. Acesita fez um contrato de assistência técnica com a «Deutsche Edelstahl Werke» de Krefeld, Alemanha. É uma organização de primeira ordem para onde estamos enviando nossos engenheiros para treinamento. Já lá temos 2 e estamos procurando outro, que tenha as condições necessárias para uma especialização. Outros industriais estão fazendo a mesma coisa noutros lugares e isso nos dará os homens indispensáveis para levar avante o problema, ao lado daqueles que poderemos contratar no estrangeiro e que vierem

nos ajudar. Concluindo, estou convencido de que não nos faltarão aços para a indústria automóvel.

O ENG. JORGE DE REZENDE — Sr. General, uma das críticas que se fez à implantação da indústria automobilística entre nós é a enorme variedade de tipos de aços que se usa normalmente na América para essa manufatura. Sei também que mesmo aqui no Brasil, já estamos estudando este problema e eu gostaria de ouvir a palavra do Eng. Alberto Pereira de Castro sobre este assunto, porque elucidaria o problema, especificando os tipos básicos que nós temos que obter no País.

O ENG. ALBERTO PEREIRA DE CASTRO — Este assunto já foi abordado ligeiramente pelo Gen. Macedo Soares, quando disse que gradativamente chegaremos a todos os tipos necessários, entre vendo o que foi mostrado no pequeno estudo que os engenheiros Paulo Ivaniy, Mendes França e eu executámos e que foi bastante discutido, inclusive com técnicos das várias fábricas de automóveis. Unindo as várias especificações vigentes nos U.S.A. e nas diversas fábricas de automóveis, seria possível fazer uma súmula de tipos substituíveis e assim com um número muito menor de tipos de aço que os existentes naquele País, estabelecendo assim uma base para essa parte difícil dos aços especiais no Brasil. Penso que isso é um trabalho que poderá ser continuado, inclusive pelas firmas que vão se dedicar a esse ramo, como a própria Acesita e Aços Vilares e isto servirá de base ao trabalho posterior na fabricação de automóveis.

O ENG. JORGE DE REZENDE — Muito obrigado, Eng. Pereira de Castro. Seria interessante conhecermos o programa de Aços Vilares para o próximo futuro. O Dr. Luís Villares podia dizer alguma coisa?

O ENG. LUÍS' DUMONT VILLARES — O programa de Aços Villares está sendo atualmente estudado detalhadamente a montante que a situação cambial brasileira não previa uma produção de aços, principalmente de aços finos, concernente com a importação, desde que o nosso sistema cambial e portanto o nosso cruzeiro mudou-se, a indústria tomou um impulso e nós estamos estudando o mercado com toda atenção, e já estamos com um plano muito grande de expansão que vai multiplicar por dois, 3 ou 4 a nossa produção, no correr dos próximos 5 ou 6 anos, mas imediatamente aumentar, é o que estamos fazendo. Neste assunto de aços especiais existe uma certa confusão, porque muitos dos aços especiais são aços de ferramenta e esses aços de ferramenta não tem uma aplicação em grande tonelage na fabricação do automóvel, servem apenas para as ferramentas. Os aços especiais usados na indústria automobilística é um número menor, o que vem sobremaneira facilitar a fabricação no Brasil desses aços. São aços em geral de baixa liga; com pequenas excessões, de fabricação fácil e que requerem poucas ligas importadas; que requerem um pouco de níquel, vanádio,

molibdênio o que porcentualmente sôbre o valor do aço é pouca coisa. Nós já estamos com prédios novos, bem adiantados, temos equipamentos modernos, já comprado na Europa e tenho o prazer de anunciar que vamos instituir a lingotagem contínua que não sômente melhora a qualidade dos aços obtidos por êste processo mas também melhora os rendimentos dos mesmos.

Eu não tenho bem na memória os números, para poder responder exatamente ao que o Dr. Rezende pede, mas de um modo geral nós estamos estudando o aumento de produção muito de acôrdo, com as necessidades das indústrias automobilísticas.

O ENG. JORGE DE REZENDE — Muito obrigado. Eu daria agora a palavra a quem a pedisse, pedindo que quando se levantasse desse o seu nome alto para constar nos nossos debates. O Sr. Ramiz Gattaz não quer dizer nada sôbre o assunto.

O DR. RAMIZ GATTAZ — Sôbre a magnífica conferência que acaba de proferir o Sr. Comandante Meira e apreciando o que já foi dito até aqui sôbre aços especiais — o que mui de perto toca ao Sindicato da Indústria de Peças Para Automóveis e Similares no Estado de São Paulo, desde o início vimos acompanhando com o mais vivo interêsse, e entusiasmo, êsse magno problema, que não é um problema só nosso, mas é um problema nacional. E' com viva satisfação que ouvimos de tão eminentes autoridades no assunto palavras de confiança, palavras de certeza, no plano traçado que não são diferentes daquelas mesmas palavras de certeza que nós sempre tivemos dentro de nossa consciência e que sempre externámos. O Sindicato, desde a primeira hora, deu o melhor do seu esforço para tão grande empreendimento; deu o melhor de sua colaboração e vê com verdadeiro júbilo, o desenvolvimento dêsse plano que hoje empolga a nação. Sem dúvida, Dr. Rezende, o nosso Sindicato gostaria de perguntar, na altura em que estão êstes debates, como e quando será aprovado o plano da industrialização do caminhão e como se fará essa execução: se a Sub-Comissão de «Jeeps», Tratores, Caminhões e Automóveis, da Comissão de Desenvolvimento Industrial será substituída efetivamente pela Comissão Executiva da Indústria do Material Automobilístico, com finalidades executivas e disciplinadoras. O nosso Sindicato encara com absoluto realismo essa questão da industrialização do caminhão e entende que se faz necessária e imperiosa a existência de uma comissão executiva para ordenar, orientar e disciplinar o empreendimento, porque será de todo lamentável que êsse empreendimento, de tão altas finalidades, possa sofrer qualquer recuo. Estamos de pleno acôrdo com o Sr. Comandante Meira, quando afirmou que até aqui nada recuou. Nada do que foi dito pelo nosso Sindicato voltou atrás, tudo quanto nós afirmávamos e tudo quanto nós afirmamos não foi desmentido pelos fatos. As nossas primeiras declarações poderiam parecer fantásticas, coisas tiradas da imaginação, porque eram até então inéditas. Mas eram reais, exis-

tiam, dependiam de fixação, de melhor investigação, de melhor ordenação e feito isso, nós constatámos, dentro também da indústria de peças para automóveis, aquele milagre que nós verificamos em todos os setores da indústria nacional.

Gostaríamos muito de ouvir a palavra do eminente Comandante Lucio Meira, sobre a organização da comissão executiva e sobre o plano. Estamos certos, de que tão grande plano, tendo a frente homens tão eminentes, chegará de modo brilhante à sua meta final. Era o que tinha a dizer.

O ENG. JORGE REZENDE — O Comte: Lucio Meira tem a palavra para responder.

O COMTE. LUCIO MEIRA — Três trabalhos da Sub-Comissão foram aprovados pela Comissão de Desenvolvimento Industrial, no dia 15 de Fevereiro deste ano: um deles criando a Comissão Executiva da Indústria do Material Automobilístico, porque tanto se interessa o sindicato dos fabricantes de peças; outro, apresentando um plano industrial para os caminhões de tonelage leve e média e o terceiro instituindo medidas básicas de incentivo para a indústria automobilística. Estes três ante-projéto aprovados, como disse, em 15 de Fevereiro, foram submetidos à apreciação do Ministério da Fazenda, que tem sob sua responsabilidade o controle do comércio exterior no país e, portanto, deveria se pronunciar sobre a matéria e, na semana passada, com o seu parecer, foram remetidos ao Presidente da República. Quando serão aprovados, nenhum de nós pode responder a esta pergunta, porque vai depender do trabalho dos assessores técnicos da Presidência da República. Eles já estão estudando os três ante-projéto, poderão levar nesse estudo 2, 3, 4 semanas no máximo, não creio que levem mais do que isso; mas quando serão aprovados, ninguém poderá saber, pois dúvidas poderão surgir que levem S. Excia., o Presidente da República, a ouvir outros órgãos da Administração antes de dar seu despacho final.

O ENG. JORGE REZENDE — O Dr. Eros Orosco não quer dizer alguma coisa como autor do aviso 288 que tanta celeuma trouxe.

O ENG. EROS OROSCO — Eu queria apenas trazer uma informação. O aviso 288 foi anunciado às indústrias em São Paulo, há cerca de 2 anos; ao ser anunciado, comentou-se que a sua execução acabaria corrigindo aquelas falhas que eram impossíveis de divisar diante das circunstâncias que presidiam o controle do comércio exterior do Brasil. Como responsável, em grande parte, que sou, por este aviso afirmo, enfaticamente, que não tenho nenhum arrependimento pelos excessos que porventura tenha cometido na elaboração ou na elaboração do seu ante-projeto e portanto pelos excessos a que tenha levado o Governo a fazer quando o instituiu, porque como a vigência desta situação nos mostrou, as consequências deste aviso com seus méritos e com suas falhas estão aí contemplados por todos.

Foi de fato a manifestação inicial, da determinação governamental para firmar seu ponto de vista em torno da questão automobilística no país. E se algum mal aquele aviso prestou, êste mal está de muito superado pelos benefícios que êle nos trouxe. Obrigado.

O ENG. JORGE REZENDE — Está com a palavra quem a pedir... Por favor o seu nome.

O ENG. SAULO DE CASTRO BICUDO — Comte. Lucio Meira, gostaria que o Sr. confirmasse: o sr. fala num programa de 80 mil caminhões por ano. A pergunta que eu gostaria de ver esclarecida é a seguinte: o sr. conseguiu fazer um levantamento da energia elétrica necessária à execução dêsse programa?

O COMTE. LUCIO MEIRA — Sabemos que é crítico o problema da energia elétrica, mas dele não cogitamos em nossos estudos por saber que é objeto de outros planos governamentais. Neste sentido, o Executivo acaba de remeter uma mensagem ao Congresso Nacional propondo medidas que atendem amplamente a todas as necessidades do país quanto à energia elétrica, nos próximos anos.

O ENG. SAULO DE CASTRO BICUDO — Muito obrigado.

O ENG. JORGE REZENDE — Alguém mais quer fazer uso da palavra?

O ENG. LAURO DE BARROS SICILIANO — Eu desejaria em primeiro lugar cumprimentar o ilustre Comte. Lucio Meira, a quem não vejo há 2 anos. Tenho uma pergunta de consumidor ou de utilizador de veículos auto-motores. Eu queria saber se a Comissão tem em estudo um tipo de veículo que mais se adapte às nossas condições, ou se pretende se dedicar pura e simplesmente às construções de carros já existentes, que são muito variados. Isto a meu ver tem muita importância, porque as peças são extremamente variadas. Pertença a uma companhia que é a maior frotista nacional, talvez a maior da América do Sul e sentimos essa falta de padronização. E a ocasião se me parece muito oportuna de se cogitar de uma padronização. Vossa Excia. falou em rodas, falou em eixos trazeiros, falou em engrenagens; eu pergunto se já foi estudada a possibilidade de nos caminhões do tipo médio ou pesado, certas peças serem padronizadas, porque me parece que para uma determinada característica do motor, a transmissão pode ser padronizada, pode ser simplificada, com peças tanto quanto possíveis iguais. São sobre êsses detalhes que eu queria ter alguns esclarecimentos.

O COMTE. LUCIO MEIRA — O plano industrial tal como estabelecido, encarou com cuidado a solução do problema da padronização de materiais. Não é possível chegar-se imediatamente a um tipo único de veículo, mas pensa-se em reduzir, quanto possível, a variedade de tipos. A obrigatoriedade de omissões

de peças e partes de veículos na importação e a obrigatoriedade de montagem no país bastam, no momento, como medidas para reduzir progressiva e rapidamente a variedade de tipos que atualmente temos aqui no país. O esforço maior da Sub-Comissão é no sentido da fabricação do caminhão de tonelage média e leve, portanto aí, já há um avanço na padronização; caminhamos praticamente para a produção nacional, em breve, do caminhão de 5 toneladas de carga. Mas como cada Companhia tem o seu tipo, ainda ficaremos com 4 ou 5 diferentes modelos desta tonelage. A Comissão não pode forçar, não pode obrigar as Companhias a adotarem um tipo nacional e mesmo tal prática teria alguns inconvenientes, perder-se-ia muito tempo em projetos e experiências até chegar à conclusão quanto ao modelo conveniente. Sabe-se que todas as companhias produtoras de veículos, apesar de todos seus recursos, ensaiam durante cerca de 8 anos um modelo novo antes de lançá-lo em produção. De modo que nós iríamos perder muito tempo se não copiássemos, nas fábricas nacionais, um tipo já existente. Não há vantagem, ao ver da Comissão, em se criar desde já um tipo nacional de veículo.

O ENG. JORGE DE REZENDE — Eu queria acrescentar algumas considerações a essa pergunta do Eng. Lauro Siciliano. Essa padronização praticamente virá, porquanto, dentro do plano da Sub-Comissão de veículos, as vantagens só aparecem quando vem a fabricação do motor. E isto porque somente as Companhias que estivessem dispostas a ir até a segunda etapa, ao que nós chamamos «veículo nacional», isto é, já com motor feito no Brasil, só estas Companhias é que estariam interessadas neste plano desde o início, limitando-se assim os tipos fabricados a número bem limitado. E isto é lógico, pois não seria comercial, por assim dizer, que Companhias que estão no mercado brasileiro, apenas como vendedores de veículos, estivessem dispostas a entrar nesta linha completa de omissões e depois parar onde elas não dão vantagem nenhuma, isto é, antes da construção do grupo motor. De maneira, que esta triagem vai ser feita por si. Quanto à questão do eixo trazeiro, não é novidade para o Dr. Lauro também, que mesmo na América do Norte, praticamente, são 3 Companhias, ou pouco mais, que fazem o eixo trazeiro para todos os grandes grupos. Esta parte já é por si própria estandardizada.

E nós temos a certeza de que se esse programa do Comte. Lucio Meira fôr aprovado pelo Governo, imediatamente, pelo menos uma destas Companhias virá aqui, diretamente ou por acôrdo com firma brasileira, fabricar eixos trazeiros no Brasil.

Alguém mais quer a palavra?

O ENG. JOSE' BATISTA PEREIRA — Conselho Nacional de Pesquisas.

Desejava fazer uma pergunta ao ilustre Comandante Meira. Há um ponto crucial na questão da fabricação de automóveis no Brasil que tem dado lugar a muitas objeções. Queria saber

se foi estudado pela Sub-Comissão o aspecto do custo provável de sua fabricação no Brasil e si chegou à conclusão de que temos condições para um custo aceitável, não forçosamente igual ao custo das fábricas estrangeiras, mas dentro dos limites do razoável.

As objeções que tenho ouvido formular contra a fabricação de material automóvel no Brasil seriam as seguintes: dado o pequeno volume do mercado brasileiro e a necessária divisão entre vários tipos, dessa produção pequena, daria uma amortização muito lenta do material máquina, especialmente prensas de grande capacidade, o que tornaria a nossa produção onerosa. Não quero endossar êsse ponto de vista, apenas como tenho ouvido repetidamente essa objeção, especialmente de fabricantes ou de pessoas ligadas à fabricação em outros países, desejava saber se a Sub-Comissão tem alguns estudos nêsse particular e pode nos dar alguma precisão nêsse ponto. Essa a minha pergunta, comandante.

O COMTE. LUCIO MEIRA — E' muito difícil fazer estudos que levem a resultados exatos, quanto a custos, nêste momento, aqui no Brasil. De modo que a Comissão não tem um cálculo preciso do custo industrial dos veículos, a serem produzidos no país. Tem estimativas. E essas estimativas mostram que as metas quantitativas a serem alcançadas pêla produção nacional já são bastante elevadas e isto já foi demonstrado na análise de mercado que fizemos em nossa conferência, de modo a permitir a conclusão de que o custo da produção brasileira não será muito elevado.

O custo estimado para o caminhão de 5 toneladas produzido no país é de pouco mais de Cr \$ 100.000,00. Só nos preocupámos com o custo do caminhão, porque a fabricação do automóvel nacional não nos parece imediata. Temos que esperar primeiro que se instalem as fábricas de caminhões e a manufatura do automóvel virá por sí só, sem maiores dificuldades e nas melhores condições de custo.

O ENG. JORGE REZENDE — Ninguém mais...

O ENG. LUIZ DUMONT VILLARES — Peço a palavra. Queria contribuir com uma observação. Tínhamos a impressão de que tudo que é nacional é caro. Mas desde que o regime cambial mudou, nós não temos razões para crer que o preço do caminhão fabricado no Brasil seja mais caro que o do importado. Nós fabricamos aqui, sapatos mais baratos que os americanos, com o dollar a 40 ou 50 cruzeiros, com o dollar a 18,00 o nosso sapato ainda é mais caro que o sapato americano. Portanto eu acho que é preciso sempre considerar o custo do nacional em relação à taxa cambial.

E' certo que com a taxa cambial de 18,72 antiga oficial, o nosso caminhão sairá sempre mais caro. Mas isto são tempos passados que nunca mais voltarão.

O ENG. JORGE DE REZENDE — Muito obrigado. Mas eu acho que ainda sobre a questão de custos nós poderíamos ter um testemunho interessante: o do Eng. Jordão Vecchiatti, que pode nos dar uma informação sobre as peças que fabrica na COFAP. O Eng. Jordão Vecchiatti está aí?

O ENG. JORDÃO VECCHIATTI — Não há necessidade propriamente de determinarmos o custo exato. Por outro lado, a produção de nossa fábrica nos permite competir com qualquer peça importada, mesmo à taxa de Cr\$ 40,00 por dollar. Nessas condições, estaremos aptos a competir com nossas peças para a indústria automobilística nacional.

O ENG. JORGE DE REZENDE — Muito obrigado pelo depoimento.

O ENG. MARTINHO PRADO UCHÔA — Queria abordar a questão do custo, apresentando um argumento completamente novo. Tem razão o Dr. Villares quando afirma que o comprador brasileiro está completamente viciado na sensação de valor e custo, em consequência do grande número de anos em que vivemos com um dollar oficialmente mantido em nível baixo.

Então eu me propunha a fazer a seguinte comparação: em 1936, um quilo de feijão custava, se tanto, Cr\$ 1,00, e um caminhão valeria, preço de importação, trinta contos.

Em outras palavras, nós compraríamos um caminhão com quinhentos sacos de feijão.

Si formos ver o preço do saco de feijão de hoje, verificaremos que continuaremos a comprar o caminhão feito no Brasil com os mesmos 500 sacos de feijão, porque o feijão hoje, custa no mínimo quatro cruzeiros e chegaríamos então a Cr\$120.000,00 para o preço do caminhão. (murmúrios)

O ENG. JORGE DE REZENDE — Alguém mais desejaria fazer uso da palavra? Dou a palavra ao Sr. Eng. Eduardo Garcia Rossi.

O ENG. EDUARDO GARCIA ROSSI — Sr. Presidente, várias vezes recebi a incumbência de, em nome da Federação e do Centro das Indústrias de São Paulo, encarecer no Rio de Janeiro, perante as autoridades competentes, a urgência com que as nossas entidades de classe aguardam a aprovação, no mais breve prazo possível, dêsse grupo de primeiros três projetos, que realmente consubstanciam os trabalhos da Sub-Comissão sob a presidência do Comte. Meira e a real vantagem que adviria para o Brasil de que essa política de implantação da indústria de automóveis fôsse realizada no mais curto prazo. Realmente não são só as fábricas estrangeiras que estão aguardando, já há vários meses, para que se dê início a êsse novo ramo industrial em nossa terra. As fábricas nacionais também estão em suspenso, quasi tôdas elas representadas aqui nesta sala, aguardando que êsses planos governamentais dêem à indústria nacional e aos grupos estrangeiros a firmeza de que todos nós temos necessida-

de para que dêmos prosseguimento aos nossos planos industriais em cada uma de nossas oficinas.

A certeza do êxito desta iniciativa, os aplausos que coroaram a explanação tão bem feita pelo Comte. Meira, estão mostrando à sociedade, que realmente temos urgência de que êsses planos, êsses projetos de lei apresentados pela nossa Sub-Comissão estejam convertidos em leis, o que me levam a fazer um pedido à V. Excia: é que essa mesa, consultada a Casa, se dirija a S. Excia, o Sr. Presidente da República, encarecendo o alto valor em que tem essas iniciativas tôdas e dizendo à S. Excia. como tôda a indústria brasileira está realmente à espera de sua palavra final, para que os capitais e os braços se voltem para êsse novo setor industrial. Minha proposta seria, portanto, no sentido de que o Centro Moraes Rego se dirigisse a S. Excia., o Sr. Presidente da República, encarecendo a urgência com que nós vemos necessária que êsses planos se transformem em realidade. (palmas)

O ENG. JORGE REZENDE — Sr. Presidente, só tenho agora a tomar como minhas as palavras do Dr. Rossi, mas pedindo uma pequena mudança na proposta. Que o CMR se dirija a V. Excia., e que V. Excia. seja o nosso intérprete perante o Presidente da República, e devolvo-lhe a palavra porque já terminei a minha missão.

O GAL. MACEDO SOARES — Eu pediria que o CMR transmitisse um ofício ou um telegrama ao Presidente da Comissão de Desenvolvimento Industrial, que é o próprio Sr. Ministro da Fazenda, que substituo na Comissão, e eu levarei evidentemente, desde já, ao Sr. Ministro da Fazenda o éco das palavras que estou acabando de ouvir; aliás, se devo esclarecer alguma coisa a respeito, é que todo o mecanismo para a aprovação destas medidas que já foram estudadas, está sendo posto em jôgo, como o disse o Comte. Meira, para que a aprovação venha o mais cedo possível. Entretanto essas coisas não se fazem tão rapidamente como era de desejar.

Assim os projetos que saíram da C.D.I., foram submetidos a uma Comissão de assessores, para colocá-los dentro da legislação moderna, referente a ágios, câmbios, etc.; depois disso, os documentos foram enviados ao Sr. Presidente da República, onde os assessores de Sua Excia. os estão estudando. Não acredito que tenha havido, para repetir palavras já ditas aqui, qualquer recuo. O que está havendo é um estudo bem fundamentado, para que se lancem alicerces sólidos; devo acrescentar que não se trata de leis, pois medidas executivas serão suficientes. A legislação já existe, permitindo ao govêrno fixar câmbio para uma indústria de interêsse nacional.

Entretanto si o CMR tomar a deliberação que acaba de ser aprovada, pelo que vejo, desde já pergunto se o auditório concorda. Aqueles que estão de acôrdo queiram permanecer sen-

tados. Está aprovado (risadas). Com excessão daqueles que já estavam em pé e que não se manifestaram. Assim, estando aprovado, o CMR vae dirigir-se ao Presidente de C.D.I e o Presidente da C.D.I. levará o assunto ao Sr. Presidente da República.

O ENG. JORGE REZENDE — Já terminou a minha função Sr. Presidente.

O GEN. MACEDO SOARES — Eu pergunto se mais alguém deseja a palavra.

Meus senhores, cabe-me então encerrar a sessão.

Desejo inicialmente agradecer o comparecimento do Eng. Eduardo Garcia Rossi, representante da Presidência e do Centro das Indústrias de São Paulo; do Dr. Brito Bastos, representante da E. F. Santos-Jundiaí; do representante do Conselho de Minas e Metalurgia, meu colega Dr. Othon H. Leonardos; e dos Srs. representantes de outras associações de classe, associações técnicas e do Governo, que não pudemos colocar à mesa. Quero agradecer a presença de todos e manifestar o profundo contentamento que tive por presidir uma reunião com tão seleto auditório. Aliás, sinto uma grande atração por estas reuniões do Centro Moraes Rego em São Paulo, porque elas revelam um ambiente que denota que estamos não apenas resolvendo problemas para o futuro, mas de fato, resolvendo problemas no presente, isso nos convence que já é uma realidade a nossa mentalidade industrial.

Não há muito tempo, em reunião de grande interêsse, ouvi dizer que a nossa mentalidade industrial não estava formada e que não tínhamos ainda aquilo que se poderia chamar de indústria. Essa é uma opinião atrasada de um quarto de século. A realidade é esta que aqui está.

Vou declarar encerrada esta reunião e convocar-vos para a reunião de amanhã, em que o Eng. Plinio Catanhede, Presidente do Conselho Nacional do Petróleo, tratará de um problema da máxima importância. E se posso ainda acrescentar uma palavra, enquanto presido a esta reunião, é que, de todos os problemas que foram discutidos aqui, em tórno da fabricação do automóvel, um não foi ventilado, que é o problema da preparação do técnico. Queria fazer uma referência no fim desta nossa reunião.

O CMR vem-se batendo pêla formação de engenheiros de Minas e Metalurgistas; penso que é mister acrescentar «Eng. Mecânicos». Precisamos de Eng. de Minas, de Metalurgistas e de Mecânicos no Brasil.

Vamos pensar sôbre êsses problemas, e que uma outra reunião do CMR faça deles objeto de discussões nesta sala, afim de que façamos luz sôbre assunto que é de tanta relevância para o Brasil. Está encerrada a nossa sessão. (palmas prolongadas)