

X Semana de Estudos dos Problemas Mínero - Metalúrgicos do Brasil

1.a S E S S Ã O

DATA — 6 de maio de 1958

LOCAL — Instituto de Engenharia S. P.

ASSUNTO — «INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA»

I — Exposição sôbre a situação atual da Indústria Automobilística: planos existentes.

A — Fabricação de Veículos;

B — Fabricação de auto-peças.

CONFERENCISTA — Dr. Sydney A. Latini

PRESIDENTE — Sr. Antônio Devisate.

ORIENTADOR — Dr. Alberto Pereira de Castro.

A B E R T U R A

SR. MARCO MANFREDI — Estão convidados para participarem da Mesa dos trabalhos o Sr. Tte. Coronel Eduardo Gold, representante do Estado Maior das Fôrças Armadas; o Sr. representante do General Zeno Estillac Leal, Chefe do Estado Maior do Exército; o Sr. Tenente Coronel Odir Pontes Vieira, representante da Escola Técnica do Exército; o Sr. Engenheiro Olivero Leonardos, representante do Departamento Nacional de Produção Mineral e do Conselho Nacional de Minas e Metalurgia; o Dr. B. M. Lobo Rosa, representante da Federação do Comércio; o Dr. Édio Vieira de Azevedo, representante do Instituto de Pesquisas Radioativas e da Escola de Engenharia de Minas Gerais, e Sr. Antônio Devisate, Presidente da Federação das Indústrias do Estado de S. Paulo. (Palmas).

«Como Presidente do Centro Moraes Rego, declaro abertos os trabalhos da «X Semana de Estudos dos Problemas Mínero-Metalúrgicos do Brasil».

De há dez anos vem o Centro Moraes Rego, através de seus sucessivos ciclos de debates, constituindo uma tradição de estudos objetivos dos problemas básicos do desenvolvimento industrial da Nação.

Nos últimos anos, é-nos grato observar a realização cada vez mais freqüente de conclaves similares, traduzindo a evolução que agora experimenta a conjuntura econômica nacional.

Julgamos, assim, justificada a pretensão de haveremos contribuído para o despertar dessa consciência assim manifesta. De fato, pretendemos que a discussão dos temas postos em pauta venha contribuir, além das conclusões inerentes apenas ao assunto, para a formação de doutrina, o que é indispensável para o desenvolvimento econômico e industrial dos povos.

Para que se iniciem os trabalhos desta noite de abertura, tenho o prazer de passar a Presidência ao Sr. Antônio Devisate, muito digno Presidente da Federação das Indústrias de São Paulo. (Palmas).

— Assume a Presidência o Sr. Antônio Devisate.

* * *

SR. PRESIDENTE — Agradecendo a honra que me é conferida de presidir esta solenidade, vou abrir os trabalhos desta noite passando a palavra ao Dr. Sydney Latini, conferencista desta noite. Tem a palavra o conferencista.

SR. SYDNEY A. LATINI — Sr. Presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, Antônio Devisate; Sr. presidente do Centro Moraes Rego; meus senhores; minhas senhoras:

«Há um ano atrás, precisamente, o conferencista que vos fala era honrado com um convite do Exmo. Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, Comandante Lúcio Meira, para representá-lo junto ao Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), de que é Presidente nato. Desde então, sob a firme orientação do Comandante Lúcio Meira e do contato diário com os problemas da indústria automobilística, pude reunir às minhas próprias observações as informações procedentes de todos os setores dessa indústria e das que lhes são vinculadas, e beneficiar-me da experiência dos meus companheiros do Grupo Executivo da Indústria Automobilística.

Assim, embora tenha cabido a mim a honrosa tarefa de vos dirigir a palavra, nesta oportunidade, o conteúdo desta palestra constitui trabalho de equipe. A essa equipe dever-se-á creditar o que de útil, porventura, se contiver nesta exposição; as falhas, certamente, são devidas às próprias deficiências de seu expositor.

I-Exposição sôbre a situação atual da indústria automobilística - Planos existentes

A — Fabricação de veículos

O GEIA aprovou, desde o início de suas atividades, em junho de 1956, 30 projetos para a fabricação de veículos no Brasil, incluindo caminhões, jipes, utilitários e automóveis de passageiros. Dois desses projetos foram cancelados, restando, portanto, vinte e oito em fase de execução ou em preparativos para a execução. Os dois cancelados foram: o de fabricação de caminhões pesados da Krupp, que será substituído por um investimento para a instalação de uma forjaria, e o projeto de fabricação da Chrysler que, associada à Willys do Brasil, iria fabricar o automóvel de passageiros Plymouth. Esse projeto será substituído por outro, de responsabilidade exclusiva da Willys para a fabricação do automóvel Aero-Willys.

São responsáveis pelos 28 projetos restantes quinze diferentes empresas, todas associadas a capitais estrangeiros, com exceção da Fábrica Nacional de Motores, que é constituída, em sua quase totalidade, por capital oficial brasileiro; participam das, prevê a mobilização de 414 milhões de dólares, (*) dos quais a saber: Estados Unidos, Alemanha, Itália, Suécia, Inglaterra, França e Japão.

A concretização dos projetos, a par das inversões já realizadas, prevê a mobilização de 414 milhões de dólares, dos quais 214 milhões, em equipamentos de procedência estrangeira, e 200 milhões de dólares, equivalentes a cerca de 14 bilhões de cruzeiros, em terrenos, edifícios, serviços etc. Visam esses projetos a uma produção autorizada de 210.000 veículos, em 1960, a saber: 82.000 caminhões, 27.000 jipes, 34.000 utilitários e 67.000 automóveis de passageiros.

Não obstante, a meta fixada pelo Governo, para 1960, é de apenas 170.000 veículos, assim distribuídos: 80.000 caminhões, 25.000 jipes, 25.000 utilitários e 40.000 automóveis de passageiros.

(*) Dados do Grupo de Trabalho — CEPAL — Conselho do Desenvolvimento — Setembro 1957 — Revisitos e atualizados pela Secretaria Técnica do GEIA.

Os caminhões a serem produzidos no Brasil tiveram projetos aprovados pelo GEIA de acordo com os Decretos ns. 39568, de 12-7-56, e 39.676-A, de 30-7-56 que instituíram os Planos Nacionais da Indústria Automobilística relativos a caminhões. Esses veículos foram classificados, segundo norma adotada por aquele órgão, em leves, médios, pesados e extra-pesados, sendo que, para estes, não existe ainda plano de fabricação.

Na categoria de caminhões leves (de GVW não superior a 4.200 kgs), também denominados «pick-ups», teremos as marcas Ford (modelo F-100), cuja produção foi iniciada, Chevrolet (modelo 3.104) e GMC (modelo 101) com lançamentos programados para breve. Estes veículos possuem características bem próximas, com um GVW de cerca de 2.250 kg e motores a gasolina com respectivamente 167 e 140 HP.

Na classe dos caminhões médios (acima de 4.200 kg e até 10.000 kg de GVW) teremos 5 tipos com motores a gasolina, de potências variando de 140 a 167 HP, a serem fabricados pela General Motors, Ford e International, e o modelo LP-321 da Mercedes-Benz, com motor a óleo Diesel, de 120 HP, presentemente em fase de substituição aos modelos L/LP-312, com motor de 100 HP.

Desses 5 tipos dotados de motor a gasolina já foram lançados no mercado o Ford modelo F-600 e o Chevrolet modelo 6.503, estando programado para breve o início da fabricação dos outros modelos dessas duas Empresas e o caminhão International.

Poderemos incluir aqui, também, o ônibus («self-supporting») para 40 lugares, dotados do mesmo motor de 120 HP do caminhão médio, de fabricação da Mercedes-Benz, e que deverá ser lançado ao mercado ainda este mês.

Incluídos na classe dos pesados (acima de 10.000 kg e até 15.000 kg de GVW) estão: o FNM com um GVW de 14.000 kg, pioneiro da Indústria Automobilística Nacional, o Scania-Vabis L-71 com 13.500 kg de GVW que está sendo fabricado pela Vemag e que será também produzido com chassi especial para ônibus, e o modelo LP-315 a ser lançado brevemente pela Mercedes-Benz. Todos estes modelos serão dotados de motores Diesel com cerca de 150 HP de potência.

Resumindo, teremos 3 marcas de caminhões leves, 7 modelos de classe média e 3 caminhões pesados com motor Diesel.

Esses caminhões estão sendo fabricados com uma nacionalização de cerca de 51 % para os leves, e variando de 40,36 % a 65,93 % para os médios, sendo que é de 50 % o índice mínimo exigido para o primeiro caso e 40 % para o segundo. Na classe dos pesados essa nacionalização varia de 40,6 % a 77,6 %, sendo esta última o índice com que está sendo fabricado o FNM.

Não foram aprovados projetos para fabricação de caminhões extra-pesados, isto é, aqueles que tenham um GVW acima de 15.000 kg.

A nacionalização dos **jipes** obedece às normas fixadas pelo Decreto nº 39.569, de 12 de julho de 1956.

São 4 as marcas desses veículos a serem fabricados no país, conforme planos aprovados pelo GEIA.

Já foram lançados ao mercado os jipes Willys dotados de motor nacional e DKW-Vemag, com nacionalizações respectivas de 72,8 % e 61,6 %, devendo iniciar-se nos próximos meses a fabricação do Land-Rover e do Toyota, que ultrapassarão o mínimo de 60 %.

Todos esses quatro tipos serão dotados de motores a gasolina, com potências que variam de 45 a 105 HP e pesos próprios de 925 a 1.406 kg, respectivamente para o DKW e Toyota.

Sob a designação de **utilitários** estão incluídos os caminhões leves ou «pick-ups», os furgões e as camionetas. O decreto que regula a nacionalização desses veículos, dentro do Plano Nacional da Indústria Automobilística, é o de 39.676-A, de 30 de julho de 1956.

As características dos caminhões leves em fabricação no país já foram sucintamente descritas.

Além desses, estão sendo produzidos há algum tempo a camioneta DKW-Vemag, com motor de 3 cilindros a 2 tempos e 45 HP de potência, com um peso próprio de 925 kg e o furgão Kombi da Volkswagen, dotado de motor com 4 cilindros de 4 tempos e 36 HP de potência.

Esses veículos estão sendo fabricados respectivamente com 50,2 % e 54,5 % de conteúdo nacional.

Está programado para dentro de poucos meses o lançamento da camioneta rural Willys, nacionalizada em 54,17 %, dotada do mesmo motor já em fabricação para o jipe, de 6 cilindros e 90 HP.

O Decreto nº 41.018, de 26 de fevereiro de 1957, instituiu finalmente o Plano Nacional da Indústria Automobilística relativo a **automóveis de passageiros**.

O GEIA aprovou diversos projetos que visam à fabricação de automóveis classificados, segundo critério adotado pelo GRUPO, em pequenos, com peso próprio até 1.000 kg, médios, até 1.500 kg, e grandes, acima desse peso.

Classificados como pequenos estão: N.S.U., Romi-BMW, Volkswagen e DKW-Vemag, com pesos próprios variando de 500 kg a 928 kg, dotados de motores de 19 a 45 HP e capacidade de 4 a 6 passageiros.

Os demais modelos aprovados estão situados na classe dos médios, variando de 1.000 kg, para o Borgward-Isabella, a 1.250 kg para o modelo da Alfa-Romeo.

Com pesos situados entre estes dois tipos, temos o modelo de fabricação da SIMCA, com 1.140 kg e o Mercedes 180, com 1.200 kg. Esses veículos serão dotados de motores variando de 46 HP para a Mercedes 180 D a 100 HP para o Alfa-Romeo.

Temos, portanto, 8 projetos aprovados para a fabricação de automóveis. Como marco inicial da fabricação de automóveis de passageiros, foi há poucos dias lançado o «Sedan Turismo» de 4 portas, de marca DKW-Vemag, utilizando o mesmo motor de 45 HP usado na camioneta e no jipe. Possui este veículo 52,49 % de peças nacionais.

Se considerarmos a produção acumulada desses veículos, de 1957 a 1960, o seu valor representará o expressivo montante de **945.000.000** de dólares, valor esse que proporcionará uma liberação de divisas da ordem de **560 milhões de dólares**, (*) o que quer dizer: para importarmos a mesma quantidade de veículos a ser produzida nesse período, ou sejam, aproximadamente 378 mil veículos, o Brasil deveria despende **560 milhões de dólares** a mais do que a importância que vai efetivamente despende.

Com a importação de partes complementares da produção nacional, isto é, a importação de partes ou peças ainda não produzidas no país, despende o Brasil em média cerca de **70 milhões de dólares** por ano, no período de 1957-1963. (**) Naturalmente, em percentagens cada vez menores de participação até atingir a apenas de 5 a 10 % do peso do veículo no último ano.

Todo esse esforço de nacionalização visa a substituir importações de veículos e peças que no período 1945-1952 acarretaram um dispêndio de divisas da ordem de 143 milhões de dólares, (***) por ano, e que entre 1950 e 1956 alcançou a não menos elevada cifra de 131,7 milhões de dólares, (***) representando um dos itens mais onerosos do nosso balanço de pagamentos.

Pode-se considerar 1957 como o primeiro ano de execução dos planos nacionais automobilísticos, uma vez que o Decreto de constituição do GEIA é de junho de 1956, e o segundo semestre daquele ano foi usado no estudo e aprovação dos primeiros projetos. Em 1957 foram produzidos no Brasil 30.700 veículos, dos quais 18.847 caminhões, 9.291 jipes, 2.562 utilitários, não se havendo registrado, portanto, a produção de automóveis de passageiros, só iniciada, como dissemos, este ano.

As metas a serem atingidas, a partir de 1958, serão as seguintes:

- 67.000 veículos no corrente ano;
- 110.000 veículos em 1959; e
- 170.000 veículos em 1960,

(*) Valor CIF dos veículos importados — Período 1957-1960. De acordo com a Meta Governamental, menos as despesas com importação de partes complementares da produção nacional (royalties), assistência técnica e transferência de lucros para o exterior.

(**) Média dos dispêndios com peças e partes complementares da produção nacional, segundo anos de pagamentos.

(***) Boletins do Serviço de Estatística Econômica e Financeira do Ministério da Fazenda.

perfazendo um total de 377.700 veículos, no período de 1957/1960, embora, como já dissemos anteriormente, tenha o GEIA aprovado projetos para uma produção de, aproximadamente, mais 100.000 veículos, no período, ou sejam, 477.666 veículos.

Cabem, nesse ponto, algumas indagações: qual a participação do GEIA na realização de todos êsses projetos?

Os progressos realizados pela indústria automobilística, nesses últimos dois anos, não seriam uma consequência natural do desenvolvimento que se vinha processando, desde a Segunda Guerra Mundial? Ou teria o atual Governo, através dos decretos que constituem os planos nacionais automobilísticos, criado estímulos especiais que tornaram possível acelerar o ritmo da implantação da indústria automobilística no Brasil?

Antes de responder a estas perguntas, parece-me oportuno reproduzir palavras do Comandante Lúcio Meira, proferidas aqui nesta mesma Casa por ocasião da VI Semana de Estudos dos Problemas Mínero-Metalúrgicos no Brasil, a 26 de abril de 1954. Era, então, o atual Ministro da Viação e Obras Públicas, Presidente da Subcomissão de Jipes, Tratores, Automóveis e Caminhões, e Subchefe da Casa Militar da Presidência da República. Assim se expressou Sua Excelência, a propósito da orientação governamental, em relação à indústria automobilística: (*).

«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 Jipe, Tratores, Automóveis e Caminhões, dentro da Comissão de Desenvolvimento Industrial — órgão assessor da Presidência da República.

Ao mesmo tempo eram desenvolvidos estudos pelos órgãos de controle das importações do país, de que resultou o Aviso nº 288 da CEXIM bem conhecido por quantos se interessam pelo assunto automobilístico no país. A subcomissão que presidiu, acompanhou e participou da decisão relativa a êsse Aviso, endossando plenamente seus dispositivos, é a idéia que presidiu 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 nº 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.

(*) Geologia e Metalurgia — Publicação do Centro Moraes Rego — Nº 12 — Pag. 24 e seguintes.

Não obstante, o Aviso nº 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.

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

Nessa mesma conferência, preconizava o Comandante Lúcio Meira a criação de um órgão que centralizasse tôdas as decisões relativas à implantação da indústria automobilística, e o fez nesses termos :

«Face à complexidade do organismo administrativo nacional, e às freqüentes 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 a 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 órgãos de consulta e ação, subordinado diretamente ao Ministro da Fazenda. Essa Comissão Executiva teria como estrutura, um Presidente Executivo, de nomeação do Govêrno, órgãos especiais de estudo, secretaria, e um conselho composto de 7 membros, com representação de órgãos do Govêrno 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 Sr. Presidente da República para sua decisão final.»

De fato, em 25 de julho de 1954, precisamente dois meses depois de proferida essa Conferência, era publicado o Decreto nº 35.729, instituindo no Ministério da Fazenda a CEIMA, na forma proposta. Infelizmente os acontecimentos políticos que culminaram, em agosto daquele mesmo ano, com a morte do Presidente Vargas, impediram que a Lei funcionasse. Decorreram dois anos até que o assunto viesse novamente a ser enfrentado com decisão, pelo Govêrno. A 27 de abril de 1956, no atual Govêrno, portanto, era constituído um Grupo de Trabalho no Conselho

do Desenvolvimento, sob a Presidência do Comandante Lúcio Meira, com a incumbência de estudar e propor a orientação governamental mais aconselhável para que fôsse instituída no Brasil a indústria automobilística. O Sr. Presidente da República faz questão de repetir, sempre que se oferece a oportunidade, que a esse Grupo foi dado o prazo de 30 dias para a apresentação de suas conclusões. A 16 de junho de 1956, era publicado o Decreto nº 39.412, que estabeleceu normas diretoras para a implantação da indústria automobilística e criou o GEIA. Quatro outros decretos se sucederam, criando os planos nacionais da indústria automobilística respectivamente de caminhões, de jipes, de camionetas, caminhões leves e furgões, e, finalmente, o relativo ao automóvel de passageiros. Além desses decretos, a Lei nº 2.993, de 6 de dezembro de 1956, concede, pelo prazo de 30 meses, isenção de direitos aduaneiros, imposto de consumo e taxas aduaneiras, para importação de equipamentos de produção, com respectivos sobressalentes e ferramentas destinados às indústrias de fabricação de material automobilístico, motores a explosão e de combustão interna. Era essa a lei a que se referia o Comandante Lúcio Meira em sua conferência, aqui pronunciada em 1954, quando disse que «já estão adiantados os estudos relativos 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». Decorridos menos de dois anos da vigência desse conjunto de medidas do Governo para incentivar a implantação da indústria automobilística no Brasil, sentimo-nos, realmente, orgulhosos de poder anunciar o sucesso de seus resultados. É fora de dúvida que o ritmo de progresso da indústria automobilística, nesses dois últimos anos, só foi possível graças ao desenvolvimento da indústria siderúrgica no Brasil, iniciado depois da Segunda Guerra Mundial ou, mais especificamente, depois de Volta Redonda e de seus reflexos sobre a indústria mecânica, de um modo geral.

A indústria de auto-peças experimentou extraordinário crescimento nesse período e foi sobre a indústria de auto-peças que se baseiou a implantação da indústria de veículos no Brasil.

Estava faltando, porém, um plano de base para constituir o grande parque fabril automobilístico brasileiro. A multiplicidade de órgãos incumbidos de apreciar os projetos de fabricação de veículos que, eventualmente, eram apresentados ao Governo brasileiro e a ausência de uma sistemática na apreciação desses projetos vinham impedindo a deflagração do surto industrial automobilístico, que teve início, finalmente, em 1956. Esse trabalho de planejamento e coordenação deve-se, inegavelmente, ao GEIA e aos seus precursores. De fato, o GEIA é um órgão administrativo, inteiramente distinto dos órgãos governamentais comuns, representando um passo avançado na desburocratização da administração pública, uma vez que suas resoluções re-

presentavam decisões simultâneas dos diversos órgãos que o integram. (*) Ministério da Viação e Obras Públicas, Superintendência da Moeda e do Crédito, Carteira de Câmbio do Banco do Brasil S.A., Carteira de Comércio Exterior do Banco do Brasil S.A., Ministério da Guerra, Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e, pròximamente, esperamos, o Conselho de Política Aduaneira (**). Esse tipo de órgão colegiado torna possível o rápido andamento dos projetos a êle apresentados, que são discutidos em mesa redonda, o que proporciona a todos os seus integrantes a visão de conjunto de problemas sob análise, deixando os processos de transitarem pelos diversos órgãos da administração pública, cujos pareceres, não raro, criam entrechoques de opiniões de difícil remoção pelos meios burocráticos comuns. Esse sistema é o mais racional e a sua aplicação decorre de um sadio princípio de administração: centralização administrativa e descentralização executiva. A «filosofia» central do GEIA é a nacionalização progressiva do veículo, dentro de prazos rigidamente estabelecidos nos decretos que constituem os planos nacionais automobilísticos. A orientação governamental, para atingir esse objetivo, foi planejada cuidadosamente, por intermédio de atos consecutivos e hierarquicamente dosados, objetivando estabelecer um clima de segurança e confiança nas decisões dos mais variados empreendedores industriais que querem colaborar no desenvolvimento industrial nascente, em troca de estímulos especiais. Ao invés de participar diretamente na fabricação de veículos, preferiram as autoridades governamentais adotar medidas de caráter indireto, pela conjugação de instrumentos de política econômica (***) de ordem cambial, fiscal, creditícia e comercial que podem ser assim resumidos:

Estímulos cambiais

a) Concessão de taxa cambial efetiva mais favorável e, sobretudo, estável, pelo período de execução dos planos com reserva de quota nos orçamentos cambiais. Considerando a significação econômica dos diversos tipos de veículos, dispensou-se taxa de câmbio mais favorável às importações de partes complementares para a produção de caminhões e, menos favorável, para a fabricação de automóveis de passageiros.

Visando a estimular a nacionalização do motor, adotou-se o critério de conferir tratamento cambial mais favorável para a

(*) Art. 15 do Dec. 39412 de 16-6-56 (D.O. de 16-6-56) e Dec. 41986 de 5-8-57 (D.O. de 7-8-57).

(**) Posteriormente à Conferência foi o Presidente do C.P.A. incluído entre os membros natos do G.E.I.A. conforme decreto Dec. 43715, de 19-5-58. (D.O. de 22-5-58).

(***) Constantes da legislação do G.E.I.A. — Planos Nacionais Automobilísticos e na Lei de Tarifas.

importação de peças não fabricadas no Brasil, uma vez atingido um índice de nacionalização de, pelo menos, 60 % do motor.

b) Outro estímulo de ordem cambial é o registro na Superintendência da Moeda e do Crédito, dos financiamentos obtidos no exterior, para a importação dos equipamentos destinados à fabricação de veículos ou peças, o que significa prioridade de remessa para amortização e juros à taxa favorável de «custo de câmbio».

Como estímulos fiscais concede o Governo isenção de direitos e taxas aduaneiras sobre máquinas e equipamentos destinados à instalação ou ampliação da indústria, favores esses que, com o advento da nova Lei de Tarifas, se tornaram extensivos à importação de peças e partes complementares da produção nacional, além da isenção do imposto de consumo para venda de caminhões, jipes e utilitários.

Como estímulos creditícios é assegurado o financiamento dos ágios cambiais, pelo Banco do Brasil, por período que oscila de 1 a 3 anos, e mais o financiamento a prazo longo, concedidos pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico, para a aquisição de equipamentos e construção das fábricas.

Finalmente, um estímulo comercial constituído pela garantia de mercado para veículos, peças e partes produzidas no País, proveniente das restrições cambiais e fiscais, impostas ao produto similar estrangeiro.

Tudo indica terem sido esses estímulos suficientes para que sejam atingidos os objetivos visados, ou seja, a total ou quase total nacionalização dos veículos em meados de 1960.

Podemos mesmo dizer que o interesse despertado por essas medidas excedeu qualquer expectativa, tendo-se encontrado o GEIA, não raro, em difícil posição para selecionar os melhores dentre os inúmeros projetos que lhe foram apresentados, para a produção de veículos. Tendo-se esgotado a 31 de dezembro último o prazo fixado pela Lei de Tarifas para a aprovação de projetos relativos à fabricação de veículos, continua a ser manifestar o mesmo interesse por parte de empreendedores nacionais e estrangeiros, relativamente à produção de peças ainda não fabricadas no País. É o que focalizaremos a seguir.

B — Fabricação de auto-peças

A indústria de auto-peças, cujo crescimento teve início depois da segunda guerra mundial, ou mais especificamente, depois de Volta Redonda, é hoje representada por, aproximadamente, 1.200 fábricas em funcionamento no País, das quais, de elevado porte ou de porte razoavelmente grande, podem ser cadastradas, possivelmente, umas 150 unidades.

Essa indústria desenvolveu-se para atender, inicialmente, ao mercado de reposição, passando, em seguida, a suprir aos primeiros montadores de veículos. Sua importância para a insta-

lação da indústria automobilística no Brasil foi decisiva, pois foi graças à sua surpreendente facilidade de assimilação de técnicas modernas e à extraordinária capacidade de realização de seus dirigentes, que foram lançados os planos para nacionalização progressiva de diversos veículos abrangidos pelos planos nacionais da indústria automobilística. De fato, os planos do GEIA que oferecem estímulos à implantação da indústria de veículos-automóveis no País, estimulam igualmente o crescimento e aperfeiçoamento do parque industrial classificado na sua terminologia como indústria de subcontratadores.

Para que se possa aquilatar a importância desse setor industrial, basta mencionar que já em dezembro de 1956, os investimentos nas diversas indústrias de auto-peças eram estimados em 117,1 milhões de dólares, enquanto os investimentos existentes, na mesma data, para a fabricação de veículos atingiam apenas 90,5 milhões de dólares, o que vem demonstrar que aquele setor absorve investimento mais significativo que as próprias fábricas de veículos.

Assim, ao contrário do que sucedeu nos Estados Unidos e na Europa, a indústria de fabricação de veículos, propriamente dita, ao se implantar no país já encontrou uma indústria de auto-peças florescente e em franco desenvolvimento, resultado preponderantemente do esforço de capitais e empresários nacionais.

O governo não só reconheceu essa situação, como também, através do GEIA, vem procurando manter, em seus contornos gerais, essa situação: enquanto a fabricação de veículos, propriamente dita, por exigir capitais mais vultosos e técnicas mais apuradas, é um setor em que preponderam os capitais estrangeiros, na indústria de auto-peças, existe, e, segundo tudo indica, haverá, no futuro, predominância de capitais nacionais.

Quando a meta perseguida pelo atual governo fôr atingida em 1960, os investimentos feitos na indústria de auto-peças deverão continuar sendo como hoje maiores do que os recursos aplicados na fabricação de veículos propriamente dita, a saber: aproximadamente 400 milhões de dólares contra 300 milhões, (*) na fabricação de veículos.

Naturalmente, alguns obstáculos podem-se antepor à consecução desses desígnios. O primeiro é de ordem técnica e está diretamente relacionado com o prestígio de certas marcas de renome internacional, estritamente vinculadas a tradicionais fabricantes de veículos. Naturalmente esses fabricantes procuram, por uma questão de segurança, utilizar, na medida do possível, esses mesmos produtos, atraindo os seus fabricantes a produzir

(*) Dados do Grupo de Trabalho — CEPAL — Conselho do Desenvolvimento, revistos e atualizados pela Secretaria Técnica do GEIA. Investimentos aprovados pelo GEIA em moeda estrangeira para fabricante de veículos.

no Brasil ou a conceder licenças de fabricação a empresas nacionais.

O rigor na observância de padrões rígidos de tolerância indispensáveis, quando se trata de peças destinadas à fabricação de veículos, constitui, naturalmente, preocupação maior de fabricantes de veículos, sobretudo se considerarmos que alguns fabricantes nacionais de auto-peças se haviam habituado a adotar padrões menos rígidos na fase em que destinavam a sua produção exclusivamente ao mercado de reposição.

Em alguns casos o fabricante de veículos tem demonstrado certa tendência em produzir algumas dessas peças, em lugar de adquirí-las de subcontratadores.

Outro fator que pode atuar no sentido oposto ao da integração horizontal da indústria automobilística é de ordem financeira, pois é fora de dúvida que os fabricantes dos veículos, dadas as suas próprias ligações com fontes internacionais de capitais e de «know-how», tenham mais fácil acesso às mesmas do que o empresário nacional.

Assim, é provável que se venha a assistir, no futuro, à formação de algumas empresas, no setor de auto-peças, vinculadas técnica e financeiramente aos próprios fabricantes de veículos, frustrando, de certa forma, o propósito de promover uma verdadeira integração horizontal, não apenas no sentido industrial, mas também técnico e financeiro.

O fator que está ameaçando, porém, mais diretamente à integração horizontal da indústria automobilística é de natureza fiscal. É aquilo que vem sendo chamado de tributação múltipla. Um imposto estadual (de vendas e consignações) é cobrado cada vez que os materiais, produtos semi-acabados ou partes se transferem de empresa a empresa em seu processo de transformação; e um imposto federal (o de consumo) aplica-se às partes acabadas que integram o produto final e o próprio veículo, em alguns casos.

Esse aspecto do problema será discutido mais amplamente, quando falarmos da influência da política tributária sobre a indústria automobilística.

Todos esses aspectos da indústria automobilística não têm passado despercebidos pelo GEIA e vêm constituindo objeto de estudo para que se encontrem soluções de caráter geral.

Além disso, ao examinar os projetos que lhe são submetidos, procura também aquele Grupo evitar, na medida do possível, que essas influências negativas comprometam a implantação da indústria automobilística no país, de acordo com os planos estabelecidos.

As porcentagens de nacionalização já atingidas pelos diversos programas em realização atestam que estamos ultrapassando de um modo geral os níveis mínimos de realização, fixados pelos decretos da indústria automobilística. Esse esforço de nacionalização é devido, preponderantemente, à indústria de auto-

peças, naturalmente orientado e estimulado pelos fabricantes de veículos. Eis algumas cifras que ilustram essa afirmação: no jipe Willys, por exemplo, que já atingiu uma porcentagem de nacionalização correspondente a 72,82 % de seu pêsso, são utilizados 12,4 % de peças produzidas pelo seu próprio fabricante; 60,42 % de peças adquiridas de mais de 300 fornecedores e, finalmente, 27,18 % importadas.

A Ford Motor Company utiliza cêrca de 39 % de peças produzidas por subcontratadores dos 51 % de peças nacionais usadas em sua fabricação de caminhões F-100. O caminhão Scania-Vabis, recém-lançado, utiliza 8,2 % de peças produzidas em sua própria fábrica e 32,8 % de peças fornecidas pelos subcontratadores. Em sua camioneta DKW, a Vemag usa 38,1 % de peças fornecidas por subcontratadores e 16,3 % de peças produzidas em sua própria fábrica, enquanto, para o jipe DKW a participação de peças produzidas por subcontratadores é ainda mais expressiva, ou sejam 53 % para 9,4 %, já produzidas na própria fábrica. Essas cifras revelam a importância do setor de auto-peças e o esforço que está sendo realizado por êsses fabricantes, muitos dos quais vêm lutando de longa data com perseverança e até mesmo idealismo, aos quais queremos, nesta oportunidade, prestar a nossa sincera homenagem.

E' fora de dúvida, porém, que há ainda muitas dificuldades a serem superadas neste setor. Com o aumento contínuo da produção de veículos e sua crescente nacionalização dentro dos planos do GEIA, a demanda de peças é, também lógicamente, cada vez maior. Alguns setores da indústria de auto-peças vêm atendendo a essa demanda com certa dificuldade. Trata-se às vêzes de dificuldades para realizar investimentos vultosos, em moeda nacional ou estrangeira, e, outras vêzes, problema de adaptação de uma velha organização industrial às novas exigências do mercado. Outras vêzes, enfim, de dificuldades quase insuperáveis no setor cambial.

Da mesma forma que foram criados estímulos no setor de fabricação de veículos, os decretos que constituem os planos nacionais na indústria automobilística proporcionam incentivos à produção de auto-peças através das seguintes medidas:

1º) Para equipamento e investimento sob a forma de financiamentos obtidos no exterior, é facilitada a sua importação sob as garantias especiais, conferidas através do registro na SUMOC. Como é sabido, os financiamentos feitos sob essa modalidade beneficiam-se de uma taxa cambial mais favorecida (o chamado custo de câmbio), para a amortização e respectivos juros;

2º) Garantia de mercado pelas restrições fiscais e cambiais, impostas a produtos provenientes do exterior, em benefício do similar nacional;

3º) Financiamento em cruzeiros (geralmente concedido pelo BNDE) de parte dos investimentos a serem realizados pelas empresas;

4º) Isenção de impôsto de importação para os equipamentos destinados à produção de peças, dentro do país, quer sob a forma de investimentos diretos, quer sob a forma de financiamentos.

Sob o estímulo dessas medidas governamentais o GEIA já aprovou 42 projetos de auto-peças, que representam investimentos estrangeiros de aproximadamente 24 milhões de dólares ou financiamentos do exterior de igual importância, num total de quase 50 milhões de dólares. Da qualidade das peças que vêm sendo aqui produzidas, o melhor atestado é a sua própria aceitação pelos fabricantes de veículos, uma vez que os planos do GEIA não prevêm a utilização progressiva de uma lista de peças, previamente determinada, deixando a critério dos fabricantes de veículos a seleção das peças nacionais de melhor qualidade.

Tudo que o GEIA exige é que seja atingida uma porcentagem mínima em pêso, de acôrdo com um esquema progressivo.

Constantemente nos chegam informações alentadoras dêsses fabricantes de veículos quanto aos padrões da qualidade e eficiência do produto nacional.

Não obstante, e apesar do trabalho de seleção natural desenvolvido pelos fabricantes de veículos, vem o GEIA procurando coordenar esforços no sentido de acelerar o processo de aperfeiçoamento das peças produzidas no país. Ainda agora, está promovendo um contato maior entre os fabricantes nacionais de peças e veículos com os nossos institutos oficiais de pesquisas tecnológicas, visando à verificação e contrôle dos limites de tolerância recomendados pelos padrões internacionais.

Nesse sentido, o Centro Técnico de Aeronáutica de São José dos Campos, instituição que já se impôs à confiança e ao respeito dos meios técnicos e industriais do país, pela magnífica obra que está realizando no setor da pesquisa e da preparação de técnicos de alto nível, vem de criar o Núcleo de Cooperação com a Indústria, havendo procurado uma aproximação com o GEIA, com o objetivo de pôr à disposição da indústria automobilística todo o seu moderno instrumental para pesquisa e testes.

Os primeiros resultados dessa cooperação são animadores e tudo faz crer que, num futuro bem próximo, essa instituição representará fator importante no aperfeiçoamento da qualidade das peças fabricadas no Brasil, impondo-se como um fato a mais de confiança no produto nacional.

As principais preocupações no setor de auto-peças estão concentradas no grupo de forjados. Estima-se em cêrca de

70.000 toneladas (*) a necessidade de peças forjadas para a indústria automobilística, em 1960, calculando-se em cerca de 13% apenas desse volume a atual capacidade instalada. A ampliação da produção está condicionada ao aumento previsto da capacidade de usinagem que, por sua vez, exercerá forte demanda de produtos forjados.

Dois grandes projetos acham-se atualmente em elaboração nesse setor. Um deles, que já foi aqui mencionado, é da responsabilidade da Krupp e substitui o seu projeto de fabricação de caminhões pesados, anteriormente aprovado pelo GEIA. Os investimentos da Krupp visam a uma produção anual de até 48.000 toneladas de peças forjadas por ano. Espera-se o início da instalação dessa nova unidade industrial ainda este ano. O outro projeto é o da firma norte-americana Curtis Wright, que anuncia uma produção anual de 20.000 toneladas. Também está sendo objeto de estudo investimento da Steel Improvement, para produzir 15.000 toneladas anuais. Teremos, assim, com esses projetos, mais a capacidade atualmente instalada, atendido às necessidades de peças forjadas para o setor automobilístico.

No setor de fundição, estudos elaborados pelo GEIA indicam que em 1960 a indústria automobilística estará utilizando aproximadamente 110.000 toneladas de peças fundidas de ferro maleável, ferro fundido, ferro especial, perlítico etc.

A atual capacidade de fundição é considerada satisfatória para o momento, achando-se em andamento alguns projetos de ampliação, destacando-se entre eles os das próprias fábricas de motores da Willys, Ford e da General Motors, que irão fundir os seus próprios blocos. Não constitui, porém, motivo de maior preocupação o setor de peças fundidas, em face das perspectivas do mercado e das iniciativas em andamento.

Últimamente, vêm sendo submetidos ao GEIA projetos para fabricação das partes mais complexas que integram o veículo e que, por isso mesmo, exigem técnica mais apurada, como por exemplo as caixas de mudança, os freios e os rolamentos.

Quanto à caixa de mudanças, o GEIA já aprovou recentemente o projeto da conceituada firma alemã Z.F., de Friedrichshafen, havendo ainda em cogitação pelo menos mais dois importantes projetos.

Para fabricação de freios, vem de ser aprovado o maior investimento no setor de auto-peças, que será feito pela Bendix Westinghouse, para fabricar toda a linha de freios. Isto, para mencionar apenas alguns dos últimos projetos submetidos ao GEIA.

Uma peça sempre mencionada, porque representa realmente um estágio avançado da industrialização do veículo, é o rolamento; o GEIA tem estado em contacto com vários fabricantes

(*) Relatório do Grupo de Trabalho CEPAL — Conselho do Desenvolvimento, revisto e atualizado pela Secretaria Técnica do GEIA.

de rolamentos, destacando-se a Federal Mogul, norte-americana, a RIV, italiana, e a Kuegelfisher, alemã, que estão interessadas em fazer investimentos no Brasil.

Quero informar que ontem, quando se encerrava o expediente do GEIA, recebi uma comunicação oficial da firma RIV, italiana, que de fato fará investimentos no Brasil para a fabricação de rolamentos.

Outro problema que vem, de certa forma, preocupando os fabricantes de automóveis de passageiros é o da estamparia pesada para fabricação das carroçarias. Como é sabido, esse importante setor industrial requer vultosos investimentos em prensas de grande capacidade. O volume da produção de automóveis de passageiros, como é natural, será, no início, ainda pequeno. Dessa forma, os vultosos investimentos que deverão ser feitos para a fabricação de carroçarias onerarão consideravelmente os custos de cada veículo.

Tem-se cogitado, cada vez mais, de produzir carroçarias em uma estamparia central, na qual pelo menos alguns fabricantes de veículos fariam um investimento maior e certamente mais produtivo. Alguns fabricantes americanos e europeus, estudam, no momento, o problema, sendo muito provável uma solução satisfatória nos próximos meses.

Dois importantes fabricantes de peças na Alemanha, Müller e Schüller, anunciam sua viagem ao Brasil para este mês ou no próximo mês para estudar tão importante problema.

A agenda que me foi submetida dedica um item especial aos financiamentos para importação de equipamentos. Parece-me realmente oportuno um comentário mais minucioso, para orientação dos Srs. industriais, que nos honram com sua presença nesta Casa, sobre alguns problemas relacionados com a obtenção e o registro, na SUMOC, de financiamentos externos.

Como já foi mencionado anteriormente, um dos estímulos concedidos aos fabricantes de veículos e peças é precisamente a concessão do registro de prioridade cambial, pela SUMOC, para financiamentos obtidos no exterior que, segundo a lei, não devem ser a prazo inferior a cinco anos.

Recentemente, circularam boatos na imprensa carioca e paulista, segundo os quais o Conselho da SUMOC havia suspenso os registros de novos financiamentos de um modo geral. Embora haja S. Excia. o Sr. Ministro da Fazenda desmentido prontamente tais boatos, parece que ainda subsistem certas dúvidas quanto ao procedimento da SUMOC em relação a essas propostas de financiamentos.

São por demais conhecidas as dificuldades cambiais que o País está atravessando, perfeitamente compreensíveis, aliás, para um país em plena fase de desenvolvimento econômico, realizando um gigantesco esforço para ultrapassar sua condição de país subdesenvolvido. Uma das provas evidentes desse esforço é precisamente o que se está empreendendo na indústria automobi-

lística. Naturalmente, as autoridades monetárias devem precaver-se contra possíveis excessos, mantendo-se atentas para que não assumamos compromissos de pagamento superiores à nossa real capacidade.

Desde há alguns anos, êsses pagamentos vêm sendo rigorosamente previstos e controlados através da elaboração de orçamentos cambiais baseados em previsões, cada vez mais perfeitas, do nosso Balanço de Pagamentos. Também não constitui novidade, porque já tem sido divulgado, que os compromissos mais pesados do Brasil com o exterior recaem precisamente nesses próximos três anos, ou seja, de 1958 a 1960, pois nesse período deveremos amortizar dois vultosos empréstimos: o de 300 milhões de dólares junto ao Eximbank e o de 200 milhões de dólares junto a um grupo de banqueiros norte-americanos, ambos assumidos em 1953 para liquidação dos nossos atrasados comerciais, acumulados em consequência da situação internacional criada com a expectativa de alastramento do conflito coreano.

Assim, o Conselho da SUMOC, numa sadia demonstração de equilíbrio, que só o recomenda, vem procurando evitar assumir novos compromissos para liquidação nesse período crítico, fato êsse, aliás, que não constitui novidade, uma vez que, logo no início dêste Governo, as negociações com o Eximbank foram feitas precisamente nestas bases, isto é, todos os empréstimos obtidos junto àquele instituto norte-americano de crédito deverão ser amortizados a partir somente de 1961. Nessas bases, foram obtidos, por exemplo, os empréstimos de 40 milhões de dólares para importação de máquinas agrícolas, de 65 milhões de dólares para máquinas rodoviárias e de 100 milhões de dólares para a Rede Ferroviária Federal S.A.

A indústria automobilística, incluída que está no Plano de Metas do atual Governo, é considerada setor da mais absoluta prioridade na obtenção de registros na SUMOC. Como tal, tôdas as resoluções do GEIA nesse sentido vêm sendo rigorosamente mantidas pelo Conselho da SUMOC, que, aliás, é representado no GEIA, por quatro de seus membros natos. O que se vem exigindo é o prazo de carência de três anos, pelas razões já expostas. Diga-se, por outro lado, que, até aqui, nenhum projeto deixou de ser aprovado pelo GEIA por dificuldades especiais de tal exigência.

Convém até mesmo lembrar que a conjuntura de recessão nos Estados Unidos favorece a obtenção de empréstimos a prazos longos. Como é sabido, o Governo norte-americano vem tomando medidas de estímulo à sua economia, figurando, entre elas, a redução da taxa de juros e o aumento dos prazos de financiamento.

Mesmo na Europa não tem havido, segundo temos podido observar, maiores dificuldades na obtenção de financiamentos com o prazo de carência de três anos que vem sendo exigido.

Dos 23 milhões de dólares de financiamento autorizados pelo GEIA, para a realização de projetos de fabricação de auto-peças, mais de 16 milhões foram concedidos pelo Eximbank. Os demais são classificados na categoria dos »supplier's credit», isto é, financiamentos concedidos pelos próprios fornecedores dos equipamentos.

Quero ainda aproveitar esta oportunidade para prestar um esclarecimento quanto à interpretação do § 2º, do artigo 2º, do Decreto básico do GEIA, o 39.412, de 16 de junho de 1956, que estabelece normas diretoras para a criação da indústria automobilística e institui o GEIA. Reza êsse dispositivo :

«Em favor das firmas fabricantes e subcontratadoras que não puderam trazer a totalidade de seu equipamento industrial, como investimento estrangeiro no país, na forma do § 1º, será admitida, proporcionalmente aos capitais brasileiros nelas efetivamente aplicados, importação sob financiamento em moeda estrangeira, pelo prazo mínimo de cinco anos, liquidável ao custo de câmbio, de acôrdo com a legislação em vigor na época dos pagamentos contratuais».

Quer isso dizer que no caso de uma firma em que o capital social seja subscrito por 50 % de capital nacional e 50 % de capital estrangeiro, o equipamento importado deverá também constituir investimento direto do grupo estrangeiro de, no mínimo, 50 % do seu valor, admitindo-se que 50 % do mesmo sejam financiados no exterior nas condições já mencionadas. Visou essa regra assegurar ao empreendedor nacional equidade de acesso às fontes internacionais de capital, e êste princípio vem sendo rigorosamente aplicado pelo GEIA, evitando a desnacionalização da indústria de auto-peças. Aqui, também, posso tranquilamente afirmar que nenhum projeto, até hoje, deixou de merecer a aprovação do GEIA, como consequência da aplicação dêsse dispositivo, o que parece evidenciar a justeza dos propósitos que o inspiram.

Outro aspecto do problema de financiamentos estrangeiros para aquisição de equipamento é o relativo à eventual aquisição de máquinas não incluídas em projetos previamente aprovados pelo GEIA. Essa pretensão ocorre geralmente entre os pequenos fabricantes de auto-peças.

Como é sabido, as vantagens cambiais decorrentes do registro na SUMOC somente são concedidas aos projetos de instalação ou ampliação de indústrias previamente aprovadas pelo GEIA.

Últimamente, têm surgido alguns casos de pequenas indústrias que desejam importar uma ou reduzido número de máquinas para ampliação de sua capacidade. Por se tratar de investimento muito modesto, nem sempre é possível obter financiamento no exterior a prazo de cinco anos, que é o exigido pela SUMOC. A alternativa seria, então, recorrer ao leilão de divisas na categoria geral para pagamento a vista. E' fora de dúvida

que, mesmo nesses casos e mediante recurso ao GEIA, estaria assegurada a isenção do impôsto «ad valorem» conferida pela Lei nº 2.993. Pleiteiam, porém, êsses fabricantes tratamento cambial idêntico ao dispensado às amortizações de financiamento para aquisição de equipamento dos projetos aprovados pelo GEIA, ou seja, a chamada taxa de «custo de câmbio», além de tolerância relativamente ao prazo, que pretendem seja reduzido a um ano, por exemplo.

Não fôsse a atual conjuntura cambial desfavorável, talvez já tivesse o GEIA encontrado meios de solucionar essa pretensão que, de resto, parece perfeitamente justificável. Isso não obstante, devo informar que se cogita, neste momento, de elaborar um esquema visando ao atendimento dessas necessidades. Sem querer antecipar qualquer compromisso do GEIA a êsse respeito, apenas a título informativo, posso adiantar que talvez venha a ser possível a constituição de uma espécie de «pool» de importação dessas máquinas, com o financiamento de uma entidade financiadora do tipo do Eximbank, por exemplo, tornando possível a obtenção, nesse caso, das mesmas vantagens concedidas aos projetos de maior envergadura submetidos ao GEIA.»

Eram estas, em linhas gerais, as considerações que me pareceram oportunas fazer nesta primeira palestra, em que foram abordados apenas aspectos gerais do esforço que está sendo realizado conjuntamente, pela iniciativa privada e pelo govêrno, para a implantação da indústria automobilística no país. Na palestra de amanhã, então, focalizarei alguns aspectos, alguns problemas específicos da indústria automobilística. (Palmas)

D E B A T E S

SR. PRESIDENTE — Vamos passar a palavra ao Dr. Alberto Pereira de Castro, que dirigirá os trabalhos de debates que se vão prosseguir.

ENG. ALBERTO PEREIRA DE CASTRO — Antes de iniciar os debates, queria pedir a todos os presentes que, antes de intervierem com os seus apertes ou perguntas ao conferencista, declinem o seu nome, para registro da gravação.

Eu proporia ao senhor conferencista e à Casa que seguissemos de perto o andamento da conferência: 1º) — planos específicos; 2º) — estrutura dos decretos que serviram de base; 3º) — número de programações, metas, economias e divisas; 4º) — produção de auto-peças por subcontratadores, medidas de estímulo; 5º) — setores de auto-peças em que há dificuldades para atender ao mercado crescente e 6º) — finalmente, os problemas de financiamentos externos.

Consulto à Casa sôbre se alguém quer fazer alguma pergunta sôbre os planos específicos ou problemas relacionados com êsses. (Pausa) Como ninguém quer fazer pergunta sôbre êsse ítem, vamos passar ao conjunto de decretos que serviram de base ao plano do GEIA. Pergunto se alguém quer fazer alguma pergunta ou aparte sôbre essas medidas tomadas pelo govêrno e, inclusive, se há alguma outra medida de incentivo, além das que o ilustrê conferencista examinou, e que fôsse interessante ser focalizada pelo govêrno.

Estou vendo na sala o Sr. Alarico Paris, que é um veterano da indústria automobilística. O senhor não quereria fazer alguma observação sôbre essa parte dos decretos?

SR. ALARICO PARIS — Não ouvi bem a pergunta.

ENG. ALBERTO PEREIRA DE CASTRO — Abrimos a discussão sôbre os decretos que serviram de base ao GEIA. Eu desejava saber se há qualquer coisa a ser acrescentada; alguma medida a ser proposta ao govêrno, sob forma de novo estímulo ou de correção do que foi feito nesses decretos. Alguma pergunta ao orador em relação ao que foi feito?

SR. ALARICO PARIS — Não posso falar neste momento sôbre qualquer ponto faltante. Acho que o ponto maior, que enfrentamos neste momento, é a questão da qualidade; o controle da qualidade é ainda muito rudimentar aqui e aos fabricantes está custando inteiramente demais. Tendo em vista o Decreto nº ... 39.412, no que diz respeito ao controle da qualidade, até o mo-

mento nunca foi dado um apoio governamental no sentido de facilitar êste ponto a todos nós. Todos nós sabemos que em São José dos Campos temos um Grupo que está estudando essa parte também; temos, em São Paulo, o Instituto de Pesquisas Tecnológicas. Mas falta o controle da qualidade na fonte, principalmente nas aciarias, por exemplo.

SR. SYDNEY A. LATINI — Na realidade, como foi aqui mencionado, o GEIA vem, ultimamente, procurando aproximar os fabricantes de peças e de veículos com os nossos institutos de pesquisas. O esforço mais sério neste sentido está sendo feito em colaboração com o Centro Técnico da Aeronáutica (CTA). Como mencionei, vem de ser criado no CTA um núcleo de cooperação com a indústria. O GEIA visitou recentemente êsse Centro Técnico e teve oportunidade de debater com os oficiais que dirigem a instituição a viabilidade de maior cooperação sobretudo com a indústria automobilística. Neste momento, estamos procurando colhêr de alguns industriais sugestões sôbre a forma mais prática e mais eficiente de se obter a cooperação do Centro Técnico da Aeronáutica, com o objetivo de melhorar os padrões de qualidade das peças fabricadas no Brasil. Neste momento, faço convite à assembléia para que ofereça sugestões, nesse sentido, diretamente ao GEIA ou ao Centro Técnico da Aeronáutica, que está realmente interessado no assunto. O CTA tenciona oferecer oficialmente a direção do núcleo de cooperação com a Indústria a um técnico ou a um industrial indicado pela própria Indústria para que sejam evitados os costumeiros inconvenientes de ordem burocrática de que nós, os funcionários públicos, somos acusados.

CEL. OSCAR SOARES FUTURO — Com respeito aos decretos, desejo apenas obter uma informação: julgando que a parte de tratores é de primordial importância para a Nação, gostaria de pedir uma notícia a respeito dos planos do GEIA para a fabricação dos tratores. Nos fins do ano passado, foi feito um estudo e esperamos até princípio de dezembro a saída de um decreto que regulamentasse a produção nacional de tratores e a sua nacionalização progressiva. Infelizmente venceu-se o prazo permitido pela Lei e ficou no ar uma meia promessa de que até meados dêste ano sairia uma lei especial em aditamento à Lei de Tarifas. Mas não temos tido uma notícia concreta até agora e sendo do nosso particular interesse a produção de tratores agrícolas, desejo ter notícia sôbre os planos atuais do GEIA a respeito desta fabricação de tratores.

SR. SYDNEY A. LATINI — Agradeço, realmente, a oportunidade que me dá o Cel. Oscar Soares Futuro de esclarecer o assunto e oferecer nesta oportunidade um esclarecimento à Assembléia sôbre o problema da nacionalização dos tratores no Brasil. Na realidade, o GEIA não cogitou, de início, de um decreto instituindo o plano de nacionalização da indústria de tratores, a exemplo do que foi feito em relação aos caminhões, aos

jipes, etc. Isso porque se admitia que a nacionalização dos tratores viria como subproduto da nacionalização dos caminhões. E, como a importação de tratores, no Brasil, vem, há muitos anos, sendo subsidiada, uma vez que é concedido tratamento cambial ultra-favorecido à sua importação, ao GEIA pareceu difícil enfrentar o problema da nacionalização dos tratores, mantendo as mesmas vantagens cambiais que vinham sendo concedidas há muito tempo à sua importação, por se tratar de máquinas destinadas à agricultura. O GEIA, em realidade, só veio estudar o problema, mais detalhadamente, em meados do ano passado, pressionado pelos interesses de algumas firmas que pretendiam iniciar a fabricação de tratores no Brasil. Com esse objetivo, foi constituído no GEIA um Grupo de Estudos absolutamente informal, com representantes da Comissão de Mecanização da Agricultura, da Comissão de Máquinas Rodoviárias e alguns membros do GEIA. Esse Grupo estudou minuciosamente o problema; recebeu diversos industriais, nacionais e estrangeiros, interessados em iniciar a fabricação de tratores no Brasil e chegou mesmo a preparar uma minuta de decreto instituindo o plano nacional de produção de tratores — decreto esse que estava para ser aprovado em fins do ano passado ou em princípio deste ano, quando sobreveio o agravamento da situação cambial. O Sr. Presidente da República achou prudente não se comprometer com a realização de novos planos, uma vez que está necessitando das poucas divisas de que dispomos para a realização de planos com os quais já está comprometido. Não obstante, há uma entre as Metas a ser atingidas — a mecanização da Agricultura. Essa meta prevê a existência de 72.000 tratores, em 1960.

Segundo dados estatísticos mais recentes, a nossa frota de tratores é no momento da ordem de 55000 unidades. Deveríamos ainda importar ou produzir no país, até 1960, portanto, cerca de 20000 tratores. Acredito pessoalmente que o Decreto n. 40 260, que instituiu a Comissão de Mecanização da Agricultura, em pelo menos quatro de seus artigos, encerra a solução para o problema. Esse decreto prevê um tratamento cambial mais favorável para a importação de tratores, parcialmente produzidos no país ou montados com certa percentagem de nacionalização.

De maneira que a Comissão de Mecanização da Agricultura, a quem está, na realidade, afeto o problema, poderia cogitar de admitir a importação de tratores desmontados, concedendo às partes importadas, que corresponderiam às partes complementares da produção nacional no Plano do Desenvolvimento Automobilístico, um tratamento cambial favorável ou mais favorável, uma vez que parece inevitável o dispêndio de divisas com a importação de tratores de uma forma ou de outra.

Como mencionei, o GEIA estudou o problema em face do interesse manifestado por diversas firmas. Deu a sua contribuição, transferiu à Comissão de Mecanização da Agricultura o seu

acervo de estudos e, neste momento, procura cooperar para que seja encontrada uma solução satisfatória ao problema. É um problema de solução não muito simples, porque na realidade é difícil criar estímulos ao mesmo tempo para a fabricação de tratores no Brasil e subsidiar o trator importado. No entanto, acredito que ainda nesses próximos dois meses — digamos, ainda neste semestre — a Comissão de Mecanização da Agricultura encontre uma fórmula para conciliar os dois interesses.

É o que posso adiantar por ora.

SR. WALTER STEDILE — Eu ainda gostaria de colaborar nesse ponto, citando o seguinte: atualmente o dólar para o trator importado nos sai a Cr\$ 51,00. E o dólar para a indústria automobilística hoje nos custa cerca de Cr\$ 150,00. Sendo semelhantes a indústria de tratores e a de automóveis, é fácil verificar que não há mercado para a produção local de tratores. Assim mesmo, esse dólar a Cr\$ 51,00 é financiado ainda em três anos! Com os 40 milhões de dólares reservados para esse financiamento teremos um total de cerca de 35.000 tratores, que, adicionados aos 50.000 que devem existir atualmente, perfariam o total de 85.000 tratores até 1960. Quer dizer, mercado só haverá depois de 1960 para a produção de tratores.

SR. SYDNEY A. LATINI — Temos uma certa convicção de que a partir de 1960, quando tivermos atingido os 95 % de nacionalização de caminhões, a indústria de tratores surgirá naturalmente, sem dúvida alguma.

ENG. ALBERTO PEREIRA DE CASTRO — Eu agora gostaria de me reportar ao aparte do Sr. Páris. O Sr. conferencista respondeu muito bem tudo o que se referia à produção de peças. Mas o Sr. Páris falou também que o controle tinha que começar nas aciarias. Então eu pergunto: há alguns dos responsáveis pela indústria do aço? Por exemplo, o Dr. Roberto Jafet, o Dr. Lucci e outros? Porque o Sr. Páris disse que o controle deveria começar nas aciarias e não nas fábricas de auto-peças. A parte de peças está bem respondida pelo senhor conferencista. Mas a parte das aciarias precisaria alguns esclarecimentos dos representantes presentes.

ENG. ROBERTO JAFET — Eu gostaria de pergunta ao participante qual a dúvida, porquanto não me consta que nenhuma aciaria, atualmente empenhada em fornecer à indústria automobilística, esteja entregando mercadoria a não ser rigidamente dentro das especificações. Gostaria de saber qual a usina, qual a procedência e por que. (Risos...)

TENENTE-CORONEL ODIR PONTES VIEIRA — Chefe do curso de Metalurgia da Escola Técnica — Ainda a respeito do critério da qualidade da peça, eu desejaria um esclarecimento, porque qualidade da peça pode dizer respeito à matéria prima, conforme muito bem esclareceu o Dr. Jafet, pode dizer respeito ao processo de fabricação, ao tratamento térmico e também à inter-mutabili-

dade, isto é, às regras de fabricação seriada, ao contróle de fabricação e recebimento.

Eu perguntaria ao conferencista: como o ITA pretende resolver êsse problema? Isso me diz respeito e me parece que diz mais respeito à formação de engenheiros e de técnicos. Naturalmente, isso na fonte de formação dêesses técnicos aqui em São Paulo, Belo Horizonte e Rio de Janeiro. Talvez fôsse possível alguma alteração de «curriculum» de maneira a dar aos estudantes uma noção de inter-mutabilidade, de processos de fabricação seriada, etc. Acho que restringir ao ITA será u'a missão muito difícil para que êle possa dar-lhe cumprimento.

SR. SYDNEY A. LATINI — O ITA pretende receber dos senhores industriais, precisamente, sugestões nesse sentido.

SR. ODIR PONTES VIEIRA — Então êle vai ser um centralizador?

SR. SYDNEY A. LATINI — Centralizador, colaborador e executor das recomendações que vierem a ser feitas.

Quero esclarecer que, depois de amanhã, quinta-feira, estaremos reunidos no Sindicato de Veículos, o GEIA com os representantes dos fabricantes de veículos, para discutir êsse problema do suprimento de matérias-primas à indústria automobilística, não só no que diz respeito à escassez de certas matérias-primas, como chapas, por exemplo — produto que está preocupando a indústria automobilística e o GEIA — como no que diz respeito a êsse problema da qualidade. Numa reunião preliminar realizada no Rio de Janeiro na semana passada, tivemos oportunidade de trocar idéias com os fabricantes de veículos a propósito da qualidade de alguns aços especiais. Os fabricantes de aço geralmente fazem sentir ao GEIA que em face de encomendas demasiadamente pequenas nem sempre o fator qualidade pode ser devidamente considerado. E' o caso típico da fabricação de parafusos. Eu peço, aliás, o testemunho e o esclarecimento do Cel. Arthur Napoleão Montanha de Souza, que é o representante do Ministério da Guerra junto ao GEIA, e que acaba de realizar um inquérito junto à indústria nacional de parafusos. A queixa geralmente feita pelos fabricantes de veículos, em relação a parafusos nacionais, é quanto à qualidade da matéria-prima usada nesses parafusos.

O Coronel Montanha colheu informações muito interessantes a êsse respeito com a Villares, e parece-me muito oportuno que êle as transmita neste momento.

CEL. ARTHUR NAPOLEÃO MONTANHA DE SOUZA — Tive oportunidade de visitar várias fábricas de parafusos aqui em São Paulo, porque os fabricantes de automóveis reclamavam quanto à qualidade de parafusos nacionais, e como a indústria de parafusos é uma indústria quase que elementar, então resolvi ir «in loco» verificar quais eram as deficiências que existiam em nossas fábricas de parafusos.

Visitei várias delas, que estavam òtimamente aparelhadas na sua maquinaria, necessitando algumas delas uma, duas ou três máquinas para poder ficar em condições de poder suprir as metas da indústria automobilística até 1960. Mas, tôdas elas foram unânimes em declarar que a matéria prima às vêzes não era bem selecionada, ela não era homogênea; importavam aços trefilados que com a estampagem das cabeças se arrebentavam. Outras, diziam que com o exame químico das matérias primas, um aço de 1.035 apresentava variações até 1.040 e até 1.020, fornecido pelas aciarias nacionais. Haja visto, que tive oportunidade de ver também na Mercedes-Benz no exame feito nos aços para a fabricação de peças, essa falta de homogeneidade do produto, que êles encomendavam às aciarias.

Perguntei aos fabricantes de parafusos qual era o meio que podiam resolver êsse problema. Êles me informaram que se êles comprassem lingotes já analisados nas aciarias, talvez conseguissem um estoque de aço mais ou menos homogêneo. Para isso, havia necessidade de que fôsse feito pelos fabricantes de automóveis um planejamento para que êles pudessem estocar a matéria prima necessária, homogênea e bem testada, para poderem cumprir a sua missão, que era fazerem parafusos para a indústria automobilística.

Penso que com relação à matéria prima era justamente a observação que eu tinha a fazer quanto à falta de homogeneidade da matéria prima entregue aos fabricantes.

ENG. ROBERTO JAFET — Antes de tudo, em absoluto, não quero contestar as palavras da ilustre pessoa que ainda neste momento falou quanto à divergência de especificação. No entanto, o que não está esclarecido é que acho que absolutamente não se pode culpar o produtor quanto à divergência de análise entre 1.020 e 1.035. Isso, de forma alguma, ao que me consta, as usinas que estão fornecendo para as indústrias de parafusos, não fazem, e não farão em hipótese alguma. O que pode ocorrer, (eu não quero ofender as trefilações) o que é provável é que essa confusão se dê nas trefilações, porque as fontes produtoras absolutamente não entregam o artigo a não sêr rigorosamente dentro das análises pedidas. (Risos...)

SR. RAMIZ GATTÁS — Aproveitando esta oportunidade que me deu o Sr. Orientador, é de se lembrar que há cêrca de dois anos a Associação Brasileira de Normas Técnicas instituiu em seu seio uma comissão especial para estudo dessa matéria e para fixação de normas para a produção nacional de aços, particularmente aços fundidos e aços forjados de ferro fundido comum. O problema foi ventilado em demasia. Aliás, não era a primeira vez que no nosso país se reuniam grupos de técnicos para exame do assunto. Já anteriormente, na própria Comissão de Desenvolvimento Industrial, ao tempo da Sub-comissão de Jipes de Tratores, Caminhões e Automóveis, o problema foi fo-

calizado em princípio, em mesas-redondas e estabeleceram-se as bases gerais. Retomado o assunto pela ABNT, a Comissão encarregada dessa matéria por longos meses debateu o assunto. Quer me parecer que o assunto chegou a uma certa conclusão, pelo menos em princípio, mas até essa oportunidade não se haviam ainda desenvolvido os trabalhos do GEIA e a industrialização não tinha atingido as escalas que hoje atingiu. Não foram publicadas as normas até então aprovadas e seja dito que de fato em alguns pontos não houve aprovação definitiva, especialmente em relação aos aços especiais.

Aqui desejo invocar o testemunho de alguns técnicos de Aços Villares que estavam presentes aos trabalhos daquela comissão e o assunto, me parece, e é este o ponto nocivo da questão ficou no ar. É de se perguntar se não seria cabível, nesta altura, o entrosamento do GEIA junto à Associação Brasileira de Normas Técnicas, para que o assunto seja retomado e reexaminado à luz das novas necessidades da industrialização automobilística, porque de lá para cá as coisas tomaram outros rumos e é possível que aquêles esquemas, já fixados anteriormente, principalmente quanto aos aços especiais, sejam passíveis de uma retificação e possivelmente de uma solução mais adequada às nossas atuais necessidades.

SR. SYDNEY A. LATINI — Agradeço a colaboração dada, levando na devida conta a sugestão que está sendo feita no sentido de uma aproximação com a Associação Brasileira de Normas Técnicas.

Aliás, devo informar que estamos acompanhando o assunto e temos em mãos aqui um boletim da A.B.M. que divulga, segundo me parece, os resultados dêsse trabalho a que V.S. se referiu: «Fabricação de auto-peças. Sugestões e normas para material ferroso empregado. Um grupo de elementos constituído pelo Dr. Alberto Pereira de Castro, João Mendes França...». Acredito que seja este o assunto.

SR. RAMIZ GATTÁS — Essa foi a primeira iniciativa, ao tempo do CTA. Depois, a Associação Brasileira de Normas Técnicas retomando o assunto, pô-lo nas condições que estamos apresentando aqui.

SR. SYDNEY A. LATINI — Agradeço a sugestão e vou procurar por-me em contacto com a Associação Brasileira de Normas Técnicas.

ENG. JORDÃO VECCHIATTI — Os defeitos dos parafusos a que acabaram de se referir neste momento são muito grandes e têm uma porção de causas, mas parece-nos a nós que vivemos muito perto dêsse problema que a maior parte dos defeitos se originam de processos de laminação. As laminações brasileiras até recentemente, ou desde sua implantação há mais de 40 anos vinham laminando sempre ferro para concreto, (Risos...) onde não havia, naturalmente, preocupações de acabamento de su-

perfície. E não há nenhum mal nisto. Não é possível transformar as laminações brasileiras do dia para a noite em laminações de aços finos.

E daí a origem. Naturalmente, a demanda de aços para parafusos é muito grande e a calibragem da maior parte dos trens de laminação no Brasil ainda é feita para laminar ferro para concreto. Naturalmente, o aço para parafusos exige uma calibragem especial, onde não se façam reduções muito grandes e é preciso um cuidado muito grande no exame do acabamento das barras. De modo que o problema de fazer o aço não nos parece que seja muito difícil. Aliás, está provado que a indústria de aço brasileira se encontra bastante avançada. O grande problema dos parafusos de que a indústria de auto-peças precisa, que são aços relativamente muito simples, é apenas um problema do acabamento de superfície, ou melhor, o grosso, (Não diria tôdas) mas o grosso é problema de acabamento da superfície. Portanto, é questão de calibragem e de cuidados especiais no acabamento e na entrega das barras.

Era isto o que eu queria dizer.

ENG. ROBERTO JAFFET — Queria informar que as palavras do Eng. Jordão Vecchiatti naturalmente têm fundamento. Parte dos defeitos das barras do parafuso surgem na laminação. O que contestei e o que não aceitei foi quando falaram que havia erro de especificação de análises. Essas usinas absolutamente nada entregam fora de análises.

No entanto, mais uma pequena referência ao nosso amigo. Peço-lhe que me indique qual a usina que faz ferro para construção que esteja entregando êsse material para indústria automobilística. Não me consta que nenhuma que está fazendo ferro para concreto esteja fazendo ferro para aquêle negócio.

ENG. JORDÃO VECCHIATTI — Quando declarei que o defeito está nas laminações não quis citar esta ou aquela laminação. Já fui homem de laminação e hoje estou ligado a uma usina que utiliza aços laminados. Naturalmente, tenho observado que o grande defeito dos parafusos e das barras são defeitos de acabamento superficial. Não sei de quem provém êsse aço. (Risos)

CEL. A. SÃO THIAGO FILHO — Meus senhores: nós, evidentemente, produtores de aços, laminadores, os que cortam a massa, os que atuam mecânicamente sôbre o material, estamos todos dâiante de uma responsabilidade tremenda. A implantação da indústria de automóveis em nosso país está sendo feita numa ocasião em que essa indústria já é uma indústria demasiadamente avançada nos outros povos industriais, de modo que temos que pegar êsse veículo em grande movimento, e isso exige tremendo esforço.

Evidentemente que precisamos falar todos a mesma linguagem. E' preciso haver uma linguagem comum, uma terminologia comum entre nós todos.

Nós, aciaristas, aqui tão bem representados pelo Dr. Roberto Jaffet, Dr. Pinto de Souza, estamos ansiosos por ter as especificações dos produtores para podermos, decididamente, seguirmos essas especificações.

Nessa correlação entre produtores e consumidores a mim me parece — e evidentemente este assunto deve ser abordado aqui — que vai ser exigida a presença de um órgão, uma espécie de «under-writers», uma espécie de inspetores que traduzam para nós, aciaristas, a linguagem dos consumidores, não somente do consumidor final da indústria de automóveis, mas também a de todos os transformadores, os trefiladores, a indústria mecânica, etc.

Essa idéia que foi levantada anteriormente, da aproximação do GEIA com a ABNT, é belíssima, mas não sei se a finalidade da ABNT será além da de fazer normas, normas essas que precisam ser verificadas no campo, na fonte, aí é que o trabalho do «under-writer» entra em ação. Temos, por exemplo, atualmente a produção de Volta Redonda, que já está, em alguns aspectos, sendo inspecionada, como é o caso do material para a indústria naval, indústria de botijões de gás, etc. Nós damos os nossos certificados, e esses certificados são muito bem examinados, com forte exigência, por fiscais da Inspetoria, nos moldes da American Bureau of Shipping e outras. Neste ponto creio que o Sr. Alaric Paris é autoridade.

Parece-me que não temos ainda na indústria nacional, nesse campo, uma firma especializada nesse serviço de inspeção entre os produtores e os consumidores. O mais cedo possível que possamos ter uma firma dessa natureza no país acho que será para benefício geral.

Em suma, o de que precisamos é falar a mesma linguagem e saber uns entregar o que essa linguagem exige e os outros exigirem e receberem.

Não é desconhecido de nós todos que as especificações americanas SAE Society of Automotive Engineers foram os produtores de automóveis que entraram nas usinas e exigiram delas aquilo de que precisavam.

Era a colaboração que eu queria trazer para aqui nesta ocasião. (Palmas)

COMANDANTE FRANCISCO FREIRE PEREIRA PINTO — Pelo que estamos vendo, o problema não pode ser colocado sobre os ombros de um determinado grupo, quer seja o pessoal da aciaria, quer seja o pessoal que beneficia o produto em qualquer estágio da sua elaboração. São mais problemas ligados à «mis-en-marche» de uma determinada indústria.

Esses problemas surgem com bastante freqüência. E' por isso que eu havia estranhado, no início, o otimismo do nosso brilhante conferencista quando afirmou que as peças nacionais eram satisfatórias, tanto que os fabricantes as aceitavam. Eu

tinha a impressão de que elas eram aceitas porque não havia outras. Muitas vezes éramos, então, forçados a usá-las. Mas, algumas vezes, nós todos sabemos que amortecedores, molas, etc., não duram o tempo que deveriam durar.

Tenho uma experiência com um silencioso. Moro numa ladeira. Sempre saía com o carro de maneira que não é a normal: ligava a chave e deixava o carro pegar sozinho. A primeira vez que coloquei silencioso nacional este só durou as doze horas, o tempo que ele veio da of. mecânica e saiu na vez seguinte porque abriu na costura. De agora em diante, pago mais por um outro tipo de silencioso. Tenho a impressão de que são problemas ligados à «mis-en-marche», e até serão, muitas vezes, da própria consciência do empregado que está montando.

O senhor coordenador deve se lembrar de alguns dos problemas que a Cobrasma teve quando começou a funcionar, problemas do truck, do grau de refugo de certas secções do truck, e que foram brilhantemente resolvidos pela Companhia depois de algum tempo de operação. Acho que esses problemas são normais numa indústria que começa a funcionar, porque todos temos que pagar o preço.

SR. SYDNEY A. LATINI — A propósito do meu otimismo, devo esclarecer o seguinte: eu diria mesmo que as fábricas de veículos não apenas usam o produto nacional porque não têm outro. Eu diria que quando usam produto nacional é porque se convenceram de que o produto nacional é pelo menos tão bom quanto o estrangeiro. Testes feitos no Centro Técnico da Aeronáutica a que me referi, por solicitação de conhecida fábrica de veículos no país, demonstraram que o eixo fabricado no Brasil apresentava índices de qualidade bem superiores ao americano.

Diariamente recebemos informações desta natureza dos próprios fabricantes de veículos, em relação a pistões, a amortecedores, a anéis de segmento e a uma quantidade enorme de peças. O rigor — e me permitam os fabricantes de veículos que eu faça esta declaração — o rigor é por vezes excessivo, reconhecidamente excessivo em relação a certas peças nacionais.

Peço que os representantes de fábricas de veículos aqui presentes dêem o seu testemunho a respeito da qualidade das peças de fabricação nacional.

SR. WALTER STEDILE — As acusações que se possam fazer às nossas indústrias nesse particular são relativas, porque nós ainda não dispomos de uma experiência e uma tradição na linha de fabricação de veículos, para podermos dizer se uma peça é boa ou má quando adaptada às condições do Brasil. Todo veículo é uma solução para o País no qual foi fabricado e para o Brasil é necessária essa adaptação. Portanto, somente o uso em constante observação decidirá se a peça é boa ou má. Uma coisa, porém, é certa: se observarmos rigorosamente as especificações

de origem, quer dizer, aquelas dentro das quais são fabricadas as peças do veículo de que temos licença de fabricação, pelo menos, estaremos garantindo aquêle mínimo de qualidade do produto de origem.

A VEMAG coopera com os fabricantes sempre que se torna impossível seguir rigidamente a especificação de origem. Aqui presente encontra-se um fabricante de radiadores que poderá testemunhar minhas palavras. Quando tivemos de enfrentar o problema da construção do radiador do DKW foi impossível a construção de um idêntico ao desenho original; modificamos o radiador de acôrdo com a fabricação local e o resultado foi excelente, superior mesmo ao original. Porém nem sempre isto sucede e, muitas vêzes somos obrigados a aceitar componentes cuja qualidade está no limite mínimo da especificação.

Quero chamar a atenção para o fato de que a multiplicidade de contrôle de qualidade pode garantir sempre um alto padrão.

O contrôle da matéria prima nas aciarias, visando composição química, granulação, acabamento superficial etc.; o contrôle de qualidade do fabricante de auto-peças na recepção, durante as fases de fabricação e no produto acabado, e finalmente um contrôle de qualidade do fabricante do veículo que vai utilizar as peças, permitem uma fiscalização rigorosa e um grande progresso na qualidade da matéria prima, das peças e do veículo em si.

Na qualidade, de maneira geral, ainda temos muito a evoluir. Este é o meu ponto de vista, como responsável pelo suprimento da VEMAG.

A situação é explicável. De início, antes do advento do GEIA, diziam os fabricantes de auto-peças que não poderiam melhorar suas instalações para a produção de qualidade e quantidade porque não havia mercado.

Os montadores, por sua vez, preferiam importar a comprar localmente e declaravam não poder fabricar veículos porque o setor de auto-peças não estava à altura de abastecê-los. Fechou-se, então, o círculo vicioso.

O GEIA agiu muito sãbiamente. Obrigou os montadores a fabricar dentro de um esquema rígido de nacionalização progressiva e, com isto, criou um enorme mercado para os fabricantes de auto-peças.

Na realidade, o aparecimento dêste mercado foi repentino, talvez demais e os fabricantes de componentes, mesmo insuficientes, se viram à frente de um mercado que tudo absorvia.

E' inegável que hoje, em geral, tôdas as aciarias trabalham com 100 % de suas capacidades, assim como a grande maioria de fabricantes de auto-peças.

Este fato, por si só, é intuitivo para declarar que a qualidade nem sempre é prezada. Tudo que se produz, bom ou mau, é vendável e isto pela expansão repentina e enorme do mercado. Se fôssemos levar a um rigor extremo o contrôle da quali-

dade, possivelmente estaria impedida a continuidade de produção. Este é o ônus que pagamos pelo acelerado desenvolvimento industrial que se opera presentemente no Brasil.

SR. SYDNEY A. LATINI — Realmente, parece ao GEIA que os fabricantes devem ser rigorosos no contróle da qualidade, porque essa é a forma de chegarmos a um ponto em que teremos peças nacionais que atendam aos requisitos essenciais para sua utilização sob os padrões rígidos de perfeição exigidos.

O que ocorre muito freqüentemente no caso, e que foi apurado pelo GEIA, é que peças nacionais que são reprovadas em testes, são de qualidade tão boa quanto peças estrangeiras, peças idênticas, peças das quais se exigem mesmo especificações com muito rigor.

Em alguns casos, foram submetidas peças estrangeiras aos mesmos testes, como se fôsem peças nacionais, e elas também não resistiram ao contróle. O GEIA tem conhecimento desses casos.

De maneira que o privilégio de produzir peças com certa percentagem de refugo ou de má qualidade não é da indústria nacional. As peças produzidas no exterior muitas vêzes também não são de boa qualidade.

O que há, infelizmente, e vai havendo cada vez menos, é um certo preconceito contra o produto nacional. E' preciso que se reconheça isso.

Por outro lado, é preciso que se reconheça que a peça para reposição, a peça vendida no mercado é geralmente de qualidade inferior à da peça fornecida ao fabricante do veículo.

E' possível que isso aconteça.

Naturalmente, nós ainda estamos no início de um surto de industrialização muito rápido, sobretudo nesse setor da indústria automobilística. A maior responsabilidade do contróle da qualidade dessas peças cabe à própria iniciativa privada, estando o GEIA disposto, porém, a colaborar no que fôr possível para acelerar o desenvolvimento desse aspecto da indústria nacional.

CEL. ARTHUR OSCAR SOARES FUTURO — No que diz respeito à qualidade das peças compradas, nós, na Fábrica Nacional de Motores, temos tido alguma dificuldade. Agora, a nossa experiência aconselha a proceder da seguinte maneira: sempre que começa uma determinada produção externa, há necessidade, digamos, de uma certa paciência com o fornecedor e ser exigente, especificar cada vez melhor o que se deseja. Em casos simples, como materiais brutos, peças de borracha, etc., a coisa é um pouco mais fácil. Mas quando se trata de acessórios, de conjuntos, sub-conjuntos, que vão ficando cada vez mais complicados, em certos casos a qualidade chega até a ameaçar o bom nome do veículo e por esse motivo há necessidade de sermos cada vez mais exigentes. A observação de que em certos casos os montadores são exigentes demais, não cabe neste ponto.

Nós precisamos ser exigentes, porque somente pela exigência é que conseguiremos melhorar o produto nacional.

E eu tenho para relatar um caso simples, de pouca importância. Estávamos com a idéia de introduzir um acessório e nos levaram uma amostra que em absoluto não foi julgada satisfatória. Era material feito por uma pequena estamparia. Mesmo sabendo que a amostra não era satisfatória, nós demos encomenda. Recebemos os primeiros pedidos e começamos a utilizar o material. Redesenhamos a peça, entregamos 1 desenho ao fabricante para que ele fizesse a nova encomenda pelo nosso desenho a fim de que a peça se assemelhasse o mais possível ao que nós queríamos. E cada vez fomos ficando mais exigentes. Hoje, depois de alguns meses de produção continuada, a firma progrediu extraordinariamente e a qualidade é tão boa quanto a da peça estrangeira. Se nós não fôssemos exigentes e puséssemos qualquer coisa no nosso caminhão, a vida inteira eles fariam um produto de má qualidade. Em certos casos a coisa fica crítica, porque a porcentagem de refugos é tão grande que compromete o abastecimento da linha de montagem. Temos o caso de que colocamos as encomendas das quantidades de que necessitávamos em três diferentes fábricas e ainda assim de vez em quando ficamos atrapalhados. Pela lógica deveríamos receber o triplo do que necessitávamos, mas os refugos são tão elevados que temos falta do material.

De maneira que quanto à questão de qualidade, ainda falta muito para progredirmos, em geral. Os montadores na exigência, os fabricantes no capricho da fabricação. E eu julgo que isso não deve ser um motivo para eliminar o emprêgo do material nacional na linha de montagem, mas os montadores têm de tomar as precauções devidas: encomendar com muita antecedência em certos casos, fazer estoques e à medida que o material fôr chegando, refugar, especificar melhor, fazer exigências e em certos casos mesmo controlar a produção na própria fábrica da peça e, dêste modo, obter cada vez mais um produto de melhor qualidade. Se nós não formos exigentes, não obtaremos absolutamente a qualidade de que precisamos.

SR. VICENTE MAMANNA NETO — Sr. Presidente, a reunião estava tão boa até há pouco, porque todo mundo tinha culpa, menos as peças. As aciarias, as laminações, as trefilações, todo mundo tinha culpa. Mas agora as peças estão na berlinda. De fato, as considerações que ouvimos são muito judiciosas, são considerações certas. E' verdade que há dificuldades. Mas eu pergunto àqueles que apresentaram essas dificuldades: lá nas europas, lá nos Estados Unidos não há dificuldades? Lá as aciarias entregam exatamente 100 % aquilo que é especificado? Não! E temos a prova numa grande indústria de São Paulo que, por exigência de uma firma montadora, importou material para determinada peça, porquanto não era possível aceitar com

as peças de aço nacional. Depois do segundo pedido decidiu-se aceitar as peças com o material nacional, porque era melhor do que o importado. Casos como êsse repetem-se diàriamente.

Estamos numa verdadeira batalha, onde todos os recursos estão sendo utilizados, os recursos financeiros, técnicos, enfim, tudo aquilo de que dispomos, e que não é muito. Como verificamos pelas palavras do Eng. Jordão Vechiati, as aciarias estão passando agora da fase de entrega de aço sem especificações para a fase da entrega de aço com especificações mais rigorosas. Mas isso não é uma dificuldade da indústria automobilística e sim de uma fase da indústria e que está sendo superada. Há dois anos os nossos problemas eram menores.

Agora são do mesmo tamanho. Apenas que se juntaram com os de dois anos atrás.

Sabemos que as indústrias fabricantes de veículos que iniciaram a sua produção no Brasil não têm o pessoal técnico na quantidade necessária e na qualidade desejada. Temos hoje dificuldade, inclusive, na interpretação de uma planta de uma peça. O fabricante recebe uma planta, produz a peça, e a forma de medir essa peça ainda não ficou determinada, há discrepância no critério de medição, há discrepância no critério de tratamento técnico. E' culpa da indústria automobilística brasileira que ainda se inicia no Brasil? Não. E' esta ainda uma fase de adaptação.

Temos ainda o caso de peças não aceitas ontem e que serão aceitas hoje, porque o critério mudou. Mas mudou o critério porque houve uma certa facilidade? Não. Mudou porque os técnicos acabaram encontrando a fórmula certa. E daí, numa fábrica de veículos, na aceitação das peças produzidas, ela se transfere para a indústria de peças no recebimento das matérias primas a ela fornecidas.

Como verificamos, o material de aço que sai da aciaria vai para a laminação e, desta, para uma trefilação e desta para uma fábrica que faz uma retifica nesse material. Nesse trajeto é que pode acontecer o que o Sr. Roberto Jafet explicou. Nesse trajeto é que acontecem as discrepâncias químicas, há a transmutação de 1.020 para 1.030 ou para 1.050. Mas, não é caso para nos desesperarmos e voltarmos para trás. Tem razão o Dr. Sydney quando declara que há casos em que peças nacionais rejeitadas são melhores mesmo do que peças importadas. Não quer êle com isso dizer que as peças nacionais rejeitadas são melhores, mas há casos. Por que? Por causa dessa discrepância de critério de exame das peças. Quando não existe ainda uma idéia formada por parte de quem recebe a mercadoria, como pode haver um critério por parte de quem vai fornecer a mercadoria! Êsses casos repetem-se diàriamente.

Há casos, e aqui estão os fabricantes de peças que podem comprovar e fabricantes de veículos também, em que a mudan-

ça simples de um inspetor na sala de inspeção da Companhia faz com que seja rejeitado um lote completo de peças iguais às que no dia anterior haviam sido aceitas, causando atropelos, visita aos engenheiros chefes, visita aos diretores e uma porção de coisas mais.

Vejam os Srs. que o estouro do escapamento do nosso amigo (Risos) que sem dúvida nenhuma, deve ter ocorrido pelo seu exótico sistema de dar partida ao carro, (Risos) porque isso estoura, estoura qualquer escapamento, o que vem em desabono da indústria nacional de auto-peças...

Aqui há uma declaração do Sr. representante da VEMAG que diz ter sido obrigado a diminuir a qualidade do seu produto por necessidade da linha de montagem. Peço permissão para discordar, porque se eles assim agiram temos certeza de que foi porque era permitido, pela localização da peça, pelo trabalho que iria produzir, porque dentro daquelas especificações ela poderia atender perfeitamente ao trabalho que eram solicitadas, porquanto sabemos do rigor da VEMAG para com os fornecedores nacionais.

Não queremos, em absoluto, pedir às fábricas que diminuam esse rigor, porque com esse rigor estamos colocando a indústria brasileira automobilística no mais alto padrão de indústria mundial. Apenas desejo que fique bem claro é que de todo esse trabalho que temos tido em mesas-redondas, nas fábricas, em conclaves, em discussões, tem sempre resultado em um ambiente de camaradagem, de colaboração, e novas idéias surgem e lá o Sr. Roberto Jafet, que hoje aqui ouvi, que os aços produzidos no Brasil não estão lá com sua qualidade muito bem controlada, irá sem dúvida, amanhã com a pulga atrás da orelha verificar o que está havendo com suas usinas... (Risos) O nosso amigo, Pinto de Souza sem dúvida, vai botar as barbas de mólho e também fará com que suas usinas procurem encontrar novos métodos de inspeção.

Gostaria de lembrar, já que a oportunidade se me apresenta, que fui procurado há alguns dias por uma firma respeitável da Capital, que fornece máquinas muito boas para testes de barras de aço. Sem dúvida é um equipamento que se faz no Brasil e de custo modesto, só 400 mil cruzeiros custa uma máquina destas. Sem dúvida resolveria muito bem, porque era só vender 1.200 dessas máquinas a 1.200 indústrias de peças, que estariam elas rejeitando todo o material que não serve para o seu uso. Acontece que não me parece muito econômica essa sugestão, porque caberia no caso às trefilações e laminações esse procedimento. O que me diz o Sr. Jafet a respeito?

ENG. ROBERTO JAFET — A idéia é boa.

SR. VICENTE MAMANNA NETO — Espero que daqui para a frente os homens das indústrias de auto-peças possam colocar em produção milhares de peças e dormir tranquilos, porque

quando elas forem temperadas e retificadas, por certo não aparecerão trincas nem dobras de laminação para o seu desassossêgo. Era só. (Palmas)

ENG. ROBERTO JAFET — O que vier em favor da indústria nacional (estou sempre junto dela, a favor dela). No entanto quero esclarecer um ponto só, que quanto ao que se refere ao ponto de especificação, não é verdade que as usinas entregam fora da especificação química, como foi mencionado, 1.020 a 1.035. Isso, pelo menos no nosso Grupo não ocorre, não é verdade. De maneira que decisivamente, serenamente, podemos afirmar à assembléia que nosso aço 1.035 na análise química é apenas aço 1.035, não é 1.020 ou 1.040, nem uma gama de carbono. A gama de carbono é exatamente controlada na especificação SAE. Não se entrega além disso.

As ponderações do Sr. Jordão Vecchiatti têm razão de ser, têm fundamento. Há vários defeitos de laminação, mas quanto propriamente à parte química, de forma alguma ocorre. Como representante do meu Grupo não aceito estas ponderações.

SR. JORDÃO VECCHIATTI — As palavras do Sr. Mamanna já justificadas, já desatemorizaram a assembléia porque a impressão que havia ficado, com a dúvida lançada pelo Sr. Alarico Paris, da má qualidade dos aços nacionais, poderia parecer a quem não está ligado à indústria de auto-peças nacionais que os fabricantes de automóveis estão incluindo peças feitas de aços que não satisfazem essas especificações. Não é isso o que acontece. O que o Sr. Alarico Paris quis dizer, e nesse sentido é que o entendo, é que, de certa forma, certos lotes de material nacional acarretam um refugo tremendo. É comum, até, em máquinas automáticas que normalmente digamos dariam 300 peças por hora, darem 150-160. Mas não quer dizer, com isso, que as peças sejam de má qualidade ou não resistam às especificações.

Queria apenas trazer ao conhecimento da Casa, principalmente daqueles que não estão dentro da indústria de automóveis, que essas dificuldades que temos com matéria prima nacional em absoluto afetam a qualidade e as características de resistência que as peças devem ter. Isto deve ficar bem claro. O fabricante de parafusos terá uma rejeição maior. O comprador das usinas montadoras terá uma rejeição muito grande. Às vezes ficará com sua linha de montagem parada, mas não colocará no veículo um parafuso que esteja trincado. É preciso que o público fique sabendo, e como essa assembléia é pública, é preciso que todos fiquem sabendo que o que se coloca nos veículos nacionais satisfaz perfeitamente às especificações internacionais.

ENG. EDUARDO PYLES LOZANO — Como responsável por uma usina que tem fornecido material para fabricantes de parafusos, quero lembrar ainda que êsses defeitos apontados, de

laminação, também são consequência de uma questão de demanda, de tamanho do mercado.

Na usina em que trabalho praticamente não tenho tido queixa nenhuma quanto à composição do material nem quanto à trefilação. Mas, se têm aparecido defeitos estes são de laminação. As aciarias, sendo um aparelho mais flexível, podem atender à grande gama de materiais. Já a laminação não. Uma laminação que faz um material baixo carbono não pode fazer o material ligado ou alto carbono. Então, é preciso mudar toda a laminação, e não é possível fazer isso economicamente, atendendo à pequena parte da demanda. À medida que cresce essa demanda, então se vai aparelhando melhor a laminação — e isso sem auxílio oficial, porque o GEIA também não tomou conhecimento de nós, fabricantes, e vamos nos aparelhando para fabricação.

SR. SYDNEY A. LATINI — Parece-me que o problema deveria ser pôsto de outra forma. Não é que o GEIA propriamente não tomou conhecimento dos fabricantes de parafusos. Parece-me é que os fabricantes de parafusos ainda não tomaram conhecimento do GEIA, porque até o momento, se não me engano, só recebemos um projeto para fábricas de parafusos. Estamos ansiosos por receber mais projeto nesse sentido.

SR. JORDÃO VECCHIATTI — E material para laminação?

SR. SYDNEY A. LATINI — O senhor se refere ao fato de que o GEIA não tomou conhecimento dos fabricantes desse material. É verdade que a regulamentação do GEIA não vai tão longe. Nós nos preocupamos com a fabricação de peças, naturalmente, e procuramos cooperar, da mesma forma que estamos procurando cooperar agora, por exemplo, nos aproximando do CTA ou do ITA e de outros institutos de pesquisas, para que se aperfeiçoe a qualidade do material aqui produzido. Mas não podemos estender, evidentemente, as vantagens de ordem cambial e fiscal para importação de equipamento destinado às fábricas de produtos siderúrgicos.

ENG. ALBERTO PEREIRA DE CASTRO — A hora está ficando adiantada. Parece-me que poderemos resumir essa discussão que houve em torno do problema do ajustamento entre produtores e montadores de peças como se tratando de situação de reajustamento mútuo. É um sistema de educação de todas as partes. A discussão principalmente do Cel. Arthur Oscar Soares Futuro e do Sr. Walter Stedile mostraram que, muitas vezes, os montadores de veículos estão às vezes incertos do rigor e dos métodos com que devem inspecionar essas peças.

O Sr. Vicente Mamanna se referiu nesse ponto à questão de que, às vezes, a simples mudança de inspetores acarreta a aceitação ou a rejeição de um lote.

A questão no momento parece-me a do reajustamento que está havendo, e esses atritos não são mais do que sinal desse

reajuste entre os fornecedores do material, os fabricantes de peças e os montadores.

Ainda mais: êsse ajuste evitou ao senhor conferencista a resposta a uma porção de perguntas que deveriam ter cabido, porque o ítem em discussão era a estrutura dos decretos que estão servindo de base. Era de se esperar que os interessados tivessem dirigido ao senhor diretor do GEIA uma quantidade enorme de perguntas ou de propostas sôbre novos incentivos e medidas a serem adotadas para melhorar a situação dos industriais. Entretanto, o que se seguiu foi uma discussão entre montadores, fornecedores e produtores de aço.

SR. SYDNEY A. LATINI — Isto vem demonstrar que a assembléia está satisfeita com os incentivos dados pelo GEIA e confirmar o que disse: que êles são suficientes para estimular a implantação da indústria automobilística no país.

SR. ÉDIO VIEIRA DE AZEVEDO — Eu queria completar a explicação do Sr. Alberto Pereira de Castro justificando o seguinte fato: parece que há realmente uma transmutação quando o aço sai da aciaria para a peça, depois de pronto, e essa transmutação se dá nas fases de pequenas produtoras de auto-peças ou de recepção da matéria prima, devido à dificuldade de recepção, isto é, do contrôle de recepção quando êle vai passando de diversas fábricas. Isto é muito comum, e nos Estados Unidos, mesmo em fábricas pequenas, existem firmas especializadas na recepção. O próprio GEIA poderia interessar-se e, já que está entrando em acôrdo com o grupo de São José dos Campos, poderia também, como já falou o professor da Escola Técnica do Exército, entrar em contacto com os diversos institutos, e êsses institutos poderiam ser órgãos consultivos ou mesmo recepcionistas das pequenas indústrias. Acho que, com isso, se poderia pelo menos diminuir a transmutação.

ENG. ALBERTO PEREIRA DE CASTRO — Dado o adiantado da hora, proponho que se dê como discutido os itens até a produção de auto-peças, e que se passe ao setor de auto-peças em que há dificuldade para atender ao mercado crescente.

Pergunto se alguém quer se manifestar sôbre o assunto.

SR. VICENTE MAMANNA NETO — Eu pediria que se repetisse novamente, traduzindo mais em miúdo.

ENG. ALBERTO PEREIRA DE CASTRO — Lembre-se que, durante a conferência, o ilustre conferencista abordou vários setores da produção de auto-peças em que havia dificuldades para atender a todo o mercado previsto da montagem de veículos. Falou do forjamento, depois mencionou taxa de mudança de câmbio, freios e rolamentos. Disse que alguns eram considerados até satisfatórios.

SR. VICENTE MAMANNA NETO — Quer-me parecer que essa pergunta é dirigida aos fabricantes de veículos. Êles é que podem dizer onde há falta.

ENG. ALBERTO PEREIRA DE CASTRO — Estou perguntando à Casa em geral.

CEL. ARTHUR OSCAR SOARES FUTURO — Na parte de equipamentos para veículos, equipamento êsse que normalmente é produzido fora das fábricas de veículos pròpriamente, já temos quase tudo contratado ou com fortes esperanças, devemos dizer assim, faltando apenas a parte que se refere a «steering gear», colunas de direção, que até agora não existe nenhuma esperança. Gostaria de fazer essa observação e propôr ao GEIA que encorajasse alguém, alguma firma a se estabelecer no país para a produção de colunas de direção. E' a única parte do veículo que não temos nenhuma esperança de fabricação nacional por enquanto.

SR. SYDNEY A. LATINI — Agradeço a sugestão. Realmente, não me ocorre nenhum projeto apresentado ao GEIA. Mas, de qualquer forma, agradeço a sugestão e vamos incluir na lista que geralmente divulgamos, procurando incentivar e beneficiar um setor específico.

CEL. ARTHUR OSCAR SOARES FUTURO — Quero lembrar que a Gemmar associou-se à Ross e veio para o Brasil; estudou muita coisa e, no fim, não resolveu nada.

ENG. ALBERTO PEREIRA DE CASTRO — Peço aos Srs. aparteantes que interfiram nos debates fazendo uso do microfone, porque os nossos trabalhos estão sendo gravados.

Há alguém mais que deseje interferir nessa questão? (Pausa)

Vamos, então, passar ao último tópico que é Financiamento Exterior. O Conferencista fez referência às medidas de financiamento, à obrigação de registro no GEIA, a prazo de carência de três anos dos pequenos fabricantes em alguns países.

Está inscrito para êste tópico o Sr. Kurt Dreyffuss.

SR. KURT DREYFFUSS — Estamos com um projeto onde nós arranjamos um financiamento de cinco anos, seja nos Estados Unidos, como na Alemanha há dificuldade de ter os três anos de carência. Temos conseguido, em países de moeda fraca, financiamento de cinco anos. Pergunto, se não há possibilidade de num país que está com débito para o Brasil, onde o Brasil tem crédito, de conseguir o prazo de cinco anos?

SR. SYDNEY A. LATINI — E' possível em se tratando de países como a Suécia, por exemplo; onde não há dificuldade de ordem cambial, seria possível uma recomendação do GEIA. E acredito que o Conselho da SUMOC viesse a abrir mão do prazo de carência. Entretanto, na área do dólar isto se torna mais difícil e não acredito seja possível abrir mão do prazo de carência.

SR. VICENTE MAMANNA NETO — Ouvimos com bastante atenção a parte referente a financiamento referida pelo Sr. Sydney A. Latini. Em princípio, acreditamos que já é meio caminho andado, porque o Conferencista declarou estar pensando

na possibilidade de um «pool» para a importação de conjuntos de máquinas que seriam distribuídas entre os pequenos industriais. Essa é, sem dúvida, uma aspiração já bastante antiga porquanto a indústria de auto-peças, específica como é, muitas vezes, apenas com uma só máquina, pode duplicar ou triplicar a sua produção suficiente para a expansão de dois ou três anos. Como estamos verificando, há dificuldade, sem dúvida, para a obtenção de financiamento estrangeiro para importâncias pequenas de 20, 50, 100 ou 200 mil dólares. Como temos a oportunidade de estar à frente não só do Sr. Secretário do GEIA, digníssimo representante do Ministro da Viação, mas também de um alto funcionário da Superintendência da Moeda e do Crédito, e técnico em assuntos monetários, gostaríamos de perguntar: se aquêles países com os quais o Brasil faz acordos bilaterais, países de moeda chamada fraca, que hoje estão produzindo máquinas e equipamentos industriais de alta qualidade e a preço muito inferior àqueles de moeda difícil, se não seria possível, desde que o Brasil disponha de divisas nesses países, o pagamento a prazo médio de 24 ou 36 meses? Esta seria uma modalidade que não sobrecarregaria a balança normal de pagamentos, de um lado; de outro, viria satisfazer aquêles setores onde não encontram no mercado nacional com o suprimento de suas necessidades. Sei que o acôrdo bi-lateral, com prazo de um ano, dificilmente poderia permitir uma compra com prazo maior do que um ano. Mas, pergunto se não seria possível um acôrdo lateral a êste bi-lateral para que êsse objetivo fôsse atingido?

SR. SYDNEY A. LATINI — Há uma dificuldade de ordem legal para o registro de financiamento de prazo inferior a cinco anos. Como é sabido, a legislação que regula a matéria exige um prazo mínimo de cinco anos para os registros de prioridade feitos na SUMOC. Acredito seja possível, não obstante, desde que as amortizações sejam feitas, por exemplo, com o ágio médio da categoria geral; obter, depois, novo tipo, tipo diferente de registro — o registro lateral — é possível. O GEIA pretende examinar a matéria e oferecer recomendação nesse sentido ao Conselho da SUMOC.

ENG. ALBERTO PEREIRA DE CASTRO — Mais alguém deseja falar sôbre o assunto em pauta? (Pausa)

Antes de encerrar os debates, queria chamar a atenção dos presentes para o seguinte: está na Casa o Eng. Eros Orosco. (Palmas) Seria presunção minha querer apresentá-lo. Êle não quis interferir nos debates. Agora, no fim, pergunto se quer dar algum remate ou dizer alguma coisa sôbre o assunto?

ENG. EROS OROSCO — Agradeço a generosidade de meu ilustre e grande amigo Dr. Alberto Pereira de Castro denunciando a minha presença aqui. Agradeço as palmas que me foram endereçadas e informo que aqui estou apenas como simples cu-

rioso sem sono e que resolveu acompanhar as conversas e os debates sôbre assunto pelo qual me interessei num dado momento.

Era o que tinha a dizer. (Palmas)

ENG. ALBERTO PEREIRA DE CASTRO — Antes de dar por encerrados os debates, antes de passar a palavra ao Presidente, parece-me oportuno fazer um curtíssimo resumo. Vimos que, quanto aos decretos que estruturam, pròpriamente medidas de incentivo, não houve objeções da Casa nem sugestões para novas medidas a não ser no item chamado financiamento, no final, onde parece que existem campos ainda a serem estudados. E o conferencista prometeu que o assunto será levado em consideração. Existe um problema mais de ajuste entre os vários setores interessados. E êsse problema, se Deus quiser, vamos vencer. E' problema de todos os dias, que ainda existe em tôdas as indústrias em evolução. Estamos um pouco atrasados. Êsses problemas são um pouco alarmantes para quem não tem experiência. Mas será uma coisa corriqueira, de todos os dias.

Ainda mais: no ítem de projetos novos ficou evidenciado que parece que só o setor do «steering gear» merece cuidados especiais, sendo que os outros parecem bem encaminhados.

Com esta observação de fêcho, passo a palavra ao Presidente da Mesa.

SR. PRESIDENTE — Sr. Presidente do Centro Moraes Rego, em nome da indústria de São Paulo quero apresentar-lhe as nossas congratulações por essa feliz iniciativa dessa série de conferências que hoje iniciamos nesta Casa.

Ao Dr. Sydney A. Latini e ao Dr. Alberto Pereira de Castro, conferencista e orientador dos debates, quero apresentar as nossas felicitações pela maneira como se houveram no decorrer dos trabalhos, na melhor harmonia possível, dando a todos a oportunidade de se manifestar.

Às senhoras e aos senhores que aqui compareceram, abrihantando esta reunião desta noite eu deixo os meus agradecimentos.

Está encerrada a reunião. (Palmas)