

X Semana de Estudos dos Problemas Mínero-Metalúrgicos do Brasil

2.a SESSÃO

DATA — 7 de Maio de 1958

LOCAL — Instituto de Engenharia de S. Paulo

ASSUNTO — INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

A — Abastecimento de matérias primas;

B — Mão de obra especializada — «Know-how» estrangeiro;

C — Política Tributária;

D — Financiamento da venda de produção.

CONFERENCISTA — Dr. Sdney A. Latini

PRESIDENTE — Sr. Eduardo Garcia Rossi

ORIENTADOR DOS DEBATES — Eng. Roberto Rocha Vieira

A B E R T U R A

SR. MARCO MANFREDI — Como Presidente do Centro Moraes Rego, declaro abertos os trabalhos desta noite, em que trataremos dos problemas da indústria automobilística.

Tenho o prazer de convidar para assumir a Presidência o Dr. Eduardo Garcia Rossi, representante da Federação das Indústrias.

* * *

— Assume a Presidência o Sr. Eduardo Garcia Rossi.

* * *

SR. PRESIDENTE — Na ausência do Eng. Jorge Rezende, que era o presidente nesta noite, tenho a dobrada honra de comparecer a esta sessão, agradecendo a deferência que nos é conferida pelo Centro Moraes Rego e a honra de substituir um colega tão ilustre como é Jorge Rezende.

De acordo com o protocolo, convido para formar a Mesa o representante do general Zeno Estillac Leal, Chefe do Estado Maior do Exército, Cel. Eduardo Cold; o representante da Escola do Estado Maior do Exército, major Hélio Correia de Mello; o representante da Escola Técnica do Exército, Cel. Odir Pontes Vieira; o Sr. Olivério Leonardos, representante do Conselho Nacional de Minas e Metalurgia; o Cel. Paulo Peçanha, representante do comandante da 2ª Região Militar, e o Sr. Lobo Rosa, representante da Confederação do Comércio. Pediria aos Srs. convidados que tomassem assento à Mesa. (Pausa)

Dando início aos trabalhos desta noite, vamos ter o privilégio de ouvir pela segunda vez a exposição do Sr. Sydney A. Latini, que na Secretaria Executiva do GEIA está dando forma aos projetos que todos nós temos em mente.

SR. SYDNEY A. LATINI — Vamos apreciar hoje alguns problemas específicos da indústria automobilística, de acordo com a agenda, e assim distribuídos: (1) problemas do abastecimento de matérias-primas, (2) problemas de mão-de-obra especializada e «know-how» estrangeiro, (3) problemas de política tributária e (4) problemas de financiamento de venda de produção.

A - Abastecimento de materias primas :

As matérias primas usadas na fabricação de um veículo-automóvel podem ser classificadas, segundo sua origem, em : produtos siderúrgicos, produtos metálicos não ferrosos, manufatura de borracha e plásticos e manufatura diversa (couro, tecidos, madeira, tinta e etc.). Relativamente aos produtos metálicos não ferrosos e aos não metálicos com excessão da borracha, não há no momento, problemas de abastecimento, e nem se prevê, para o futuro próximo, maiores dificuldades. O mesmo não se pode afirmar relativamente aos **produtos siderúrgicos** e à **borracha**. Constituem êsses dois itens preocupação constante da indústria automobilística e, conseqüentemente, motivo de permanente atenção do GEIA.

Apesar da crescente produção siderúrgica nacional, o Brasil nunca deixou de ser importador de aço. Em 1956, importamos mais de 400 mil toneladas; em 1957, mais de 500 mil toneladas. Êste ano, deveremos importar, segundo estimativa autorizada, quase 600 mil toneladas, o mesmo ocorrendo em 1959, esperando-se sensível aumento da produção nacional em 1960 ou 1961, quando se espera a considerável redução do «deficit» e um provável «equilíbrio».

O desenvolvimento da indústria automobilística, nestes últimos anos, e o seu crescimento nos próximos, constitue um dos principais fatores de pressão sôbre a demanda de produtos siderúrgicos, a par do acentuado aumento da procura em muitos outros setores, especialmente para os programas de construção de silos, petróleo, indústria de material elétrico doméstico e indústria mecânica de um modo geral. De acôrdo com o programa de desenvolvimento do atual govêrno, espera-se atingir uma produção total de 2,7 milhões de toneladas de aço em 1961 ou 62, com a ampliação de Volta Redonda, e o início da produção das novas usinas: COSIPA, USIMINAS e COMPANHIA FERRO E AÇO DE VITÓRIA, além dos programas de expansão das outras usinas siderúrgicas, dentre as quais se destaca o plano da Companhia Belgo-Mineira.

Assim, a indústria nacional necessitará, ainda, enfrentar, nestes próximos três anos, um «deficit» provável de, aproximada-

mente, 1,2 milhões de toneladas. Embora seja ainda difícil prever qual parcela dêse «deficit» caberá à indústria automobilística tendo em vista, principalmente, que os programas de produção das diversas usinas siderúrgicas ainda não estão delineados com absoluta precisão, devendo, naturalmente, ajustar-se à demanda do mercado — pode-se, desde logo, afirmar que a maior deficiência será no setor de chapas. Aliás, com os cortes recentes que vêm sendo feitos pela Companhia Siderúrgica Nacional a alguns fabricantes de veículos, apresentou-se o problema de importação de chapas para a indústria automobilística, antes mesmo do que se esperava, pois, contava-se com a importação desses produtos siderúrgicos, em maior escala, apenas a partir de 1959.

Para uma produção de cerca de 30 mil veículos, em 1957, o consumo de chapas foi de aproximadamente 19 mil toneladas. Com base nesse consumo e admitindo a necessidade média de 1.220 quilos de chapas para um caminhão, 684 quilos para automóveis, 461 quilos para os jipes e 769 quilos para utilitários, espera-se uma demanda de, aproximadamente, 308 mil toneladas de chapas no período de 1958/60, para atender a uma produção de 347 mil veículos, ou seja, 55 mil toneladas em 1958, para uma produção prevista de 67 mil veículos, 97 mil toneladas em 1959, para uma produção de 110 mil veículos, e 156 mil toneladas em 1960, para atingir a meta programada de 170 mil veículos.

Até o momento, a Companhia Siderúrgica Nacional e a Companhia Belgo-Mineira vêm suprindo, praticamente, a totalidade da demanda para a indústria automobilística. Segundo planos já elaborados, a COSIPA deverá atender à maior parte do suprimento de chapas à indústria automobilística, uma vez que deverá produzir 285 mil toneladas, por ano, de chapas, precisamente, dos tipos que serão mais usados pela indústria automobilística, ou seja: chapas médias de 2 a 6 milímetros de espessura e finas de 2 milímetros de espessura, com aproximadamente 2 m de largura.

Embora venha a se especializar na produção de chapas grossas, destinadas, principalmente, à indústria de construção naval (cerca de 190 mil toneladas por ano), também a USIMINAS poderá suprir, eventualmente, mas só a partir de 1964, a indústria automobilística, uma vez que está programada uma produção de chapas finas, a quente e a frio, da ordem de 117 mil toneladas por ano.

A essas cifras devem ser acrescentadas, naturalmente, as que se referem à produção da Belgo-Mineira e da Companhia Siderúrgica Nacional. Esta última produziu o ano passado mais de 300 mil toneladas de chapas e, como é sabido está em fase de expansão.

No entanto, como já mencionei antes, toda essa produção está programada para 1961, sendo inevitável o recurso à im-

portação nesses próximos três anos. Constitue sem dúvida, esse problema, um fator de apreensão para a indústria automobilística, uma vez que a atual classificação desses produtos na categoria geral, de importação e o imposto «ad-valorem» de 50/60% que recai sobre o mesmo, constituirão mais um fator de elevação de custos, além da sobrecarga inevitável sobre o orçamento cambial.

O GEIA estuda, neste momento, a possibilidade de nos suprimos destes produtos siderúrgicos de países situados em áreas monetárias mais favoráveis, de forma a tornar menos oneroso o impacto de sua importação sobre o orçamento cambial.

Assim, cogita-se de um entendimento com o governo chileno, visando à utilização dos excedentes exportáveis de sua Usina Siderúrgica de «Huachipato», e, além disso, há negócios em curso com alguns países da Cortina de Ferro, visando a troca de chapas por café e outros produtos.

No que se refere ao setor de aços especiais, a situação pode ser considerada bem mais promissora, uma vez que a capacidade atual de produção é satisfatória.

Evidentemente, ainda não produzimos certos tipos de aço que, naturalmente, em face do aumento de demanda e dos contratos de assistência técnica que vêm sendo firmados pelas empresas nacionais, com renomados fabricantes no exterior, certamente virão a ser produzidos dentro em breve, não constituindo, porém, esse setor de aços especiais maiores preocupações para a indústria automobilística, ainda que tenhamos de vir a importar uma certa quantidade, para atender a uma eventual demanda de alguns tipos.

Mais do que o suprimento dos produtos siderúrgicos o abastecimento de **borracha** à indústria automobilística constitui motivo de sérias preocupações do GEIA.

A capacidade de produção nacional de borracha, nos últimos 50 anos, praticamente, não se alterou, apesar de transformação radical que se verificou na estrutura econômica do país. Nos últimos dezoito anos, a média de produção da goma-elástica, de aproximadamente 23 mil toneladas anuais, oscilou em pontos máximo e mínimo, respectivamente, de 30/20 mil toneladas. (*) Tendo em vista problemas normais a qualquer indústria extrativa, é possível aumentar a produção da borracha no país, principalmente devido às vastas regiões muito propícias ao seu desenvolvimento. No entanto, sendo o seu ciclo produtivo, quando natural, da ordem de 7 ou 8 anos, isso vem causar dificuldades reflexas, isto é, necessidades de crédito a longo prazo, juros módicos, e assistência técnica, etc. Esse esforço, parece-nos, seria por demais árduo, uma vez que o programa para a consecução do abastecimento nacional, em 13 a 15 anos, exigiria cerca

(*) Dados fornecidos pelo Grupo de Trabalho da Borracha, criado no Conselho do Desenvolvimento.

de 100 mil hectares de terra, no período de 4 a 5 anos, o que viria exigir mais de 50 mil trabalhadores rurais, somente, para tarefas agrícolas.

Note-se que esse plantio só começará a dar frutos a partir de 1965, quando as necessidades de borracha silvestre nova, inclusive latex para acompanhar o progresso nacional, se elevarão a 111 mil toneladas, no valor de, aproximadamente, 80 milhões de dólares.

Parece-nos, portanto, que o grande «deficit» previsto, terá de ser coberto, inevitavelmente, pela produção da borracha sintética ou pela importação.

O fornecimento dessa matéria prima, essencial para a concretização dos planos nacionais automobilísticos, pode ser considerado problema da mais alta gravidade, porquanto a produção nacional em 1957, não chegou a atingir 24 mil toneladas de borracha natural e uma vez que a necessidade da indústria automobilística em 1960, para manufaturas de borracha, pneus, correias, etc. seria nunca inferior a 70 mil toneladas, (*) para atender a uma frota provável de 1,4 milhões de veículos, inclusive tratores, máquinas de terraplenagem, motos, etc.

Embora o problema de abastecimento de borracha esteja afeto a outros órgãos da administração pública, o GEIA tem procurado cooperar com as autoridades governamentais, oferecendo sugestões para a solução do problema. Parece-nos que seria de todo conveniente iniciarmos, desde logo, a importação de borracha sintética para a indústria de pneumáticos, tornando, assim, possível a sua utilização antes mesmo do início da produção dessa matéria-prima no país, que ocorrerá, possivelmente, no mínimo daqui a três anos.

Dessa providência, advirão certas vantagens, como por exemplo: maior segurança de abastecimento, uma vez que as regiões produtoras da matéria-prima natural têm estado geralmente sujeitas a contingências de natureza política, como as que, recentemente, ocorreram na Indonésia, que podem vir a prejudicar um fluxo normal para o nosso mercado.

Por outro lado, enquanto a cotação da borracha natural é no momento da ordem de 36 cts. da libra pêso, a da borracha sintética é de menos de 30 cts. da libra pêso (cif).

Considerando que a borracha sintética poderá participar em cerca de 30 % e mais do consumo total de borracha, na indústria de pneumáticos, haverá sempre um reflexo favorável sobre os custos de produção dos mesmos, com vantagens não apenas para o mercado interno, como também, tornando possível colocarmos o produto nacional nos mercados internacionais, a preços mais competitivos. Finalmente, a utilização da borracha sinté-

(*) Referência feita. Grupo de Trabalho CEPAL. Conselho do desenvolvimento. Dados revistos pela Secretaria Técnica do GEIA. Dados do Serviço de Planejamento (SPL).

tica, desde logo, tornará possível às emprêsas produtoras uma adaptação gradativa do seu equipamento, de modo a estarem perfeitamente adestradas para a sua utilização quando viermos produzi-la no país.

Tudo indica que já em 1960 iniciaremos a produção de borracha sintética no Brasil, com a instalação de uma fábrica que terá a capacidade de 40 mil toneladas por ano e representará um investimento de aproximadamente US\$ 25 milhões, mais 1,5 a 2,5 bilhões de cruzeiros. Neste momento o Conselho Nacional de Petróleo estuda três projetos que lhe foram submetidos, devendo decidir-se por um deles nestes próximos dias.»

A agenda que me foi fornecida menciona ainda as necessidades de **energia elétrica** para a indústria automobilística. (*) Os governos quer estadual, quer federal e as emprêsas privadas têm realizado ingentes esforços, visando ao aumento da capacidade de instalação de energia elétrica no País, o que, como é sabido, constitui um dos principais pontos de estrangulamento do desenvolvimento industrial da economia brasileira.

Com o início do funcionamento das novas usinas de Três Marias e Furnas, além do aumento da capacidade de inúmeras outras emprêsas, e muito especialmente, com a ampliação dos planos de eletrificação do Estado de São Paulo, serão adicionados à atual capacidade instalada cêrca de 1 703 200 Kwh até 1960, (*) e que vem, praticamente, dobrar a capacidade instalada em 1956. Estimativas especialmente elaboradas para o GEIA revelam que a indústria automobilística deverá estar consumindo cêrca de 450 milhões Kwh em 1960, ou seja, menos de 1 % do provável consumo industrial de energia elétrica no Estado de São Paulo naquele mesmo ano, calculado em aproximadamente 7 bilhões de Kwh.

Como a indústria automobilística está praticamente concentrada em São Paulo e as providências governamentais visam sobretudo ao aumento de produção de energia elétrica nessa região, é de se prever que não venham ocorrer maiores dificuldades em relação ao suprimento de energia elétrica para a indústria automobilística.

Como êsse objetivo, estão sendo mobilizados vultosos recursos em moeda nacional e em divisas, achando-se em franco andamento tôdas as obras e providências necessárias para que a meta governamental seja atingida no prazo previsto.

São as considerações que me pareceram mais oportunas a respeito do abastecimento de matérias primas.

Vamos agora focalizar o problema da mão de obra especializada e no «know-how» estrangeiro.

(*) Gráfico III.

(*) Referência feita — Grupo de Trabalho CEPAL — Conselho do Desenvolvimento. Dados revistos pela Secretaria Técnica do GEIA.

B — «MÃO DE OBRA ESPECIALIZADA — «KNOW-HOW» ESTRANGEIRO

A indústria automobilística, abrangendo os setores de fabricação de veículos e de auto-peças, emprega, atualmente, cerca de 25.000 operários. (**) Com a concretização do programa de ampliação dessa indústria no Brasil, esse nível será elevado a aproximadamente 120.000 pessoas em 1960, representando, portanto, o considerável aumento de cerca de 480 % em relação aos níveis atuais.

Um balanço preliminar das necessidades de mão de obra para a indústria automobilística, levado a termo por técnicos da CEPAL e do Conselho do Desenvolvimento para o GEIA, revelou que o setor que absorverá mais mão de obra será, provavelmente, o da usinagem (de motores e peças), esperando-se que somente esse setor empregará cerca de 30 % do total da demanda de mão de obra, que sejam aproximadamente 36.000 técnicos e operários.

Com base nessas primeiras estimativas, o GEIA constituiu um Subgrupo de Trabalho incumbido de estudar, em todos os seus aspectos, o problema da mobilização e formação de mão de obra para a indústria automobilística. Esse Grupo de Trabalho foi confiado à coordenação de técnicos do SENAI. Como trabalho preliminar, procedeu-se a um levantamento completo de todas as funções que caracterizam as diversas atividades da indústria automobilística. Tal levantamento foi minuciosamente discutido com todos os fabricantes de veículos, após o que foram preenchidos mapas completos da ocupação atual por função e da demanda provável de mão-de-obra, ano a ano, até 1960.

Simultaneamente, foi realizado um inquérito junto às mesmas empresas, em que se procurou conhecer as necessidades de adestramento do pessoal e o tipo de qualificação inerente a cada função. Os resultados desse inquérito, devidamente apurados e criticados, acham-se em fase final de análise, baseada na qual o GEIA recomendará à indústria medidas objetivas visando ao atendimento de suas necessidades de mão-de-obra, quer do ponto de vista quantitativo, quer do ponto de vista qualitativo. Desde logo, porém, é possível delinear algumas conclusões desse estudo, que passo a oferecer a este auditório em primeira mão, antes mesmo de haverem sido apreciados pelo Grupo de Trabalho a que me referi. Os estudos sobre mão-de-obra realizados pelo SENAI, até o presente momento, atingiram somente o Grupo das empresas fabricantes de veículos já em funcionamento.

(**) Relatório do Grupo de Trabalho CEPAL — Conselho do Desenvolvimento. Dados revistos e atualizados pela Secretaria Técnica do GEIA.

Os aspectos gerais da mão-de-obra apresentados por estas empresas, permite-nos estender a quase tôdas as demais que compõem o Grupo de fabricantes de veículos e peças, dada a analogia dos seus diversos setores ocupacionais e a concluir-se preliminarmente :

1 — A demanda e a variedade de ocupação que aparecem nos quadros do pessoal daquelas empresas se subordinam do seguinte modo :

a) — **expansão ou instalação de empresas**

Ampliação dos quadros de pessoal existentes, ou criação de outros, com aparecimento de novos produtos, determinando novas funções.

b) — **renovação e manutenção**

Renovação e manutenção permanente dos quadros de pessoal necessários ao cumprimento dos programas de produção em desenvolvimento nas empresas e que se efetua geralmente por :

RENOVAÇÃO = Reposição de elementos novos obtidos no mercado de trabalho, ocasionadas por aposentadoria, invalidez, demissões, promoções, mortes, etc.

MANUTENÇÃO = Aperfeiçoamentos técnicos dos produtos e nos métodos de produção e, em consequência, a necessidade de atualizar o preparo técnico dos quadros de pessoal nos diferentes níveis funcionais.

2 — No processo de expansão das empresas fabricantes de veículos e peças, de um modo geral, para a maioria das funções existe pessoal suficiente nos mercados de trabalho nacional, restando um grupo mais reduzido, da ordem de 1/3 do total, destinado às funções qualificadas, para as quais, na sua maioria, não há disponibilidade no mercado, devendo ser os técnicos preparados através de programas especiais.

3 — A massa do pessoal necessário às funções semi-qualificadas na indústria de veículos e peças é idêntica ao grupo geral de indústrias metalúrgicas (cêrca de 50 % do total) e que pode receber treinamento no próprio local de trabalho, com programas especialmente estabelecidos para aquêles fins, com auxílio do SENAI.

4 — O grupo do pessoal qualificado em tôdas as categorias para a produção, atinge aproximadamente 30 % do total dos empregados, podendo os mesmos, em face das exigências técnicas de suas funções, ser treinados e formados em cursos bastante variáveis para atender às diferentes especialidades. Estes cursos, no caso de aperfeiçoamento de operários, podem ter duração mais ou menos curta (até um ano), podendo ser ministrados nas próprias fábricas ou em processos mistos, fábrica e escola. O pessoal de mais alta qualificação da produção e para a manutenção pode ser preparado nos regimes escolares tipo SENAI.

5 — Ainda no Grupo do pessoal qualificado referido acima, estão situados os **mestres** e técnicos de **nível médio**, os quais existem em quantidades insuficientes no mercado de trabalho, com formações inadequadas às características de trabalhos que normalmente lhes são atribuídas. Cabe, no caso, intensificar os programas de treinamento e formação, respectivamente, nas fábricas e escolas técnicas, havendo uma solução paralela para êstes programas já iniciada pelo SENAI e CBAI, através dos cursos para supervisores de indústria (TWI).

6 — Os quadros do pessoal de nível superior, engenheiros, administradores de um modo geral, são os que mais carecem de profissionais disponíveis, prontos para exercerem os cargos com a eficiência exigida pelas funções existentes.

Até que os currículos atuais e novos cursos apareçam para a formação dêstes técnicos, teremos que recorrer ao conhecido processo de treiná-los em sistemas de estágios no país e no exterior.

Do exposto, recomenda-se :

a) Adoção e intensificação de programas de treinamentos no próprio trabalho, observando-se as peculiaridades das empresas, com auxílio do SENAI, através de acordos.

b) Estabelecimento de programas especiais para treinamento e formação de profissionais que demandam formação mais ou menos longa, em regimes mistos fábricas x escolas, ou somente escolas.

c) Aumento da capacidade de supervisão para todo o pessoal dirigente da produção através de cursos TWI.

d) Entendimentos e acordos com centros de estudos e pesquisas tecnológicas e escolas superiores em geral, para a preparação e introdução, nos seus currículos técnicos, de conhecimentos práticos, visando melhor formação de técnicos de nível superior necessários às indústrias de veículos e peças.

Como disse, são conclusões e recomendações feitas pelos técnicos do SENAI e que deverão ser submetidas a êsse subgrupo incumbido de estudar o problema da mão de obra. Na próxima semana ainda serão discutidos e, posteriormente, divulgados.

Além da formação de mão-de-obra nacional, que naturalmente deverá constituir quase totalidade do potencial humano a ser empregado na indústria automobilística, é indispensável cogitar-se também da mobilização no exterior de alguns elementos técnicos de maior qualificação, a fim de que possamos atender a uma demanda concentrada no tempo, tendo em vista as etapas de nacionalização previstas. Nesse sentido, já vêm as empresas importando alguns técnicos, em caráter temporário ou permanente, notando-se, porém, sensível preferência pelo aperfeiçoamento dos técnicos brasileiros, mesmo em nível superior, para o que têm sido também enviados ao exterior vários elementos para êsse fim selecionados.

O ponto mais sensível, porém, do problema de formação de pessoal para atender às necessidades da indústria automobilística não é o da preparação da mão-de-obra para a realização das tarefas específicas de fabricação ou montagem, isto é, preparação da mão-de-obra direta aplicada na indústria, mas o do adestramento de homens para os postos de direção das empresas de veículos e peças.

As estimativas do GEIA fixam em aproximadamente 550 o número de elementos que deverão estar ocupando postos de direção na indústria automobilística por volta de 1960. Esses homens devem possuir, a par de conhecimentos técnicos e de qualidades de administrador, o que poderíamos qualificar de «know how» do nosso ambiente de trabalho e das peculiaridades da nossa administração pública e privada. Não é possível, portanto, formar esses técnicos no exterior nem importá-los. É indispensável que aqui sejam adestrados.

Tendo em conta a extraordinária demanda de outros setores da indústria, tem-se tornado cada vez mais difícil preencher os claros em postos da alta administração dessas empresas. Somente o tempo poderá solucionar esse problema.

Para o treinamento de pessoal especializado — técnicos e engenheiros para a indústria automobilística — estimamos um investimento global da ordem de 1,5 bilhões de cruzeiros, ou aproximadamente 16 mil cruzeiros por pessoa, (1) para concretização do programa até 1960. Só esse ônus que recai sobre a indústria automobilística talvez justifique os estímulos que o Governo vem concedendo a esse setor industrial.

As escolas do SENAI vêm, desde há alguns anos, prestando valiosa cooperação na formação de operários especializados para a indústria mecânica de um modo geral, e a indústria automobilística, em particular, tem sido uma das maiores beneficiárias dessa atividade.

Com a intensificação do ritmo de implantação da indústria automobilística no país, tem o SENAI procurado adaptar-se às novas necessidades da indústria e, neste momento, estuda um vasto programa de acordos com as diversas empresas, com o objetivo de assisti-las ainda mais objetivamente no adestramento de seu pessoal, usando inclusive técnicas modernas como o chamado T.W.I. (treinamento dentro da indústria), que tão bons resultados tem dado nos Estados Unidos, na Europa e já em S. Paulo, quando se trata de atender a uma emergência.

Em conclusão, pode-se afirmar que, embora exista naturalmente um problema a ser enfrentado relativamente à mobilização e formação de mão-de-obra para a indústria automobilística,

(1) Referência feita — Relatório do Grupo de Trabalho CEPAL — Conselho do Desenvolvimento. Dados revistos pela Secretaria Técnica do GEIA.

o problema está devidamente equacionado e mensurado, não representando, de forma alguma, obstáculo que possa causar maiores apreensões dentro desse vasto esquema constituído pelos planos nacionais automobilísticos.

O «know-how» estrangeiro participa, porém, do esforço de implantação da indústria automobilística no Brasil, não apenas sob forma de mão-de-obra importada ou de adestramento de pessoal no exterior. A assistência técnica das grandes firmas estrangeiras que estão investindo no Brasil constitui ainda ônus considerável e por isso torna-se necessário um esforço de nacionalização do «know-how». Calculam-se em aproximadamente 16 milhões de dólares as despesas com remessas para o exterior a título de «royalties» pela indústria automobilística em 1960.

Na realidade, uma boa parte dessa cifra representa despesa de assistência técnica, isto é, serviços que, com o decorrer dos anos, deverão ser realizados no Brasil. Naturalmente, a nacionalização do «know-how» é bem mais difícil e, por isso mesmo, requer mais tempo do que a simples nacionalização das diversas peças que compõem o veículo. É indispensável, portanto, que o esforço de nacionalização do «know-how» seja imediatamente iniciado.

Já mencionei anteriormente a aproximação que vem de ser feita com o Centro Técnico de Aeronáutica (C.T.A.), objetivando a realização de um programa de pesquisas e assistência técnica à indústria automobilística. Por outro lado, ao examinar os programas de fabricação de peças no país que lhe são submetidas por firmas estrangeiras, o GEIA procura negociar com o empresário as condições mais favoráveis, limitando, sempre que possível, no tempo e no valor, as remessas dessa natureza, ao mesmo tempo que procura estimular a transplantação para o Brasil da técnica, enfim da experiência acumulada durante anos.

É evidente, acentuamos outra vez, que a nacionalização do «know-how» constitui tarefa complexa que deve estar baseada em um programa mais amplo de pesquisa, não podendo constituir esforço isolado da indústria automobilística. Acreditamos, porém, que o esforço que está sendo realizado por este vigoroso setor industrial constitui valiosa contribuição ao desenvolvimento dos nossos padrões técnico-científicos.

Exporemos, a seguir, o item da agenda que se refere à Política Tributária.

C — POLÍTICA TRIBUTÁRIA

Um dos fatores que mais afetam a distribuição dos produtos industriais na indústria automobilística e a passagem dos diversos produtos provenientes do suprimento nacional de auto-peças para os fabricantes de veículos, é o sistema de taxaço existente no Brasil.

Pode-se mostrar, por exemplo, que a proporção de impostos nos preços de vendas de veículos fabricados no Brasil é excessivamente elevada: aproximadamente, 40 % mais elevado que nos Estados Unidos da América. (1)

A nova indústria que está sendo instalada no Brasil necessitaria de um sistema de impostos mais simples para que fôssem minoradas as dificuldades com que se defrontam os industriais, não necessariamente por uma redução de impostos, mas, pela modificação no sistema de coleta, o que viria beneficiar substancialmente, incentivando mesmo, a produção de peças segundo uma integração horizontal, o que seria desejável.

A acumulação de impostos, atualmente existentes, constitui u'a margem de custos que não deve ser desprezada, mormente quando forçam os fabricantes de veículos a produzir certas peças e serviços, que muitas vezes se tornariam mais econômicas, se produzidas pelos fabricantes de auto-peças, com elevado grau de especialização.

A política tributária do Governo Federal referente à Indústria Automobilística exprimiu-se nos Planos Nacionais Automobilísticos, sendo que algumas outras vantagens que já vinham sendo dadas, foram consolidadas na publicação da Lei de Tarifas e que, em última análise são as seguintes:

1. isenção do impôsto de consumo sôbre o veículo acabado (Artigo 67 da Lei 3.244);
2. isenção do impôsto de consumo sôbre máquinas e equipamentos provenientes do exterior (Lei nº 2.993, de 6 de dezembro de 1956);
3. isenção do impôsto de importação (Artigo 45 da Lei nº 3.244 e Lei 2.993, de 6-12-56).

A enumeração dêsses itens exige maiores esclarecimentos. No momento, os utilitários (camionetas, caminhões leves e furgões), os jipes, os caminhões e ônibus, estão isentos do correspondente impôsto de consumo, que, antes da publicação do decreto específico, atingia 15 por cento sôbre o preço de faturamento. No entanto, essa isenção não abrange os automóveis de passageiros, cuja taxaçoão permanece. Segundo os cálculos existentes na Secretaria Técnica do GEIA, o valor dessas isenções atingirá a elevada cifra de 5,4 bilhões de cruzeiros até 1960.

Quanto a máquinas e equipamentos importados, seja por intermédio de investimentos diretos, seja através de financiamentos obtidos no exterior, estão isentos do correspondente impôsto de consumo e taxas aduaneiras, por 30 meses, a partir de 6 de dezembro de 1956.

O montante de isenções (2) do impôsto de consumo sôbre má-

(1) Relatório do Grupo de Trabalho CEPAL — Conselho do Desenvolvimento.

(2) Estudos realizados pela Secretaria Técnica do GEIA.

quinas e equipamentos deverá atingir a casa dos 1,4 bilhões de cruzeiros e a isenção do imposto de importação será da ordem de 11,1 bilhões de cruzeiros. O valor total das isenções fiscais está estimado, portanto, no elevado montante de 17,9 bilhões de cruzeiros, representando, praticamente, a maior contribuição, em espécie para a instalação da indústria automobilística no Brasil.

No que se refere às partes complementares da produção nacional, importadas do exterior, a níveis decrescentes, de acordo com os Planos Nacionais Automobilísticos, embora sujeitas ao correspondente imposto de consumo, estão, todavia, isentas do imposto de importação, respeitando os registros de similares nacionais.

Torna-se importante ressaltar que mais de 80 por cento dos fabricantes de veículos e de auto-peças estão-se localizando no Estado de São Paulo e, tendo-se em vista o volume dos recursos aplicados na Indústria Automobilística, sendo um dos incentivos a isenção fiscal, a sua instalação está contribuindo sensivelmente para a elevação da renda «per-capita» além de um benefício elevado para os cofres do Estado.

De acordo com estudos recentes realizados pelo GEIA, nesse setor, as incidências de impostos em cinco empresas fabricantes de veículos, correspondentes às suas aquisições de peças acabadas no mercado do País, variam de 11 a 16 % sobre o valor de venda dos veículos, dependendo da maior ou menor integração da empresa.

Na legislação tributária brasileira existe um sem número de impostos e taxas atuando sobre custos e preços dos produtos fabricados: imposto de consumo, Vendas e Consignações, de Renda, de Indústria e Profissões e muitos outros impostos federais, estaduais e municipais.

No entanto, desses impostos, os mais importantes são dois: o imposto de consumo e o imposto de vendas e consignações.

O imposto de consumo recai sobre o produto acabado, incidindo cumulativamente todas as vezes que o produto tenha sido tratado de maneira a considerá-lo uma peça final de fabricação. A sua incidência é de cinco por cento do valor do faturamento para partes e peças acabadas e de 15 por cento quando o veículo deixa a fábrica de montagem (no momento, somente os automóveis de passageiros não estão isentos desse imposto).

Quanto ao imposto de vendas e consignações é o mesmo devido todas as vezes que o produto, objeto de transação, muda de mãos, seja como matérias-primas, seja como semi-produtos, ou, ainda, como produto acabado.

No Estado de São Paulo, a lei básica que regula esse imposto é a de nº 2.485, de 16-12-1935 e o Regulamento em vigor é o Livro 1 do Código de Impostos e Taxas e a sua incidência corresponde a todas as vendas e consignações realizadas no Estado

por todos os comerciantes, produtores e industriais, seja qual fôr a procedência, destino ou espécie dos produtos.

O impôsto de vendas e consignações começou a ser cobrado, nesse Estado, à taxa de 1,25 %. Essa porcentagem foi sendo aumentada gradativamente para, finalmente, em 1950, atingir a 3 %. Entretanto, a Lei 2.412, de 15-12-53 (Artigo 9º) instituiu um adicional de 10 % sôbre todos os impostos estaduais, calculado sôbre o valor do tributo devido, recursos êsses destinados ao pagamento da dívida flutuante do Estado. Êsse adicional foi, ainda, elevado para 13,75 % pela Lei nº 3.329, de 30-12-55, cujo acréscimo seria aplicado na execução do plano de eletrificação do Estado.

Assim, o impôsto de Vendas e Consignações hoje cobrado no Estado de São Paulo é de 3,4125 % correspondente à taxa global efetiva, inclusive todos os adicionais criados.

A posição estatística dêsse impôsto no Estado de São Paulo representa grande importância para os cofres do Govêrno desde 1936, quando a porcentagem, em relação ao total das arrecadações do Estado, atingiu 24 %, em números redondos e, já em 1955, essa porcentagem se havia elevado para quase 60 % da receita total. (1)

Verifica-se, portanto, que o Govêrno tem lançado mão de aumentos consecutivos dêsse impôsto para a estabilização dos seus orçamentos, como, também, para fazer face aos planos de expansão dos necessários serviços públicos. O mecanismo de sua cobrança, porém, ainda é, praticamente, o mesmo de há 22 anos atrás.

Seria não só desejável, mas extremamente necessário que fôsse criada uma Comissão Técnica, para estudar a simplificação dos impostos estaduais e federais que afetem demasiadamente, no caso, a indústria automobilística.

Uma vez dado êsse passo, não são aconselháveis mudanças frequentes na Legislação específica, porquanto qualquer alteração modifica sensivelmente todo o Regulamento existente, além de tumultuar a sua cobrança pela multiplicidade e variedade da legislação.

Não nos devemos esquecer que a redução dos preços dos produtos automobilísticos é também um objetivo do Govêrno, o que implica, necessariamente, na redução dos custos.

Mas a chamada tributação múltipla, isto é, a incidência repetida e acumulada de impostos sôbre impostos e a sua forma de arrecadação, influem pesadamente sôbre os custos de produção, não apenas direta, mas, também, indiretamente.

Como já tivemos oportunidade de comentar na palestra de ontem, há o propósito deliberado do GEIA de promover uma integração horizontal da indústria automobilística, ou seja, esti-

(1). O Impôsto de Vendas e Consignações no Sistema Tributário Brasileiro — Edições Financeiras S/A — Série Prática Fiscal nº 1.

mular a produção especializada em grandes quantidades, a fim de, a um tempo, obter melhores padrões de qualidade, maior produtividade, e, conseqüentemente, menores custos.

Como já foi também mencionado, a repetida incidência de impostos sôbre as diferentes fases do processamento das inúmeras peças que constituem o veículo vem provocando uma certa tendência de verticalizar sua produção no nível dos fabricantes de veículos, o que, como é obvio, frustra o propósito de integração horizontal e não contribui para a redução dos custos pelo aumento da produtividade.

Ainda que não seja possível ou desejável uma redução dos impostos, parece fora de dúvida que é urgente uma revisão do sistema atual de arrecadação, de forma que não seja desestimulada a fabricação de peças por produtores especializados. Nesse sentido e uma vez que a indústria automobilística está instalada praticamente em São Paulo, o Govêrno dêste Estado poderá prestar inestimável colaboração ao plano de implantação da indústria automobilística no País, realizando a revisão alvitrada. Essa tarefa talvez pudesse ser realizada, como já mencionamos, por um Grupo de Trabalho, do qual fizessem parte técnicos do Govêrno Federal, do Govêrno Estadual e representantes da própria indústria automobilística.

Vamos, finalmente, ao último item da agenda, que se refere a

D — FINANCIAMENTO DA VENDA DA PRODUÇÃO

O sistema bancário brasileiro não está, positivamente, preparado para financiar vendas a prazos superiores a seis meses, que constitui a praxe comercial do País.

Assim, a ausência quase completa de fontes adequadas para financiamento de vendas ao consumidor representa no Brasil um dos problemas que devem ser considerados para a instalação e ampliação da indústria automobilística.

O valor de faturamento da produção automobilística em 1960 deverá elevar-se a 75 bilhões de cruzeiros. Naturalmente, os industriais esperam que essas vendas sejam perfeitamente realizáveis, desde que parte seja facilitada por intermédio do crédito ao consumidor. Até aqui, o problema não se tem apresentado de forma aguda, uma vez que, num mercado rarefeito, a demanda de veículos é muito superior à oferta, tornando-se possível um volume adequado de vendas a prazo, que raramente excede de doze meses. A maior parte do financiamento tem estado geralmente a cargo do distribuidor, que mobiliza recursos, principalmente no que podemos chamar «mercado paralelo de capitais», pagando, como é sabido, juros quase sempre superiores aos 12 % legais.

E' evidente que financiamentos feitos em tais bases oneram sobremodo as vendas, o que, de alguma forma, justifica certo conceito, segundo o qual as vendas a prazo constituiriam um

perigoso «saque no futuro», o que reduz a capacidade global de compras. A verdade, porém, é que a função das vendas a crédito é diametralmente oposta, pois torna possível a elevação do volume de produção pela ampliação do mercado, criando condições para a plena utilização do equipamento que está sendo instalado e que ainda está em grande parte ocioso, onerando os custos de produção, e, conseqüentemente, os preços de venda.

Especulações empíricas têm sido feitas sobre as possíveis conseqüências de uma ausência total de financiamento de vendas, para atender ao escoamento da produção de veículos no Brasil. Uma das hipóteses formuladas admite que, se os 170.000 veículos que deverão ser produzidos em 1960 fôssem lançados no mercado para venda a vista, o volume de vendas poderia cair a 50.000 unidades. É fácil imaginar o impacto desfavorável sobre os custos, se confirmada tal hipótese. Parece, pois, fora de dúvida admitir a imprescindibilidade da formulação de um esquema de financiamento de vendas para a indústria automobilística, cogitando-se, desde logo, do ajustamento das condições ora prevaletentes no mercado de crédito para atender às novas necessidades impostas pelo desenvolvimento da indústria automobilística.

Segundo estudos realizados por técnicos da CEPAL e do Conselho do Desenvolvimento, com o apoio de abalizadas opiniões de técnicos em financiamentos de vendas no Brasil, pode-se admitir que:

1) 10 % do total das vendas em 1960/61 será feito mediante pagamento a vista e 90 % das vendas a crédito;

2) a estrutura de vendas a crédito seria a seguinte: 30 % de pagamento a vista e o saldo devedor financiado a 22 meses de prazo e juros de 12 % ao ano;

3) os descontos permitidos pelos vendedores aos usuários pelo preço de tabela serão em média de 6 %.

Dessa maneira, se considerarmos o preço médio do veículo em 1960, em torno de Cr\$ 400.628,00, para os vendidos a vista, e Cr\$ 447.900,00, para os vendidos a prazo, teríamos o seguinte esquema:

Vendas a vista (17.000 v) aproximadamente — Cr\$ 6,8 bilhões
Vendas a prazo (153.000 v) aproximadamente — Cr\$ 68,5 bilhões,
perfazendo um total de vendas de mais de Cr\$ 75 bilhões.

Verifica-se daí que o total de recursos necessários às vendas a crédito deverá aproximar-se de Cr\$ 69 bilhões em 1960/61, cálculo bruto que representa somente o volume global de recursos necessários ao programa.

Como já dissemos, os pagamentos serão realizados com 30% à vista, e o saldo restante seria financiado a 22 meses. Essa porcentagem representa Cr\$ 120.188,00 e o saldo restante Cr\$ 326.712,00 que multiplicado pelo número de veículos a serem produzidos em 1960 — 170.000 unidades — perfaz o montante de 49,9 bilhões de cruzeiros.

Dêsse total, 22 % são representados por despesas gerais realizadas pelos fabricantes (despesas de selos, promoção de vendas, comissões etc.) restando, portanto, 34 bilhões de cruzeiros que representam o total necessário ao financiamento líquido de vendas.

Dêsse montante, estima-se em que os distribuidores deverão financiar cêrca de 13,6 bilhões, (1) e o total restante de 20,6 bilhões deverá ser financiado por intermédio de poupanças públicas através dos bancos comerciais, federais, institutos de previdência, caixas econômicas, companhias de seguros ou, ainda, por operações de «swaps» a longo prazo.

Não possuímos dados que nos permitam avaliar as necessidades de crédito ao consumidor em outros setores da economia brasileira.

Nos Estados Unidos, as vendas de automóveis absorvem em geral, 36 % de todos os créditos fornecidos aos consumidores para vendas a prazo.

Em nosso país, no momento, somente a poupança privada está contribuindo para o financiamento ao consumidor e será, provavelmente, insuficiente para um aumento considerável de vendas, sobretudo nas bases mencionadas, isto é, a prazos de 22 meses. Por outro lado, parece pouco provável admitir que venham a ser feitos investimentos estrangeiros para atender ao financiamento de vendas de veículos no Brasil, uma vez que o risco da desvalorização monetária é muito elevado.

As operações de «swaps» a curto prazo não oferecem período suficiente de tempo e a disponibilidade de capital obtida por seu intermédio é excessivamente cara. A solução provável envolve, possivelmente, um ajuste entre fundos provenientes de fontes federais e operações de «swaps» a longo prazo, a taxas razoáveis de juros.

Para os fabricantes de veículos existe, atualmente, uma alternativa, porém passageira. Trata-se do financiamento de partes complementares a prazos que variam de um a três anos pelo Banco do Brasil. Todavia, à medida que os veículos vão sendo nacionalizados, o volume de partes complementares da produção interna vai-se reduzindo e, conseqüentemente, tornando-se mais aguda a falta de capital de giro dos industriais.

A solução satisfatória de outros problemas difíceis relacionados com a implantação da indústria automobilística permite esperar que o problema de financiamento de vendas venha, também, a ser encarado com igual coragem.

Esgotados os temas da agenda, gostaria de dizer uma palavra final. Um eminente paulista, homem público que já serviu ao País em inúmeros postos de sacrifício, inclusive duas vezes Ministro da Fazenda, referindo-se a um seu antecessor nessa

(1) Relatório do Grupo de Trabalho CEPAL — CD — Dados revisados e atualizados pela Secretaria Técnica do GEIA.

pasta, definiu, com rara felicidade, uma atitude que se vai tornando, felizmente, cada vez mais incompatível com a realidade brasileira e que poderíamos definir como a do pessimista clássico.

Disse êle referindo-se àquele outro conhecido homem público: «Trata-se, e mverdade, de homem de bem, a quem todos os brasileiros devem respeito e consideração. Seu único defeito é que viaja muito para os Estados Unidos e para a Europa e quase não vem a São Paulo».

Feliz assertiva daquele varão paulista. E' impossível vir a São Paulo e continuar desacreditando no Brasil, na capacidade de realização de seus homens e no futuro auspicioso de nossa economia.

Para contra-argumentar àquêles que definem a indústria automobilística como uma «indústria de aparafusamento», basta vir a São Paulo e ver o que aqui está sendo realizado neste setor. As máquinas em pleno funcionamento, as obras de ampliação que não cessam, um número de operário e técnicos que cresce dia a dia, os produtos que são lançados ao mercado em quantidade e qualidade cada vez maiores e melhores superam o realismo e a frieza de tôdas as cifras que se pudessem apresentar.

Mas a obstinação daqueles que interpretam o desenvolvimento industrial do Brasil como um capricho infantil, um divertimento caro, privilégio de outras nações, a que não podemos almejar, para os que encaneceram assistindo ao progresso dêste país sem nele acreditar, para êsses a indústria automobilística continua sendo «um dos mais curiosos absurdos em matéria de industrialização».

Recentemente, o ilustre Professor de Economia Dr. Engênio Gudín pronunciou no Rio de Janeiro, conferência amplamente difundida pela imprensa local, (1) em que pretendeu demonstrar que seria mais conveniente importar um automóvel Chevrolet ao valor equivalente a 35 sacas de café do que fabricar no Brasil o mesmo automóvel e afinal remeter para o exterior sob forma de importações e partes complementares e lucros valor equivalente às mesmas 35 sacas de café. Mesmo que essa assertiva fôsse verdadeira, ainda assim não teria razão o ilustre conferencista. Não obstante, para' demonstração de sua tese, fôram usadas cifras irrealis, senão vejamos:

«Normalmente — disse o Dr. Gudín — poderia o brasileiro adquirir do americano um automóvel Chevrolet, dando-lhe em troca 35 sacas de café (a 70 dólares a saca = 2.400 dólares). Agora passa o dito americano a pedido do brasileiro, a fabricar aqui o Chevrolet pelo preço que se anuncia, de cêrca de Cr\$ 700.000,00 (30 % menos do que **hoje** custa o importado). Mas

(1) Conferência pronunciada na Associação Comercial do Rio de Janeiro em 26 de março de 1958 sôbre «Abertura dos Portos e suas consequências».

como o americano pode importar 5 % **do pêsô**, o que é de certo equivalente a 15 % ao menos do valor do automóvel, teremos de pagar-lhe em dólares 15 % de Cr\$ 700.000,00, ou Cr\$ 105.000,00. E como êle pode lucrar 20 % sôbre o seu capital ou 12 %, digamos, sôbre o valor do automóvel, teremos mais Cr\$ 84.000,00 — Total, cêrca de Cr\$ 200.000,00, e que a Cr\$ 90,00 por dólar corresponde a 2.200 dólares, ou sejam praticamente as mesmas 35 sacas de café. Acabamos, portanto, pagando ao americano a mesma quantidade de café pelo automóvel que êle aqui fabrica do que pelo automóvel que dêle importávamos anteriormente. Mas os brios nacionais foram salvos».

Tomemos agora cifras reais. Para nosso raciocínio vamos usar o caminhão Chevrolet — HD-6.503 — já em fabricação no País. O preço CIF dêsse veículo é US\$ 2.515, que equivale a aproximadamente 36 sacas de café a US\$ 70 a saca. O preço de venda em cruzeiros, dêsse veículo, no mercado interno, é de Cr\$ 500.000,00 por unidade.

Usando a mesma porcentagem de 15 %, sugerida pelo Dr. Gudin para calcular o valor das partes complementares a serem importadas na última fase de fabricação do veículo no Brasil, e aplicando essa porcentagem sôbre o valor CIF do veículo — e não sôbre o preço de venda em Cr\$ como fez o eminente professor de economia — teremos cêrca de US\$ 377.

Acrescente-se a essa importância, ainda de acôrdo com o mesmo raciocínio do ilustre ex-Ministro da Fazenda, 12 % sôbre o preço de venda em cruzeiros (Cr\$ 500.000,00), convertendo-se essa importância em dólares, à taxa de US\$ 120,00, do mercado livre, e chegaremos ao montante de US\$ 877 por veículo, de dispêndio aproximado, em divisas, para que se possam produzir no Brasil 95 % em pêsô de um caminhão Chevrolet HD-6503.

Ora, se o preço CIF dêsse mesmo caminhão é de US\$ 2.515 que corresponde a 36 sacas de café e se US\$ 877 pagam aproximadamente 12 sacas de café, pode-se facilmente concluir que com as divisas despendidas para importar um caminhão, fabricaremos, pelo menos, 3 caminhões no Brasil.

Verifica-se, portanto, que o nosso prezado professor Gudin foi reprovado nessa matéria. Habilite-se para segunda época.

Mas, se não fôsse suficiente a economia direta de divisas, que fatalmente teremos com a implantação da indústria automobilística no Brasil, teríamos ainda a considerar o extraordinário efeito promocional dêsse importante ramo industrial sôbre a economia.

Todos os setores de atividade estão-se beneficiando do esforço de nacionalização que vem sendo feito para a implantação da indústria automobilística. Considere-se, por exemplo, a liberação de divisas consequente à criação de um fluxo normal de transporte para a economia brasileira e a melhoria do padrão

de vida de parcela considerável da população, pois a indústria automobilística, direta ou indiretamente, tornar-se-á um dos maiores empregadores de mão-de-obra do País, contribuindo também, através do incremento das atividades industriais, para a maior estabilidade da economia».

Era o que tinha a dizer. (Palmas)

D E B A T E S

SR. PRESIDENTE — Tenho impressão, Dr. Sidney, que o Sr. não está de parabéns. Quem está de parabéns é o Centro Moraes Rego, pela felicidade da escolha do conferencista desta noite e pela objetividade com que foram tratados os assuntos ventilados nesta reunião.

O Dr. Sydney Latini está de parabéns por outro motivo, porque já pode ter à sua frente dois grandes estímulos que deve ter um técnico que realiza um trabalho tão produtivo como o seu: de um lado, o apoio decisivo que se vem sentindo em todos os setores do Governo federal e do Governo estadual, setores que compreendendo o trabalho realizado pelo GEIA, o apoiam em todos os momentos e prestigiam com sua presença tôdas as iniciativas que se vão fundando a cada momento, em cada dia, em todos os setores da nossa terra.

O Dr. Sydney feriu com felicidade os pontos que mais temos nesta sala a melhor resposta que poderia ter às indicações que acaba de formular com tanta precisão. A resposta, Dr. Sydney, que São Paulo lhe dá é o grupo de homens que estão aqui sentado à sua frente, industriais dos mais variados setores da nossa terra, presidentes de sindicatos, chefes de indústrias, engenheiros que trabalham diariamente em nossas fábricas, homens que estão unidos consigo nesse mesmo ideal de formação da indústria automobilística em nossa terra e que o prestigiarão sempre e cada vez mais para que realmente seus planos e seus ideais se convertam em realidade.

O Dr. Sydney feriu com felicidade os pontos que mais temos vivos em mente: o problema de chapas, o problema de borracha, o problema de mão de obra, a necessidade extrema que temos da formação de homens, desde operários através da Escola do SENAI até a formação de técnicos de tôdas as graduações, para que realmente existam soldados e comandantes nesta batalha de que estamos falando, a questão da lista tributária, assunto da maior gravidade e fundamental para que realmente se possa em bases reais criar alguma coisa em nossa terra.

A respeito do similar nacional, há revisão do Governo de São Paulo dessa parte do sistema tributário nosso para que realmente aqui dentro dos nossos limites geográficos se possa dar a essa indústria que se forma o apoio que a indústria realmente precisa. E o financiamento da venda de produção deixa no espírito de todos nós que somos industriais e estamos ligados ao setor automobilístico — e pode-se dizer realmente que neste setor in-

dustrial todos nós estamos ligados, todos os industriais são chamados a comparecer, cada um prestando em seu setor alguma colaboração —. Não há ninguém em São Paulo que não esteja trabalhando, direta ou indiretamente, no setor da indústria automobilística, podemos dizer.

O Dr. Sydney nos deixa a mais doce esperança: um faturamento, em 1960, de 75 bilhões de cruzeiros. De modo que não é possível oferecer-nos um quadro mais animador à frente e nós temos que lhe agradecer por isso.

Vou terminar dizendo ao Dr. Sydney que essa questão de viagem à Europa nem sempre causa tanto mal, como dizia o nosso amigo paulista. Cheguei há 5 dias da Europa. Tive a incumbência de representar a Federação Nacional das Indústrias do Brasil na conferência de Genebra, de Tarifas do GATT, e posso afirmar que meu estado de espírito tem tido uma ascensão constante, primeiro em Genebra, durante todo o mês de março e abril, vendo como muda inteiramente um ponto de vista de uma delegação brasileira que, em 1947, na primeira reunião de Tarifas, fez concessões de 1.300 itens dos 6.000 que compõem a lista tarifária brasileira, e hoje não é preciso ter o dom da eloquência nem ser muito persuasivo para fazer com que aqueles homens todos reunidos em Genebra falassem, como nós, a linguagem da indústria do Brasil. Aquela gente nos convenceu de que a industrialização é uma realidade brasileira, estamos num caminho ascensional que ninguém detém. Não há caminho melhor para nós e para a nossa gente do que realmente este que estamos traçando à nossa frente. E quando eu me despedia dos companheiros de trabalho, na última reunião plenária, disse ao Embaixador Barbosa Carneiro que chefiava a delegação, que eu fazia uma confissão de vaidade, visto que realmente antes de ser considerado industrial brasileiro e de pertencer a uma coletividade que propicia a 3 ou 4 milhões de brasileiros a possibilidade de serem úteis à nossa terra, de sustentarem suas famílias e carregarem esta terra para os pagos que realmente desejamos.

Eu disse que meu espírito estava em regime de ascensão porque de Genebra tive ocasião de visitar a indústria automobilística da Alemanha. Fui em Stuttgart e tive o gosto de encontrar três colegas seus do GEIA que estão realizando uma visita às indústrias do país, e senti como no espírito de todos está presente o desenvolvimento que se realiza no Brasil e particularmente esse desenvolvimento enorme que se realiza em S. Paulo.

Todos conhecem o nosso trabalho e todos estão ao nosso lado, todos nos apoiam, todos nos incentivam nesse setor e nessa marcha ascensional, e não poderia ter um termo final que não fôsse São Paulo. Realmente, quando a gente volta de fora — e por isso que disse que nosso Ministro mal quiz a Europa, mas acho que faz bem uma viagem de vez em quando...

SR. SYDNEY A. LATINI — Indo à Europa e vindo a S. Paulo.

SR. PRESIDENTE — ... Vindo a São Paulo realmente se sente como estamos marchando bem.

Estou empolgado por tudo quanto encontrei de diferente em nossa terra, e chego a dizer que êsse dólar que comprei em fevereiro a Cr\$ 98,00 e está agora a Cr\$ 126,00, que é assim, um pouco à custa dessa escassez, um pouco à custa dessas dificuldades, dêsses apuros que se vai conseguir alguma coisa em pról do desenvolvimento do país.

Por duas vêzes servi à indústria: na CEXIM, primeiro, e na CACEX depois, na Comissão Consultiva do Intercâmbio com o Exterior, e tenho visto como vai sendo substituído, paulatinamente, tudo aquilo que era importado e que, parece impossível, está sendo feito por meus colegas no Brasil, com perfeita homogeneidade e fidelidade na parte da qualidade e com preços bastante competitivos. Se eu estava em ascensão espiritual, nada melhor e nada mais confortador do que isso.

Chego ao têrmo dizendo que estou nesta sala e tenho o conforto de ver, nesta reunião tão numerosa, que os meus jovens colegas do Centro Moraes Rego reúnem nesta noite a melhor resposta, o maior incentivo que todos nós, que trabalhamos pelo engrandecimento do Brasil, podemos ter. Êste é o prêmio seu.

Por isso, Sr. Sydney A. Latini, o senhor deve estar realmente encantado com o seu trabalho, e nós só lhe pedimos que não esmoreça; que siga à frente com grande entusiasmo, que nós não o deixaremos sozinho. (Palmas)

Peço ao Eng. Roberto Rocha Vieira que assuma o comando dos trabalhos desta noite.

ENG. ROBERTO ROCHA VIEIRA — Na qualidade de orientador dos trabalhos desta noite, em primeiro lugar quero congratular-me com o conferencista pelo brilhantismo da palestra e, a seguir, fazer as seguintes recomendações aos aparteantes: peço a cada aparteante que declare o seu nome e espere o microfone para falar.

Vamos seguir o roteiro da noite, que tem como primeiro ítem o abastecimento de matérias primas. O conferencista citou, primeiro, produtos siderúrgicos, considerando aí chapas, aços especiais. Depois, produtos metálicos não ferrosos, borracha, plásticos.

Vamos começar a discussão pelo ítem de matérias primas, que parece ser o mais importante e crítico no momento, que é o da produção de chapas.

Nesse sentido, eu gostaria de dar a palavra, em primeiro lugar, aos produtores. Peço ao Dr. Jayme Bulcão, na qualidade de representante da Companhia Siderúrgica Nacional, que nos diga alguma coisa sôbre os programas dessa Companhia.

ENG. JAYME BULCÃO — Em primeiro lugar, quero pedir um esclarecimento ao ilustre conferencista. Quando se referiu à questão de cotas, tive a impressão de que disse que nós cortamos cotas da indústria automobilística.

SR. SYDNEY A. LATINI — Perfeitamente. O GEIA vem recebendo, nestas duas últimas semanas, apelos, os mais angustiantes, de alguns produtores, para que interceda junto à Companhia Siderúrgica Nacional, no sentido de restabelecer as suas cotas e acelerar o fornecimento das cotas que estejam programadas, algumas delas bem atrasadas, para o terceiro ou quarto trimestre de 1957, que ainda não foram fornecidas.

Neste sentido, devo informar ao meu ilustre aparteante que o Sindicato da Indústria Automobilística se reunirá amanhã, com representantes do GEIA nesta Capital, para discutir especialmente êste problema.

ENG. JAYME BULCÃO — Eu queria apenas explicar ao sr. que, de fato, recebemos reclamações de alguns interessados, que alegam cortes de suas cotas. Quero dizer que houve um re-estudo dessas cotas, mas não cortamos cotas da indústria de automóveis. Houve apenas uma reestruturação. Uns tiveram pequenos aumentos e outros pequenos cortes.

Amanhã, por exemplo, teremos essa reunião com o Sindicato e, posteriormente, outra reunião com o GEIA e outras entidades. De modo que é um assunto em foco.

Mas, como é do conhecimento geral, não estamos em condições de atender à demanda atual porque nós estamos — e é um dado aproximado — aumentando a produção de um para três da necessidade dos laminados nossos, porque a indústria de transformação cresce mais do que nós. As indústrias de transformação consomem mais do que produzimos.

Hoje, por exemplo, tive oportunidade de visitar um grande fabricante de automóveis, que me citou êste exemplo: a minha fábrica vai passar a quarenta e uma mil unidades num ano. Isto, enquanto na Companhia Siderúrgica Nacional — e os senhores sabem muito bem — levamos quatro anos. Começamos numa época um pouco inoportuna — época de guerra. Mas hoje, na melhor das hipóteses, levam-se três anos e meio, para se construir uma usina siderúrgica.

Estamos de fato numa situação cada vez mais difícil de poder atender, não só à indústria de automóveis, mas também a outras indústrias, das mais variadas possíveis. Praticamente, toda a indústria consome produtos de Volta Redonda, não precisa ser metalúrgica, nem indústria de transformação de nossos produtos.

Era o que eu queria dizer.

SR. SYDNEY A. LATINI — E' com grande satisfação que acabamos de ser informados que não houve cortes praticamente: cogita-se apenas de fazer os cortes. (Risos) E também de saber que o ilustre representante da Companhia Siderúrgica Nacional estará amanhã na reunião do Sindicato, onde o assunto poderá então ser debatido e devidamente esclarecido.

ENG. ROBERTO ROCHA VIEIRA — Pergunto se existe no Plenário um representante da Companhia Siderúrgica Belgo-Mineira.

ENG. ROBERT LOUTSCH — A produção atual das chapas pela Belgo-Mineira é da ordem de quarenta mil toneladas anuais. Dessas quarenta mil toneladas anuais a própria Belgo-Mineira, na fabricação dos tubos, gasta vinte e cinco a trinta mil toneladas. De modo que sobra até agora muito pouco para a indústria automobilística.

Mas é idéia da Belgo-Mineira aumentar para sessenta, oitenta e até cem mil toneladas. De modo que nos próximos anos teremos para o mercado automobilístico material pelo menos para fabricação dos chassis, parachoques, rodas e chapas.

ENG. ROBERTO ROCHA VIEIRA — Eu pediria ao Dr. João Gustavo Haenel, na qualidade de representante da COSIPA, que nos falasse alguma coisa sobre o programa dessa Companhia.

ENG. JOÃO GUSTAVO HAENEL — E' com prazer que atendo ao pedido do Sr. Orientador, focalizando alguns aspectos do programa da COSIPA.

Como salientou bem o conferencista, um dos problemas cruciais da indústria automobilística é o do abastecimento de chapas. Prevê-se que já em 1960 a indústria brasileira em geral, e especialmente a indústria automobilística, terá necessidade de, pelo menos, novecentas mil toneladas de chapas. Nessa ocasião, a produção local será de mais ou menos seiscentas e quinze mil toneladas. Quer dizer que em 1960 já haverá um «deficit» de perto de trezentas mil toneladas.

Esse déficit, pelo estudo da projeção da demanda, deverá andar por volta de 700 mil toneladas em 1965. Portanto, com a produção da COSIPA, que se espera ter no segundo semestre de 1961, e que entrará a fornecer 300 mil toneladas de chapas, melhorará muito a situação. Mas ainda é possível que haja um déficit de chapas. A solução é, de um lado, o contingente de chapas que será produzido pela Usiminas, indicado pelo Conferencista; de outro, a expansão já programada das indústrias existentes, bem como a da COSIPA e da USIMINAS. De modo que os produtores de produtos siderúrgicos olham o futuro com bastante confiança. Não há qualquer perspectiva de falta de demanda. O problema que teremos será o de acompanharmos, em expansão, o que a indústria automobilística vai requerer de nós.

Focalizando, agora, outro aspecto, queria dizer o seguinte: felizmente a questão de um mês a COSIPA constituiu inteiramente o seu capital. De modo que vai entrar em fase ativa de execução. Deveremos começar muito em breve as obras no local, provavelmente já no mês que vem com obras de terraplanagem. Contamos entrar em produção efetiva no segundo semestre de 1961. A produção será toda ela de produtos planos e o equipamento previsto é bastante flexível de modo que atenderá a demanda específica que se encontrar no momento em que iniciaremos a produção. Poderemos produzir chapas quentes. Não há dificuldade. Mas teremos uma capacidade de laminação a

frio que certamente atenderá à demanda provável. O programa preliminarmente fixado, mas que não é rígido, pois o equipamento dá uma boa flexibilidade à programação é da ordem de 160 mil toneladas de chapas a frio. Cêrca de 100 mil toneladas de chapas finas a quente e 40 mil toneladas de chapas grossas. Se o mercado requerer mais chapas finas a quente ou mais chapas finas a frio, não haverá dificuldade não só em continuar no estágio de transformação das chapas grossas ou eventualmente mesmo de ultrapassar a capacidade prevista total de 300 mil toneladas. Não vejo qualquer dificuldade, porque a adequação dos planos da COSIPA às necessidades do mercado e, em particular, da indústria automobilística, em 1961 será apenas questão de entrosamento entre produtores e consumidores.

ENG. ROBERTO ROCHA VIEIRA — Em vista da deficiência de produção de chapas para o abastecimento da indústria automobilística, foi aventada, a fim de evitar a crise, a possibilidade de importação de chapas de países de moeda fraca, um acôrdo também com o Chile. Pergunto se alguém quer manifestar-se sôbre o assunto? Talvez os consumidores, os montadores de veículos queiram manifestar-se. O Dr. Walter Stedile da VEMAG não deseja oferecer o seu pronunciamento?

ENG. WALTER STEDILE — Desejaria inicialmente fazer alguns comentários sôbre as palavras do Dr. Jayme Bulcão, da Cia. Siderúrgica Nacional. De fato, não houve corte de cotas. Em certos aspectos houve até aumento de cotas. O que está havendo é a falta de entregas... Dos pedidos que colocamos com a Cia. Siderúrgica Nacional, 1046 toneladas de chapas laminadas a frio, correspondentes aos três primeiros trimestres de 1958 e das cotas a nós prometidas de 650 toneladas, não recebemos sequer uma grama dêste material. Não resta outra alternativa, portanto, se não recorrer à importação e em particular aqui cabe agora a pergunta do Rocha Vieira se êsses países nos poderão fornecer essas chapas. Quero fazer uma consideração quanto à qualidade. O que sabemos quanto à qualidade, dimensões e tolerâncias dimensionais das chapas chilenas ou da dos países da Cortina de Ferro? Gostaria que o Sr. Sydney A. Latini pudesse informar alguma coisa a respeito; entre parenteses, e como economista, também a questão de preços. Sabemos que as chapas 20 da Cia. Siderúrgica Nacional custam cêrca de Cr\$ 16,78 por quilo e para cobrir o déficit daquelas chapas que ainda nos faltam, estamos importando dos Estados Unidos a Cr\$ 41,00, e alguns centavos, isto é, 300 % do prêço nacional. Este fato generalizando-se viria onerar ainda mais prêço do nosso veículo.

SR. SYDNEY A. LATINI — Devo informar também que a filosofia básica do GEIA é a de não interferir diretamente ou interferir o mínimo na iniciativa privada. Apenas sugerimos, às vêzes coordenamos e outras vêzes, ainda, procuramos facilitar. A iniciativa, porém, deve caber às emprêsas. Parece-me que cautelosamente mencionei que se cogita, neste momento de uma

aproximação, em primeiro lugar, com o Govêrno chileno para verificarmos se há realmente excedente exportável da usina de Hauachipato. A informação que temos é que essa usina tem capacidade de 350 mil toneladas por ano e que teria um excedente de 100 mil toneladas, e, segundo fui informado, é preponderantemente de chapas. Procurei, realmente, algumas informações mais precisas sôbre o assunto e ainda não as obtive. Numa reunião realizada entre o GEIA e os produtores de veículos, tive a oportunidade de lançar a idéia e pedir que, através de contactos comerciais, se procurasse obter essas informações. Porém, parece-me que o problema de investigar sôbre a qualidade e preço destas chapas, quer do Chile ou de outras procedências, cabe às indústrias automobilísticas. Fica o GEIA para facilitar aquilo que fôr possível: contacto com o Govêrno Chileno, influir na realização e negociação de possíveis acordos, enfim, colher as idéias dos industriais procurando colaborar com êles. O GEIA não pretende importar chapas nem sugerir ao Govêrno que importe chapas.

Essa a informação.

ENG. ROBERTO ROCHA VIEIRA — Pergunto se outros consumidores de chapas desejam manifestar-se sôbre o assunto. (Pausa) Não mais havendo quem deseje manifestar-se para falar sôbre êsse item, passemos ao seguinte que se refere a aços especiais. Êsse assunto já foi abordado ontem.

Foi feita referêcia a um trabalho de padronização, de autoria do Eng. Alberto Pereira de Castro, do Eng. Paulo Ivany, do Eng. João Mendes França e de outros e ao qual houve emendas do Dr. Theodoro Niemeyer. Êsse trabalho foi entregue à ABNT para estudos e parece que estão aguardando as conclusões. Então, eu perguntaria se alguém deseja se manifestar sôbre êste assunto, sôbre a questão de quantidade e de qualidade de aços especiais. (Pausa)

Não havendo ninguém que queira falar sôbre êste item, vamos abordar um item considerado muito grave pelo conferencista, que é o problema do abastecimento de borracha. Êle deixou a sugestão de que deveremos tratar imediatamente da importação de borracha sintética. Eu pediria aos presentes que se manifestassem sôbre êste assunto.

SR. VICENTE MAMANNA NETO — O Sr. orientador dos debates, num dos itens anteriores — o de chapas — perguntou se algum consumidor de chapas ainda desejava falar. Como eu não sou consumidor de chapas particularmente, não pedi a palavra. Mas em todo caso estamos verificando que não existe mesmo problema de chapas. Porque o Chile está alí mesmo, com 100.000 toneladas em disponibilidade. Nós temos os caminhões e os jipes, que poderão ser trocados pelas chapas. Como a chapa pode ser vendida na base de dólar, e o jipe também, acredito que não haja dificuldade de troca. A única dificuldade é que

como o Chile é um país muito frio, talvez eles só produzam chapas frias. (Risos)

Quanto à borracha, pelo que verificamos, o plenário não se manifestou sobre o assunto, muito embora ele seja de muita importância. Quer-nos parecer que o Banco da Borracha, que está estruturado para tratar desse assunto tecnicamente, financeiramente, economicamente e por outros meios, é o único órgão que poderá dizer a última palavra sobre a borracha. Se amanhã os nossos automóveis e caminhões não tiverem pneumáticos na linha de montagem para sair e serem vendidos, nós então iremos dizer: pois é, a culpa é do Banco da Borracha, que não providenciou a borracha. Dessa forma, tenho a impressão de que seria interessante provocar um debate no plenário, para que seja agitado esse problema com o valor que ele realmente merece, porquanto temos verificado que de tempos em tempos a crise da borracha demonstra-se, e bastante grave, colocando as fábricas em regime de trabalho diminuído e criando ambiente favorável à elevação de preços e a uma porção de outras dificuldades, sem contar aquelas que adviriam com essa falta no futuro. Seriam muito mais graves, porquanto colocariam em perigo todo um setor que será de grande importância para o nosso país. Porque hoje a produção de 30.000 a 40.000 veículos ainda pode ser atendida com importações urgentes, feitas até de avião. Mas quando tivermos uma produção de 200.000 veículos, o problema tomará proporções muito maiores.

Sr. Presidente, eu acredito que a solução deve ser encarada com bastante objetividade e que as recomendações do GEIA devam ser feitas diretamente ao órgão competente, com uma **constante verificação** do andamento dos trabalhos, no sentido de nos poupar futuros aborrecimentos, que serão dos mais graves.

E' só, Sr. Presidente. (Palmas)

CEL. ARTHUR OSCAR SOARES FUTURO — Eu gostaria de indagar do conferencista qual é o resultado que se pode esperar das plantações de borracha que, por força de lei, as companhias tinham que fazer e que, pelas notícias que temos, já devem ter sido iniciadas há mais de cinco anos. Qual seria o volume de produção que se poderia esperar, nos próximos três ou quatro anos, dessas plantações feitas pelos fabricantes de produtos de borracha?

SR. SYDNEY A. LATINI — Eu não possuo dados em meu poder, relativamente à produção de borracha natural que se pode esperar dessas plantações já feitas. Acredito que para esses próximos quatro ou cinco anos será muito pequena. A intensificação do plantio de seringueiras está ocorrendo precisamente agora. Maiores investimentos estão sendo estudados neste momento e algumas iniciativas existem no Estado da Bahia e mesmo no Estado de São Paulo. Mas, como tive oportunidade de mencionar na palestra, essas plantações exigem investimentos vultosos e, mais do que isso, teremos que aguardar de oito a

nove anos para que os primeiros resultados sejam colhidos. Naturalmente, a solução do problema do abastecimento da borracha, através do plantio, é a longo prazo. Nós não poderemos esperar oito ou nove anos para solucionar a questão.

Além da produção de borracha sintética no país, problema que está sendo encarado seriamente pelo Governo, esperando-se o início da sua produção para, possivelmente, 1960, o GEIA teve oportunidade de sugerir a importação imediata de borracha sintética, que, além de ser mais barata, pode ser suprida com maior segurança, porque é importada dos Estados Unidos, embora tenhamos de gastar os nossos preciosos dólares. Mas, de qualquer forma, oferece maior segurança.

Infelizmente, não se apresenta — e por isso mencionei que é um problema da maior gravidade — uma solução ótima a curto prazo para o problema do abastecimento da borracha. A solução é difícil e envolve, de qualquer forma, a importação, evidentemente.

Como tive oportunidade de mencionar, não está ligado ao GEIA a solução desse problema. Há um órgão especializado do Governo e mais de uma agência governamental incumbidos de solucioná-lo. Não obstante, como a produção de pneumáticos se enquadra na de auto-peças e como o seu fabricante é um sub-contratador da indústria automobilística, os seus planos de ampliação estão sendo aprovados pelo GEIA. Este órgão, portanto, tem colaborado na solução do problema. Ainda agora, para a crise que está ocorrendo — e que foi prevista há alguns meses — o GEIA teve oportunidade de fazer recomendações, diretamente e em caráter de urgência, ao Sr. Presidente da República para acelerar a importação de borracha. Sua Excelência tomou imediatas providências, tendo havido, apesar disso, um atraso no embarque dessa matéria prima, de procedência asiática e, pelo que eu li hoje nos jornais e pude constatar mesmo numa das fábricas da Goodyear, duas fábricas: a Goodyear e a Firestone, estão fechadas — felizmente parece que por poucos dias. O carregamento está em Santos e em vias de chegar às fábricas.

Era o que eu tinha a informar.

SR. WALDO ROLIM DE MORAES FILHO — O problema da borracha para a indústria de pneumáticos tem-se apresentado como um problema quase crônico nos últimos anos. Ainda há pouco mais de um mês, foi publicado o relatório do Banco de Crédito da Amazônia, em que foi muito bem exposta a situação da produção da borracha natural do País em comparação com a evolução do consumo e pelo qual se podia ver que o esforço que o Banco de Crédito da Amazônia estava fazendo na região amazônica para incentivar e desenvolver a produção da borracha, não podia mesmo acompanhar o desenvolvimento do consumo e já havíamos atingido uma situação de déficit na produção nacional em relação ao consumo. Esse déficit, certamente,

irá tomar tais proporções nesses próximos dois anos, que se tornava urgente a instalação no País de uma fábrica de borracha sintética.

Infelizmente, conforme se pode observar e consta até do relatório, a instalação dessa fábrica de borracha sintética estava a braços com um problema que não sei se já foi resolvido, parece que não, mas que ameaça atrasar ainda mais a concretização desse empreendimento tão necessário, para não dependermos da importação da borracha estrangeira. Isso porque parece que há uma disputa entre o próprio Banco de Crédito da Amazônia e a «Petrobrás» a respeito de qual dessas entidades ficará responsável pela exploração dessa usina de borracha sintética.

Gostaria de saber se o GEIA está acompanhando, como deve estar, esse problema, porque o grosso da produção de borracha, sem dúvida alguma, é dirigido para a fabricação de pneumáticos, e a indústria de pneumáticos é quem mais sofre com o problema, e se isso não poderá atrasar ainda mais a instalação dessa indústria de borracha sintética no País.

SR. SYDNEY A. LATINI — Segundo me consta, não há qualquer disputa entre o Banco da Borracha e a «Petrobrás» em relação à borracha sintética no País. Há três propostas: duas propostas de empresas privadas, e uma da «Petrobrás» neste momento sob a consideração do Conselho Nacional do Petróleo. Tenho acompanhado, através do representante do Conselho do Desenvolvimento no Grupo de Trabalho que estuda o assunto, a evolução das discussões, e a informação que tive na véspera do meu embarque para São Paulo é que ainda esta semana o Conselho Nacional do Petróleo deverá decidir sobre uma das três propostas. Não posso informar sobre qual delas recairá a preferência do Conselho Nacional do Petróleo, mas acredito que a solução será rápida, porque o Presidente da República está pessoalmente empenhado numa solução rápida para o problema.

ENG. ROBERTO ROCHA VIEIRA — Pergunto aos representantes das fábricas de pneumáticos, da Firestone, da Goodyear, da Pirelli se não querem trazer seu depoimento sobre esse assunto. Ninguém mais deseja manifestar-se sobre o assunto da borracha, que foi muito bem colocado e exposto pelo conferencista?

SR. SYDNEY A. LATINI — Para que não saíamos desta conferência excessivamente pessimistas a respeito do problema da borracha, quero lembrar o seguinte: o Brasil ainda é um dos seus maiores produtores e o fato de termos que enfrentar a sua escassez não deve atemorizar-nos nem constituir maior empecilho para a implantação da indústria automobilística no País, mormente se lembrarmos que os grandes consumidores do mundo, como os E. Unidos e a Alemanha não produzem uma grama de borracha natural, importando-a em toda a sua totalidade. Na realidade ainda somos um dos maiores produtores

de borracha natural do mundo. Temos perspectivas de vir a produzi-la em quantidades crescentes desde que tenhamos paciência e esperemos 7 ou 8 anos, que é o ciclo do crescimento vegetativo da borracha. No Brasil estão sendo feitos esforços nesse sentido e, com o tempo, o Brasil poderá voltar a ser o maior centro produtor de borracha natural do mundo. Estão sendo feitas grandes plantações na Bahia e em São Paulo.

A Companhia Goodrich, que irá instalar uma grande fábrica de pneumáticos no País, está em negociações com o Governo da Bahia sobre a possibilidade de se fazer uma importante plantação naquele Estado. Portanto, devo informar que não devemos sair daqui como se fôssemos «pessimistas clássicos», pensando que a indústria automobilística está muito afetada com êsse problema. Ao contrário. O Brasil ainda está em condições excepcionais em relação aos fabricantes de todo o mundo, porque estamos enfrentando um problema passageiro ou a curto prazo e não de solução difícil, a longo prazo. O Brasil é um dos países que talvez oferece melhores perspectivas em relação ao suprimento de borracha.

ENG. ROBERTO ROCHA VIEIRA — Passaremos a discutir o segundo item da Ordem do Dia de Hoje, que é «Mão de obra especializada — «know-how» estrangeiro».

O grande impacto da indústria automobilística sobre êste problema tornou-o um problema de grande importância, e como o conferencista expôs um trabalho que foi feito pelo SENAI, pediria ao Dr. Ítalo Bologna, do SENAI, aqui presente, que se manifestasse e fizesse uma exposição sobre o trabalho que vem realizando.

DR. ÍTALO BOLOGNA — Como expôs o conferencista, achase em fase de conclusão um estudo do levantamento completo das necessidades de mão de obra na indústria automobilística, e o conferencista já antecipou algumas conclusões que vão resultar dêsse estudo.

O estudo está na sua fase final no Rio de Janeiro e, a seguir, os órgãos regionais e particularmente São Paulo, onde está a maior concentração da indústria automobilística, o órgão regional de São Paulo entrará em entendimentos com as indústrias para realizar os planos de treinamento que resultarem dêsses estudos finais.

Devo informar, a título de esclarecimento, que o setor das indústrias mecânicas e materiais elétricos, o chamado Grupo XIV é aquêle que apresenta o maior surto de crescimento de mão de obra.

Basta dizer que, em dez anos, essa mão de obra tem duplicado e, dentro do grupo mecânico e de material elétrico, então, a indústria automobilística está com um impacto muito forte.

Conforme os números indicados pelo Dr. Sydney A. Latini, êsse crescimento é vertiginoso, de modo que temos que encarar a solução do problema sob uma linha de emergência, a não ser

para aquêles ofícios, aquelas qualificações que, em quantidade diminuta, possam ser levadas a cabo pelas escolas do SENAI.

A ampliação da rêde de escolas do SENAI é lenta, de modo que todo o problema será atacado em linhas de emergência, que resultarão dos acordos que o SENAI fará com as emprêsas interessadas, no sentido de levar a cabo um programa de treinamento em diferentes níveis, parte na indústria, parte na escola ou simplesmente na indústria, conforme as qualificações decorrentes dessa análise que se está fazendo.

Informo que, independentemente dessas conclusões, o Departamento Regional de S. Paulo está ao dispor das indústrias automobilísticas para, imediatamente, iniciar planos de treinamento.

Dentro dessa linha, informo ainda que já estão articuladas com o SENAI, e possuindo já os centros de treinamento, duas emprêsas automobilísticas que são a Mercedes-Benz e as Indústrias Romi, através da sua Fundação. Já estão funcionando nessas emprêsas centros de aprendizagem para satisfazer às necessidades mais prementes, àquelas profissões qualificadas ligadas à manutenção mecânica e a ferramenteiros.

Estas as informações sintéticas que eu queria prestar, e diria que, uma vez concluído o estudo e submetido ao sub-grupo do GEIA e, evidentemente aos representantes das indústrias, nada impedirá que se inicie êsse programa de treinamento que, conforme já disse, tomará um aspecto de emergência.

Aliás, o surto da mão de obra da indústria no Grupo 14 é de tal maneira rápido que essa formação da mão de obra por muitos anos se fará ainda segundo um plano de emergência, e, para isso, está o SENAI devidamente preparado no sentido de trabalhar, não apenas através das suas escolas, com cursos regulares para a formação de menores e aperfeiçoamento de adultos como também assistindo e prestando sua orientação à indústria em programas de treinamento realizado no próprio trabalho.

Eram as informações que eu queria dar.

SR. VICENTE MAMANNA NETO — Apenas eu gostaria de obter uma informação do Professor Ítalo Bologna.

Temos informações de que está sendo processada a importação de vários milhões de dólares de máquinas modernas para serem entregues às escolas do SENAI e suas novas ampliações também. Eu desejaria ter uma idéia de a quanto monta essa importação e dos tipos de novos equipamentos que serão entregues ao SENAI.

DR. ÍTALO BOLOGNA — No sentido de equipar e reequipar as Escolas do SENAI do Brasil todo, o seu órgão nacional estudou e está procurando obter, um plano de financiamento nos Estados Untdos. Devo informar que, em princípio, já está aceito; esse financiamento será feito pelo Eximbank, e se destinará, em sua grande maioria, às Escolas do SENAI da região de São Paulo, pois evidentemente que o Estado de São Paulo é o que tem

maior responsabilidade e maiores encargos no treinamento do pessoal.

Trata-se aí da importação de máquinas especiais, isto é, de máquinas que não são fabricadas ainda entre nós e, sobretudo, visando a desenvolver a aprendizagem em setores especializados da Mecânica; de modo que serão frezadoras, retificadoras, tornos especiais etc., equipamentos todos de importação, porque não existe ainda em nosso país a fabricação regular.

Esse equipamento destinado a São Paulo importará, aproximadamente, em US\$ 1.500.000,00. Estão êsses entendimentos ainda numa fase inicial e não se espera que antes do fim do ano se ultimem. Quer dizer, será um equipamento que virá realmente enriquecer as oficinas de aprendizagem das Escolas do SENAI, porém achamos que antes de 1959 não começaremos a receber êsse equipamento.

ENG. ROBERTO ROCHA VIEIRA — Tem a palavra o Sr. Ramis Gattás.

SR. RAMIS GATTÁS — Sr. Conferencista, não poderemos nos furtar ao imperioso dever de consciência de trazer a seguinte contribuição a êste magnífico Plenário: o ano passado, a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, preocupada com o problema do desenvolvimento industrial do país, esteio fundamental de todo o desenvolvimento econômico do país, alertou a Nação sôbre a necessidade de os poderes públicos se darem conta da necessidade de planejar também na alta esfera federal um ensino técnico e industrial do país.

Somos dos mais otimistas quanto à formação da nossa mão de obra, mas, face à projeção da demanda da mão de obra, de acôrdo com os planos, não só do desenvolvimento automobilístico, mas de outros setores da indústria, não podíamos e não podemos realmente deixar de lado problema tão sério, que tem raízes fundas e é bem mais complexo do que à primeira vista parece.

Já no ano passado, por ocasião do Fórum Teófilo Ottoni, que se realizou sob os auspícios do Correio da Manhã e da Federação das Indústrias, o problema foi debatido em profundidade.

Naquela ocasião, foi transmitido ao Sr. Ministro Lúcio Meira, um dos homens que mais se vem preocupando com o problema em tôda a sua extensão, foi alertado, como foram alertados os homens públicos que participaram daquele conclave, da necessidade de o govêrno tocar para a frente aquela célebre mensagem pela qual o Sr. Presidente da República convidava o Legislativo Federal a, realmente, traçar rumos definitivos para o ensino, numa reforma de base de alto a baixo, para dar ao país os técnicos de que necessita nessa fase decisiva do seu desenvolvimento econômico e social.

Já são decorridos vários meses, e parece-me que a nossa esperança já não é tão fundada, de vermos, na esfera federal, uma solução de profundidade, nos têrmos da magnífica mensa-

gem do Sr. Presidente da República, para dar ao país uma estrutura de ensino compatível com as nossas necessidades hodiernas.

Verificamos que a iniciativa particular, que em São Paulo tem de cuidar do problema — e o exemplo da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo é marcante — viu-se na contingência de encampar as responsabilidades financeiras da Escola de Engenharia Industrial e, desta maneira, permitir que um dos grandes estabelecimentos de formação de engenheiros de São Paulo não parasse suas atividades, para que não viesse a faltar aquêlo punhado de técnicos que essa Escola fornece ao trabalho de S. Paulo.

De outro lado, porém, verificamos que não tem havido maiores estímulos em outros setores. Uma verdadeira campanha foi encetada na Federação das Indústrias de São Paulo e através da imprensa de São Paulo, a fim de possibilitar condições para o desenvolvimento do ensino superior, visando à formação de engenheiros.

Depois de um trabalho intenso, conseguiu-se que a maior Escola de Engenharia de São Paulo ampliasse o seu quadro de matrícula de 180 vagas para 270. Este ano, pois bem, verificamos que de bem acima de mil candidatos, não foram aprovados mais do que cento e poucos, de maneira que não foram nem sequer preenchidas as 270 vagas. Há qualquer coisa de desolador nisto. Ou o nosso ensino secundário está totalmente arruinado ou, então, há um rigor qualquer que realmente está impedindo que a indústria de São Paulo tenha, na hora exata, os engenheiros de que necessita. Entendo bem que não é problema para o GEIA, mas entendo também que, se não se fizer um GEIA para o ensino do País... (Palmas) ... o problema continuará em «berço esplêndido», como vem sendo mantido desde o tempo de Francisco de Campos, desde o tempo dos Capanemas, etc., etc. O problema é da mais alta importância. E se pudesse o GEIA, por indução, suscitar em outras esferas o seu dinamismo, para que o ensino caminhasse com o mesmo dinamismo com que caminha essa instituição, dentro do setor de sua especialidade, poderíamos, então, encarar com mais fundadas razões e otimismo o futuro do nosso desenvolvimento.

SR. SYDNEY A. LATINI — Veja Dr. Ramiz Gattás que os anseios e as aspirações da Indústria são bem compreendidos pelo atual Governo. Não sei se está informado de que funciona no Conselho de Desenvolvimento, já há alguns meses, realizando um trabalho realmente notável e pela primeira vez realizada neste País, um Grupo de Trabalho denominado Grupo de Trabalho de Educação Para o Desenvolvimento, que procura fazer precisamente aquilo que o GEIA está fazendo no setor automobilístico, isto é, procura coordenar todos os esforços planejando uma solução em etapas com graus de prioridade. É um trabalho realmente grande, gigantesco, penoso, porque é a primeira vez que

se realiza no Brasil um estudo de caráter econômico, uma verdadeira análise econômica da necessidade da mão-de-obra em todos os setores e esferas. Cogita-se, neste momento, de mobilizar muitos recursos em moeda nacional e em divisas, para preparar o pessoal necessário, para as tarefas do desenvolvimento econômico. Este trabalho está sendo realizado. Infelizmente, a tarefa é grande demais para que possa ser realizada por um governo apenas. Naturalmente este Governo espera anunciar, dentro em breve, as bases deste grande programa e alguns outros governos terão de prosseguir para encontrar a solução definitiva. Quero lembrar apenas que o problema da formação de técnicos, esse problema da escassez de mão-de-obra especializada, infelizmente, não é só problema brasileiro; é um problema que preocupa também muitas nações como os Estados Unidos. Ainda recentemente tive a oportunidade de ler em documento da maior significação, do sub-Comité do Senado Americano em que se dava um balanço das condições de formação do pessoal especializado, técnicos e cientistas nos Estados Unidos, na Rússia e Europa Ocidental; e dava uma conclusão um tanto desanimadora em relação ao progresso realizado nos Estados Unidos nos últimos anos e a dificuldade que a Indústria americana vem enfrentando nesse setor. Parece, dizia-se no comentário, que a mocidade americana se está desinteressando cada vez mais de dedicar-se aos estudos técnicos; está-se encaminhando para as atividades comerciais. Na Europa, o problema é da maior gravidade e seriedade: também é a luta que vem enfrentando a própria indústria automobilística européia. Lá estive há cerca de dois meses, em contacto com várias indústrias de automóveis que enfrentam problema muito parecido com o nosso. De forma que se trata de um problema que está sendo enfrentado pelo desenvolvimento industrial e que tem de ser solucionado por todos os países do mundo em face do desenvolvimento industrial extraordinário, da evolução da tecnologia, da ciência no mundo e que naturalmente está procurando ser solucionado no Brasil na medida de nossas forças. Quero apenas lembrar que o trabalho que vem sendo realizado pelo SENAI, de há muitos anos, é um trabalho magnífico e que melhor do que ninguém os próprios industriais podem testemunhar. O SENAI está preparando mão-de-obra para o atendimento do nosso crescimento vegetativo. É um trabalho que vem sendo realizado há anos, sendo, agora, a indústria automobilística a maior beneficiária desse esforço. Quero dar o meu testemunho de que o SENAI vem colaborando com o GEIA com o maior entusiasmo. Este Grupo de trabalho ao qual já me referi é praticamente da iniciativa do SENAI, apenas coordenado pelo GEIA. O trabalho técnico do SENAI é magnífico, extraordinário. Os industriais terão oportunidade de conhecê-lo na sua plenitude dentro de mais algumas semanas possivelmente. Parece-me, segundo tudo indica, que, a não ser no que diz respeito à formação de técnicos do mais alto nível e,

sobretudo, como disse em minha palestra, o problema da preparação de homens para postos de direção, de administração das empresas, o problema da formação de mecânicos, de chefes de pessoal de nível médio não apresentará maiores dificuldades. Pelo menos o SENAI, com o seu esforço e a sua esperança, não se mostra temeroso de enfrentar o problema. Ele acredita que não haverá problema agudo de mão-de-obra para a indústria automobilística nesses próximos anos pelo menos.

CEL. OSCAR SOARES FUTURO — Gostaria de acrescentar algumas palavras a respeito da formação dos engenheiros para a indústria automobilística. Na Fábrica Nacional de Motores tenho sentido grande dificuldade no recrutamento de engenheiros para colaborarem em nossos planos. Verificamos que os engenheiros estrangeiros dificilmente se adaptam ao nosso sistema de trabalho, ao sistema de trabalho da fábrica, e os engenheiros mecânicos, os engenheiros de automóvel, brasileiros, eram muito escassos. Três anos atrás tivemos necessidade de contratar engenheiros civis para serem treinados especialmente para a especialidade que desejávamos. Graças a Deus, atualmente, temos um corpo razoável de engenheiros e continuamos contratando quinto-anistas da escola de engenharia para serem treinados. Em pouco tempo perfeitamente se adaptam. Falta a êsses rapazes a base técnica de engenheiros mecânicos e de engenheiros de automóvel para trabalharem com desembaraço, principalmente no início de suas atividades numa fábrica de automóveis. Êsses rapazes, por iniciativa própria promoveram um curso de extensão de engenharia mecânica, na Escola Nacional de Engenharia, curso que recebeu valiosa colaboração dos professores da Escola Técnica do Exército. Vou abrir um parêntese para explicar que a Escola Técnica do Exército tem, há vários anos, um curso de engenharia mecânica de automóvel, curso que já formou mais de 60 engenheiros que, infelizmente, não podem ser muito aproveitados porque o Exército é muito ávaro nesses engenheiros.

Êsse curso de engenharia mecânica, de extensão, que está sendo feito na Escola Nacional de Engenharia como especialização, ofereceu várias cadeiras de engenharia de automóveis, que estão sendo realmente ministradas por professores da Escola Técnica do Exército. E já está se cogitando da organização de um curso semelhante na Escola Politécnica da Universidade Católica do Rio de Janeiro. Sugerimos que o GEIA encoraje as escolas de São Paulo a estabelecerem também cursos de engenharia de automóveis para facilitar a preparação dos engenheiros que vão ser necessários aqui em São Paulo. E aventamos mesmo a idéia de um melhor aproveitamento das facilidades da Escola Técnica do Exército. Temos visto cursos valiosos serem dados lá a meia dúzia de oficiais apenas.

Se fôsse estudado um meio prático de dar curso de extensão a engenheiros mecânicos ou engenheiros civis, curso que pudesse ministrar os conhecimentos indispensáveis a formação

de engenheiros mecânicos de automóveis, seria uma coisa muito útil para a indústria automobilística em geral.

Sobre este assunto talvez o Cel. Odir pudesse acrescentar alguma coisa sobre os planos atuais. Porque até há bem pouco tempo a Escola Técnica do Exército só admitia para curso de extensão engenheiros formados que se comprometessem a trabalhar para o Exército. De lá para cá pode ser que essa situação tenha melhorado. Gostaria de saber a opinião do Cel. Odir.

TTE. CEL. ODIR PONTES VIEIRA — Inicialmente, respondendo ao Cel. Futuro, eu queria dizer que já estava inscrito para uma palavra a este auditório. E começarei falando sobre a formação de engenheiros na Escola Técnica do Exército.

A Escola Técnica do Exército surgiu em 1933, da Escola Nacional de Engenharia, antiga Escola Politécnica do Rio de Janeiro, devido à necessidade do Exército formar o seu próprio quadro de engenheiros, porque a indústria naquela ocasião não estava ainda à altura, em condições de fornecer o armamento que o Exército necessitava. Esses cursos nasceram na Escola Politécnica do Rio, abertos a militares e civis e mais tarde, em 1943, se não me falha a memória, transferiram-se para a Praia Vermelha, atual prédio da Escola Técnica do Exército, e assim vinha funcionando até esse ano.

Entretanto, o alto comando do Exército não ficou muito satisfeito com o resultado obtido. E com a experiência adquirida nestes últimos vinte anos o Sr. Ministro da Guerra determinou, no ano atrasado, que uma comissão estudasse esse problema. Os erros ou as deficiências apontadas foram duas. Em primeiro lugar, achava-se que era uma espécie de perda de tempo o oficial iniciar o seu curso na atual Academia Militar, perder alguns anos para ganhar experiência no trato com os homens da tropa para depois, como 1º tenente, alterar o seu rumo, passando de oficial de tropa para engenheiro. Então formava-se um engenheiro já quase capitão. Iria para uma fábrica adquirir experiência prática já numa idade madura, quando devia assumir funções de mando. A segunda deficiência foi esse fato de afugentar os civis, para os quais a Escola estava e está de portas abertas. Inicialmente havia a obrigatoriedade de o civil formado engenheiro-militar servir cinco anos, no mínimo, ao Exército. Para todos os que almejam exercer a sua profissão de engenheiro, evidentemente antes mesmo de terminar o curso, no 4º ano, já estão trabalhando junto a escritórios ou organizações industriais. E esse período de cinco anos preso por um compromisso ao Exército era um lapso na vida de um futuro engenheiro civil ou engenheiro mecânico.

O primeiro passo para a modificação do sistema foi dado em 1946, reduzindo-se esse interstício de cinco para dois anos. E mesmo assim a Escola continuou com a ausência de civis. De maneira que em 1956 o Ministro da Guerra nomeou uma comis-

são que estudasse e reorganizasse o regulamento da Academia Militar, tendo em vista começar a formação dos futuros engenheiros militares já na Academia. Essa comissão, da qual tive a honra de fazer parte, em 1956 e no ano passado trabalhou e entregou o seu projeto e êsse projeto já foi aprovado e é o atual regulamento da Academia Militar. Assim, no ano que vem o atual 1º ano passará para o 2º já com alguns cadetes que vão se dedicar de início à carreira de engenheiros-mecânicos e eletricitistas, etc.

Paralelamente, foi nomeada uma comissão para, na Escola Técnica do Exército, rever os seus programas, porque agora ela vai receber uma matéria prima mais nova. Serão os aspirantes que terminaram o curso na Academia Militar, já com dois anos de formação técnica, que irão completar êsse «curriculum» de engenharia mecânica na Escola Técnica do Exército em mais dois anos. De modo que teremos três anos na Academia Militar, um ano de estágio intermediário nas fábricas do Exército, e dois de complementação na Escola Técnica do Exército.

Não parou aí a determinação do Sr. Ministro da Guerra. A comissão tem ordens para, uma vez terminado êsse curso, o oficial e os civis formados por tôdas as escolas de engenharia do Brasil, poderem tirar cursos de pós-graduação. A intenção é abrir as portas mais ainda aos civis, porque chegamos à conclusão de que o Exército praticamente não precisará ampliar mais o seu número de fábricas. Ao contrário, à medida que a indústria brasileira fôr-se desenvolvendo, as fábricas do Exército deverão passar a centros de experimentação, a centros de experiência de planos de fabricação para entrega dessas experimentações ao parque industrial. E' a recomendação do Sr. Ministro, e a comissão presentemente está estudando a possibilidade de formar engenheiros desde as suas origens na Escola Técnica do Exército paralelamente aos cursos da Academia Militar, quando funcionarão na Escola Técnica cursos de formação para civis que queiram iniciar desde o ginásio a sua formação no Exército, incluindo cursos de pós-graduação para militares e engenheiros civis. E êsse curso de pós-graduação abrangerá tôdas as especialidades julgadas necessárias no momento. Será um curso flexível. Não haverá «curriculum» fixo. Poderão funcionar os cursos de acôrdo com a necessidade. Acredito que o curso de engenheiro para automóveis, que funciona desde 1947, possa ter um impulso muito maior, porque ficaremos liberados de uma série de cadeiras que até então eram obrigatórias e que não o serão mais, porque constituirão o «back-ground» dos futuros candidatos.

Em segundo lugar, falarei sôbre a Escola Politécnica da Universidade Católica, já citada pelo Cel. Futuro. Ela está em fase de estudos e em parte em fase de execução de um plano que envolve a criação de Institutos, do Instituto de Eletrônica e

de Metalurgia, com a finalidade de formação ou graduação de engenheiros, pós-graduação, e também de treinamento altamente especializado para grupos de engenheiros que devam assumir a direção em centros industriais.

No tocante à metalurgia, que foi pedida a minha colaboração para o projeto desse Instituto, ele já está sendo executado; os alicerces já estão lançados. Quando tive oportunidade de colaborar no projeto desse instituto, procurei dar-lhe aquilo que não pude dar ao meu curso de metalurgia na Escola Técnica do Exército porque estou amarrado à uma série de decretos legislativos. Então pude propor cadeiras que a prática na chefia do curso me indicou, principalmente a prática que consegui através dos três anos de permanência na Universidade de Stanford, na Califórnia. E esse projeto foi debatido em Congregação e está sendo estudado para efetivamente também permitir cursos de pós-graduação.

E finalmente, falando nos cursos de extensão da Escola Nacional de Engenharia, tomei parte no curso provocado pelos engenheiros civis da Fábrica Nacional de Motores, esse curso era inicialmente destinado a atender a um pedido de 21 engenheiros da Fábrica Nacional de Motores, e que naturalmente, numa espécie de propaganda, se elevou para 45, congregando engenheiros civis que estavam desempenhando funções de engenheiros mecânicos e técnicos em estabelecimentos como a General Electric, a Cia. de Petróleo «Gulf» e em vários centros industriais do Rio de Janeiro. Esse curso está em vias de conclusão. Foi um curso de dois anos de complementação de toda a cadeira do currículo de engenheiro mecânico, aprovado pela Congregação da Universidade do Brasil.

É pensamento do atual diretor da Escola Nacional de Engenharia fazer o mesmo para engenheiros civis que queiram ou estejam exercendo funções de engenheiros eletricitas. De maneira que esse curso, acredito, pelos resultados que vêm sendo alcançados, será ampliado, como disse o próprio diretor, para aqueles, um tanto desajeitados: «São engenheiros civis que por força das circunstâncias não estão exercendo suas funções».

Terminando, queria corroborar com a palavra do ilustre representante da Federação das Indústrias de São Paulo, sobre o alto nível de reprovações das escolas, que vem sendo uma realidade e vejo que houve aqui em São Paulo e no Rio de Janeiro também. Na Escola Técnica, para dar apenas um exemplo, neste ano havia 96 vagas para civis e militares. Apresentaram-se 65 candidatos. Sete foram aprovados nos exames. Isso demonstra que não é questão de exame apertado, como de início pensamos; é questão de nível de formação secundária que vem descendo dia a dia.

De forma que esta é uma sugestão para que o GEIA faça esforços conjuntos para união, para a padronização desse curso,

vamos dizer, estender até o curso secundário, que está também deficiente — não sei qual a razão — mas vem apresentando resultados deficientes dia a dia.

Era o que queria declarar. Obrigado.

ENG. ROBERTO ROCHA VIEIRA — Tem a palavra o Presidente do Centro Moraes Rego.

SR. MARCO MANFREDI — Eu gostaria de relembrar, a respeito do problema levantado, que o Centro Moraes Rego, prevendo com bem 6 anos de antecedência a falta de técnicos especializados, tem desenvolvido uma campanha de esclarecimento dos alunos do curso secundário, por meio de palestras e de filmes, quer na Capital, quer no Interior. Conseguimos, através dessa campanha de esclarecimento, elevar o número de alunos do curso de engenheiros de Minas e Metalurgistas da Escola Politécnica, na média de 2 para 20 alunos por ano.

Para citar um exemplo, o curso de Metalurgia da Escola Politécnica, que em 1952 tinha 12 alunos nos 6 anos, numa média de 2 por ano, agora, no primeiro ano tem 27 alunos, só para o curso de Metalurgia.

Êsses cursos foram reestruturados e divididos em cursos de Minas e de Metalurgia. O curso de Metalurgia consta de cadeiras especializadas e conta com o apôio também do Instituto de Pesquisas Tecnológicas, quer na parte de professôres, quer na parte de laboratório e instalações, e está perfeitamente em condições de fornecer técnicos quer para a indústria automobilística, quer para a indústria metalúrgica em geral.

SR. HÉLIO AZEVEDO — da Escola de Engenharia de Belo Horizonte — Como estamos aqui falando de uma matéria prima também importante para a indústria automobilística e como faço parte de uma organização que fornece essa matéria prima, isto é, o pessoal da Escola de Engenharia, gostaria também de fazer algumas declarações. Primeiro: é exatamente muito importante essa seleção de rapazes que entram na Escola de Engenharia.

Devemos constatar — e tive a curiosidade há mais de 4 anos, durante os exames vestibulares de diversas escolas — que a porcentagem de alunos que entram em escolas de engenharia são da ordem de 20 % daqueles que se candidatam nos exames vestibulares. Essa porcentagem, que em algumas escolas, como tenho observado até o ano passado foi de 10 %, nunca vai além, nas escolas brasileira, de 30 %. E' realmente um número desolador.

Há outra coisa: o currículo que êsses rapazes querem cursar. De maneira que, 90 % dêsses rapazes procuram o curso de Engenharia Civil. E' de se lastimar que dêsses 90 % que se formam em Engenharia Civil, 50 % depois de formados são apenas vendedores de lotes de terreno e apartamentos. Quer dizer, são verdadeiramente prejudiciais à industrialização do Brasil.

De outro lado, tivemos a experiência do Centro Moraes Rego fazendo a propaganda do curso de Metalurgia e de Minas, o alto e eficiente índice que deu como resultado, aumentando o número de alunos nos cursos de Metalurgia e de Minas, de que tanto necessita o Brasil.

A «Petrobrás», que é a maior solicitadora de engenheiros geólogos, vem fazendo campanha nesse sentido, conseguindo até realizar cursos especiais, e são vários, no Rio Grande do Sul, em Ouro Preto, em Recife e um em Salvador. Quanto à indústria automobilística, que está interessada, as indústrias necessitam de engenheiros de automóveis. Seria necessário, e aí vai a minha sugestão, essas indústrias fazerem a propaganda, ou através de diretórios acadêmicos, da necessidade desses engenheiros.

Pela própria exposição do conferencista verificamos que pelo «know-how» o que o Brasil vai precisar gastar em 1960 é da ordem de 16 milhões de dólares. Não é somente no preparo de engenheiros, mas também de «royalties» que tem que pagar. As escolas de engenharia terão que fornecer não só o material humano como estudos e pesquisas na substituição de certos materiais de automóveis. Para isso é preciso haver um conagraçamento, uma reunião de engenheiros entre as diversas indústrias com as diversas escolas, dizendo o de que elas mais necessitam, não somente engenheiros mecânicos, mas as falhas que apresentam os engenheiros das suas indústrias.

Faço uma sugestão, como que um apêlo aos industriais para que procurem as escolas de engenharia para dizer aos professores e diretores qual o tipo de engenheiros de que necessitam, porque acho que engenheiro de automóveis é apenas uma complementação de engenheiro mecânico e metalurgista, e que, com pequeno acréscimo no currículo, poderiam fazer essa especialização sem muita dificuldade para as escolas. Era o que tinha a dizer.

ENG. HEITOR GONÇALVES — Está sendo examinada a situação de falta de técnicos para a indústria automobilística. Estamos preocupando bastante com a situação real de falta de técnicos, mas creio que pouco, acho, afinal, que nada foi dito aqui sobre as causas dessa falta de técnicos.

Eu perguntaria: por que esses engenheiros civis que o ilustre diretor da Escola de Engenharia de Belo Horizonte mencionou não foram exercer a profissão de engenheiros civis e se dedicaram à venda de lotes? Porque não era atrativa a profissão de engenheiro civil.

Quanto está ganhando um engenheiro civil que sai de uma Escola de Engenharia? Muito pouco. Talvez menos do que um torneiro mecânico na indústria mecânica.

O problema é uma questão de demanda de técnicos. A demanda parece que se esboça, mas ainda não é uma demanda atrativa para os futuros técnicos. Este é problema que precisa

ser examinado pelos elementos da indústria. A campanha para a formação de técnicos não terá sucesso se não houver condições para êsses técnicos exercerem a profissão após sair das escolas. Era o que eu desejava falar.

ENG. ROBERTO ROCHA VIEIRA — Devido ao adiantado da hora, vamos passar à discussão do item 3º do temário: «Política Tributária».

Nesse sentido, quero chamar a atenção dos senhores para uma proposta do Dr. Sydney A. Latini, da criação de um grupo de trabalho, do qual fizessem parte representantes do governo federal, representantes do governo do Estado e representantes da Federação das Indústrias, a fim de tratar da revisão do sistema de arrecadação especialmente do impôsto de vendas e consignações, isto visando que os esforços do GEIA, através da isenção de impostos e outras facilidades, não sejam prejudicados no seu objetivo de integração horizontal das indústrias, pelo fato de os fabricantes de veículos, a fim de evitarem as sucessivas tributações, passarem a fabricar êles mesmos as auto-peças.

Essa proposta da criação de um grupo de trabalho para essa revisão é importantíssima e uma idéia pioneira que foi apresentada nesta semana. Peço que ela seja debatida pelo Plenário e considerada com grande cuidado. Alguém deseja fazer uso da palavra?

SR. RAMIZ GATTÁS — O problema da incidência múltipla e cumulativa dos impostos sôbre materiais vem preocupando os interessados e os grupos de estudo desde o tempo da Subcomissão de Jipes, Tratores e Caminhões, porque desde então se delineou claramente que não seria possível realmente obter-se uma produção automobilística a preços realmente baratos se não fossem abolidas essas incidências múltiplas e cumulativas, tanto dos impostos federais como dos impostos estaduais.

A última reforma do impôsto de consumo não atendeu realmente a nenhuma das intenções, seja da produção, seja do próprio governo.

O Executivo enviou ao Congresso um projeto calcado em estudos de profundidade que, realmente, deveriam permitir uma reforma do impôsto de consumo em moldes concentâneos, não só com as necessidades do Fisco, mas condizente com as necessidades do desenvolvimento econômico do país.

Lamentavelmente, as intenções do Executivo foram frustradas. Lamentavelmente, aquêles estudos foram postos todos de lado e essas intenções do governo, de tornar mais econômico o impôsto, menos destrutivo o seu alcance, não foram aproveitadas pelo Congresso. Ao invés de uma reforma de base no impôsto de consumo, que é um dos mais onerosos impostos, e um dos mais desumanos impostos, porque é o consumidor que o paga, resultou uma reforma que manteve o critério anterior da incidência múltipla e cumulativa.

Que essa incidência é nociva, não há dúvida nenhuma. Mas que ela se torna realmente preocupante numa indústria de integração horizontal, como é a industrialização automobilística, isto também não pode passar despercebido a tantos quantos têm realmente interesse voltado para a solução dos problemas mais sérios dessa industrialização. Em outros setores, essa incidência múltipla e cumulativa é, não há dúvida, prejudicial. Mas neste setor ela é muito mais prejudicial, porque as fases de operação são múltiplas. Muitas vezes, mais múltiplas do que em outros setores, e essa cumulação é de tal ordem que, quando chega ao produto final, o imposto representa uma porcentagem sobre o valor do veículo realmente impressionante.

E' certo que, como o sabemos, para os caminhões e utilitários a tarifa isentou o imposto de consumo da venda do produto ao consumidor, mas não isentou aquelas outras incidências que chegam desde a matéria prima, digamos, do aço até o veículo. Essas incidências continuam realmente perturbando o preço dos veículos nacionais. No âmbito estadual, isto se verifica do mesmo modo. «Mutatis Mutandis», em cada operação vemos o serrote do imposto de vendas e consignações atirar uma parcela significativa para os cofres do Estado.

Realmente, o Estado necessita dessas parcelas, mas se se considerar o quanto de benefício poderá auferir o Estado em permitir o desenvolvimento mais pleno dessa industrialização, então verificaremos que realmente, se o governo do Estado, junto com o governo federal, estudarem num convênio a possibilidade de se acabar de uma vez por todas com essa incidência múltipla e cumulativa dos impostos federais e estaduais — muito terão contribuído para o desenvolvimento desse importante setor do trabalho nacional.

Muito lucrarão o próprio governo do Estado e o governo federal, nos resultados finais, se realmente abrirem mão de algumas parcelas nessas primeiras fases iniciais dessa industrialização.

A idéia proposta pelo Dr. Sydney A. Latini é, sem dúvida nenhuma, da mais alta importância, e tenho a certeza de que contará com a simpatia e o apoio de todo o setor da produção de material automobilístico.

ENG. ROBERTO ROCHA VIEIRA — Tem a palavra o Dr. Heitor Gonçalves.

ENG. HEITOR GONÇALVES — Ouvimos com satisfação as medidas enunciadas pelo ilustre Secretário Geral do GEIA, para que sejam sanadas essas dificuldades existentes na bi-tributação e, em certos casos, até tritributação na indústria automobilística.

Esperamos que, num futuro próximo, a indústria esteja livre desse peso e que o consumidor brasileiro esteja pagando menos esse ônus pelos seus veículos.

Agora, eu gostaria de saber qual o pensamento do GEIA sobre a situação existente, de uma certa disparidade, que não podemos negar, em relação às taxas de impôsto de consumo para os diferentes tipos de veículos, mesmo em relação ao impôsto de consumo do veículo, pago ao sair da fábrica.

Sabemos que os caminhões, os jipes e os utilitários estão isentos desse impôsto. Porém os veículos de passageiros, os automóveis, sofrem uma incidência de 15 % «ad valorem».

Essa taxa está, de maneira bastante pesada, onerando o preço final dos automóveis. Eu citaria como exemplo, só a título elucidativo, o caso do pequeno automóvel Romi Isetta. Esse veículo tem um preço de venda ao público de, aproximadamente, Cr\$ 200.000,00.

Ele está pagando só com o impôsto de consumo das peças isoladamente, impôsto de consumo do veículo, diversos pagamentos de vendas e consignações e mais uma pequena parcela de taxas alfandegárias pelos componentes importados, cerca de 51 mil cruzeiros. Quer dizer — temos mais de 25 % de impostos diretos recolhidos antes da venda do veículo. Ficaria bastante satisfeito de ouvir do Dr. Sydney A. Latini qual o pensamento do GEIA sobre essa incidência de 25 %. Isto deverá continuar ou será eliminado no futuro?

SR. SYDNEY A. LATINI — Embora não se possa, de forma alguma considerar o automóvel objeto de luxo — e recorde-me de que o Ministro Lúcio Meira, tôdas as vêzes que alguém falava em automóvel de passeio, êle corrigia para automóvel de passageiro, porque, na realidade, o automóvel não é instrumento apenas de passeio, é instrumento de trabalho — é inegável também que, numa escala de prioridades, o caminhão, os veículos chamados utilitários são de maior interêsse para a economia nacional ou de maior urgência. É mais importante que se promova a industrialização destes veículos do que a dos automóveis de passageiros. Tôda a regulamentação do GEIA distingue entre caminhões, jipes, utilitários e automóvel de passageiros. As facilidades, os estímulos concedidos à fabricação de automóveis de passageiros são menores do que os estímulos concedidos à fabricação de caminhões, jipes e utilitários. Naturalmente, dentro deste mesmo espírito que se concedeu isenção de impôsto de consumo para caminhões, jipes e utilitários é que não se concedem isenção de imposto de consumo para automóveis de passageiros.

Neste momento está funcionando no GEIA um sub-Grupo de Trabalho, estudando a possibilidade de se destinar uma parcela da produção de automóveis de passageiros aos choferes de taxis. Cogita-se também de enviar ao Congresso, pelo menos se pretende recomendar ao Executivo que encaminhe ao Congresso, u'a mensagem pedindo isenção de impôsto de consumo para os automóveis de passageiros destinados aos choferes de taxis.

E' a informação que deveria dar.

ENG. ROBERTO ROCHA VIEIRA — Pergunto ao Deputado Cunha Bueno, que se acha presente, se deseja manifestar-se sobre o assunto?

SR. CUNHA BUENO — Inicialmente, peço permissão para fazer uma retificação: não sou mais deputado. Agradeço a lembrança de haver o Roberto Rocha Vieira invocado a antiga condição de parlamentar.

Sobre essa questão de impôsto de consumo, eu entendo que o orador que me antecedeu está com a mais plena razão. Não conheço em detalhes a proposta feita ao plenário pelo Dr. Sydney A. Latini. Entretanto, com a minha prática de dez anos de vida política, creio que seria muito difícil se obter dos Governos Estaduais uma uniformidade no que diz respeito ao impôsto de Vendas e Consignações. Para que o plenário tenha uma idéia — e acredito que todos a tenham — basta dizer que, por exemplo, no Amazonas, o impôsto de Vendas e Consignações é de 11 %, enquanto que em outros estados não ultrapassa a taxa de 2,5 %. Assim, entendo que é perfeitamente recomendável — e aqui manifesto o meu agrado e o meu elogio — a proposta do Dr. Sydney A. Latini. Entretanto, desde já entrevejo que, no que diz respeito ao impôsto de vendas e consignações, será muito difícil obter uma uniformidade. Entretanto, no que diz respeito aos impostos cobrados pela União, acreditamos que tudo seja muito mais fácil e mais viável desde que qualquer proposta nesse sentido ficaria na dependência exclusiva do Poder Executivo a quem competiria enviar mensagem ao Legislativo, ao Congresso da União para aprová-la.

SR. SYDNEY A. LATINI — Se me permitir, Dr. Cunha Bueno, darei um esclarecimento: a minha proposta não é pròpriamente no sentido de uma uniformidade dos impostos de vendas e consignações em todos os Estados. Segundo entendi o ilustre ex-parlamentar julgou que minha proposta tivesse sido nesse sentido. Minha proposta é no sentido de que se promova um estudo para, em primeiro lugar, evitar que o impôsto de vendas e consignações incida sobre tôdas as diversas fases de processamento das inúmeras peças que constituem o veículo-automóvel e que são, em alguns casos, produzidas, podemos assim dizer, em várias fábricas, em várias etapas. Quando passam de uma fase de transformação para outra paga-se o impôsto de vendas e consignações e, depois, incide sobre o produto final, acabado, o mesmo impôsto de vendas e consignações. O mesmo ocorre em relação ao impôsto de consumo. Isto está, de certa maneira, frustrando um dos objetivos do GEIA, que é o de incentivar a indústria automobilística no Brasil, integrada no sentido horizontal. Nota-se uma visível tendência das emprêsas produtoras de veículos, pròpriamente ditos, de produzirem tôdas as peças. Pelo menos estou vendo maior número de peças de veículos do

que seria desejável para atender ao objetivo da integração horizontal. Ora, no meu modo de entender, isto contribui também, ainda que indiretamente, para encarecer o veículo, porque diminui a produtividade e a eficiência na fabricação. É evidente que se uma firma se especializa na fabricação, digamos, de caixa de mudança, produzindo-a para todos os tipos de veículos, é mais provável que se chegue a um custo unitário mais baixo do que se três ou quatro fábricas de veículos instaladas no Brasil produzissem, cada uma delas, caixas de mudança. Naturalmente haverá um aproveitamento maior deste equipamento das fábricas que se dedicassem à fabricação especializada de caixas de mudança.

Essa cobrança do impôsto de vendas e consignações em cada fase da fabricação, em cada etapa da transformação destas peças, está provocando uma integração vertical. O fabricante de veículos pretende naturalmente ganhar a diferença, essa diferença de pagamento de impostos sôbre impostos, que, de outra forma, teria de pagar para os sub-contratadores. O problema é complexo evidentemente, compreendendo facetas políticas e técnicos de difícil solução. Por isso é que me parece que se deveriam conjugar os esforços de técnicos do Estado S. Paulo, na matéria, com técnicos federais para reexaminar o assunto. O problema é da maior oportunidade no momento em que se realiza um considerável esforço para implantar a indústria automobilística no Brasil, que exige, por sua vez, uma fantástica integração e requer um elevado número de indústrias.

Era essa a minha resposta. E eu desde já peço o apoio do Dr. Cunha Bueno para que junto ao Govêrno do Estado de São Paulo se consiga atingir êsse objetivo.

SR. CUNHA BUENO — Evidentemente que estou de pleno acôrdo com o Dr. Latini. E a minha objeção foi a seguinte: é que em alguns Estados o impôsto de vendas e consignações representa quase que a totalidade da arrecadação do Estado. É o caso do Amazonas, onde, se não nos enganamos, o impôsto de vendas e consignações vai a cêrca de 90 % da arrecadação, do orçamento estadual. Portanto, o que eu dizia é o seguinte, que mesmo não se uniformizando a taxa do impôsto de vendas e consignações, em alguns Estados será mais fácil obter essa isenção, porque, evidentemente que no caso do Amazonas — tomemos êste caso para argumentação porque é o de taxaçaõ mais elevada — qualquer isenção importaria na realidade numa isenção maior do que num Estado onde êsse impôsto é apenas de 3%.

E como final, respondo ao Dr. Latini dizendo que estarei à disposição e farei todos os esforços nesse sentido.

SR. SYDNEY A. LATINI — Mais um esclarecimento ainda. Parece que o assunto é muito importante e eu gostaria de me esclarecer com os apertes da assembléia para tornar bem claro o meu ponto de vista. Em muitos casos não haveria necessidade

pròpriamente de se isentar do impôsto. O que se cogita, aliás, é de alterar a forma da arrecadação. Porque na realidade, digamos assim, o fabricante do veículo é um arrecadador para o Govêrno, transforma-se em verdadeiro arrecadador. Então, que pagasse êle um impôsto tão grande quanto a soma dos impostos pagos por todos os fabricantes de auto-peças e que êstes ficassem isentos dêsse pagamento. E' uma forma de arrecadar.

Posso adiantar aos senhores que na França, onde estive há dois meses, como disse, investigando e visitando indústrias automobilísticas, procurei saber como êsse assunto era tratado, como se cobrava o impôsto naquele País. Lá êles não têm pròpriamente um impôsto de vendas e consignações. E' um impôsto que se parece mais com o nosso de consumo. E a solução que encontraram pareceu-me muito prática. E' realmente o fabricante do veículo que paga o impôsto e há um pagamento proporcional ao valor final que o fabricante deveria pagar nas diversas fases de transformação. Se uma peça é fabricada 50 % por um sub-contratador e terminada na fábrica do veículo, então o fabricante da peça paga 50% daquêle valor final que deve incidir sôbre a peça e o fabricante do veículo paga os outros 50 %. Não há incidência de impôsto sôbre impôsto, como ocorre aqui. Talvez fôsse possível encontrar alguma coisa como êsse sistema francês, que também não conheço em profundidade, pois recebi apenas informações. Enfim, seria um assunto dessa natureza que deveria ser examinado por êsse grupo de trabalho que, me parece oportuno, seja criado.

SR. VICENTE MAMANNA NETO — Sr. Presidente. Eu acredito que chegou o momento de nós trocarmos tudo isso em miúdos. O que realmente preocupa a indústria de peças é não pròpriamente o sistema tributário, mas a tributação. Porque o que está havendo é o seguinte: eu vou dar um exemplo assim rápido para que se possa ter uma idéia. Nós temos o nosso grande amigo Roberto Jafet que vende o aço em lingotes de 2 polegadas para uma laminação. Êle faz a fatura e toca lá o seu impôsto de vendas e consignações. A laminação lamina para 1" ou 3/4" ou mesmo 1/2" e debita para uma trefilação e lá vai o impôsto de vendas e consignações. A trefilação dá uma trefiladazinha, só uma passadinha, e lá vai mais uma taxa de 3,41 % de impôsto. O fabricante toma a peça, dá uma cortadinha na ponta e, como não tem um aparelho para zincar ou cromear, manda para um zincador, que toca em cima dêle mais 3,5 % de impôsto. Volta para o fabricante da peça, que soma o impôsto, soma mais 3,41 % e esmurrá para aquêle penúltimo que vai juntar-se num outro conjunto que, como se fôsse um parafuso, vai ser colocado num sub-conjunto. Êste sub-conjunto é acabado acoplado a outra peça e toca para frente e mais 3,41 %. Quando chega na mão do montador já passou seis ou oito vêzes pelo impôsto de vendas e consignações.

Certamente que estamos chegando a um ponto que a diferença de preços, só de impôsto, já justificará ao fabricante de veículos comprar u'a máquina para fazer o seu parafuso em casa. Mas nós vamos verificar a desvantagem do processo. Primeiro, essa máquina não vai trabalhar 100% da sua capacidade. Envolverá uma série de outros impedimentos, quais sejam a questão da matéria prima, que será mais diversificada. Em vez do trefilador ter dez fregueses de parafuso, êle vai ter isso multiplicado por «n» fregueses. Então serão «n» número de bitolas, será capital que ficará congelado, já que verificamos que o nosso conferencista demonstrou que a situação do financiamento será séria para o futuro da indústria. Naturalmente, a indústria que vá por êsse caminho vai ter que aplicar dinheiro em equipamento, prédios, instalações, quando essas instalações já existem. E assim, criando maiores dificuldades no financiamento, na obtenção da mão de obra, porquanto um especializado em parafusos terá de fabricar os 10 ou 15.000 de que se compõe o veículo. E então cada fábrica terá o múltiplo de técnicos e de «know-how» importado. Aí teremos as maiores dificuldades, porquanto perderemos essa vantagem da horizontalização que para nós é da maior vantagem, pois a indústria automobilística, que nestes anos tem trabalhado com alguns sacrifícios da população, que teve de pagar o seu aprendizado, será completamente perdida e nós iremos reiniciar o aprendizado nas outras indústrias que se disponham a produzir essas peças.

Acredito que para o Estado, que é o maior interessado nesse impôsto, não deve ser visto o problema a curto prazo, como o simples plantador de alface que planta hoje para colher amanhã. O Estado não trabalha para isso. Mas o que êle precisa considerar é o volume de venda dêsse mercado, é o aumento do poder aquisitivo que forçará o consumo de outros produtos que vão pagar impôsto. Então, isso não seria mais do que fazer uma justiça: distribuir para outros produtos o que o veículo-automóvel ora implantado, está fazendo com o Brasil, quer dizer, dividir com outros para não sobrecarregar só êsse setor. Não contando com a necessidade que o país tem de criar tôdas as facilidades, e não só facilidades, mas estimular todos os produtores para que cheguemos ao final dessa obra com todos os resultados que nós estamos prevendo.

Eu desejo congratular-me com o Dr. Latini, porque êste é um dos problemas que vêm de há muito tempo preocupando o setor da indústria de auto-peças. Já na ocasião da última revisão do Impôsto de Consumo, tinha o nosso setor obtido dos assessores do Ministério da Fazenda e dos homens que estavam preparando essa legislação, um artigo de que todos os impostos pagos durante o processamento das peças seriam descontados no fim pelos fabricantes. Mas, acontece que êles não pagam impostos para vender produtos finais. Estão pagando todos

aquêles, o que é muito maior; dessa forma, tenho impressão de que o Impôsto de Consumo incide quase que do mesmo modo, não tão violento como o Impôsto de Vendas e Consignações, porque o Impôsto de Consumo não incide sôbre mão de obra, vamos dizer, sôbre serviço de pintura, sôbre tratamento térmico ou coisas dessa natureza. O Impôsto de Vendas e Consignações incide até na data que está em cima da nota.

Ficamos felizes por verificar que o GEIA está atacando o problema da forma que reputamos a mais sensata, isto é, colocando os homens que poderão ser os responsáveis por essa medida tão salutar, em contacto, em conjunto, para que dêse estudo resulte uma medida que reputamos urgente e necessária e de grande benefício não só para a indústria automobilística em particular, mas para todo o País, para todos os brasileiros.

ENG. ROBERTO ROCHA VIEIRA — Alguém mais deseja o uso da palavra :

SR. ORESTES GONÇALVES — Colaborando com a informação do Dr. Latini, quero dizer que no caso da França e da Itália também, em todo impôsto com características do Impôsto de Vendas e Consignações, de competência tributária dos Estados, há também essa possibilidade do último pagar acumulativamente o que os outros deixarem de pagar, mas em termos de ponderação. Não seria como no caso citado há pouco, oito vêzes 3,41, mas haveria a ponderção para que o último pagasse uma parcela representativa, mas que não prejudicasse a integração industrial do setor. Eram estas as observações que queria fazer.

ENG. ROBERTO ROCHA VIEIRA — Vamos passar ao último item da reunião desta noite, que é «Financiamento da venda de produção».

De acôrdo com a exposição do Dr. Latini teremos para 1960 ou 1961 um faturamento na indústria automobilística de 75 bilhões de cruzeiros, e o problema do financiamento da venda de produção se tornaria um problema importante e mesmo básico. A idéia que S.S. deixou foi do financiamento de 70 % do valor do veículo. Esse financiamento seria de 22 meses, com juros de 12 % ao ano.

Peço que esta Casa se manifeste sôbre essa proposta.

SR. M. B. LOBO ROSA — E' reconhecido por todos que a necessidade de financiamento para a indústria automobilística vai num crescendo assustador, e o GEIA, que tem demonstrado um paternalismo, naturalmente no bom sentido, para com a indústria automobilística, tomou conhecimento da mensagem enviada pelo Presidente da República ao Congresso, contendo o Projeto de Lei que aumenta de 14 para 25 % o repasse do depósito bancário a vista para a SUMOC. Ao se efetivar esse projeto, a capacidade de financiamento dos bancos e principalmente dos bancos de São Paulo diminuirá de $\frac{1}{4}$. Evidente-

mente, isso virá sacrificar não só o nosso desenvolvimento, mas também o financiamento de toda a indústria desde o início da produção até o distribuidor. E é nesse sentido que faço um apêlo, que acredito seja apoiado por todos os assistentes, para que o GEIA, que tem naturalmente olhado para os interesses da indústria, apresente sempre esses argumentos em favor dessa mesma indústria, aos membros do Congresso, a fim de que essa lei não seja aprovada tal qual foi apresentada.

Era o que tinha a dizer.

SR. SYDNEY A. LATINI — Este é um tema realmente bastante delicado. O maior esforço que deve ser desenvolvido por um país subdesenvolvido é exatamente no sentido de promover o desenvolvimento, sem promover também a inflação. A medida que vem de ser tomada pelo Poder Executivo visa precisamente a combater essa inflação. É uma das medidas clássicas, e eu, embora nem sempre simpatize muito com as medidas clássicas preconizadas pelos economistas, esta é uma providência, uma medida clássica de combate à inflação. Eu, sinceramente, tenho enormes dúvidas sobre sua eficiência, sobretudo num país como o nosso onde pequenas diferenças de taxas de juros não têm nenhuma significação. É verdade que de certa forma, se a medida fôr bem sucedida, deveria provocar uma certa restrição de crédito, atingindo, portanto, a todos os setores de crédito inclusive o financiamento de vendas. O que me parece que precisa ser feito, precisa ser estudado, é um sistema de financiamento de vendas que não repouse inteiramente no crédito comercial bancário, tal como conhecemos no Brasil, esse crédito a curto prazo de descontos de duplicatas, de títulos a 120 dias, a 6 meses. Precisamos imaginar um sistema diferente de financiamento, em que se mobilizem recursos particulares, das instituições de seguros, dos que devem aplicar seus recursos a médio e longo prazo e também, evidentemente, com alguma colaboração das instituições de crédito oficial, e fazê-lo sem que se promova novo surto inflacionário. Isso é muito difícil.

Devo informar também que o Conselho do Desenvolvimento, preocupado que está na solução de todos esses problemas básicos do nosso desenvolvimento, vem de criar um Grupo de Trabalho para estudar o financiamento de vendas. É verdade que não se trata propriamente de financiamento de vendas de veículos, mas financiamento de venda de máquinas, de bens de produção. Sabemos que a indústria nacional está produzindo máquinas, algumas de excelente qualidade. Ainda hoje visitei algumas fábricas de auto-peças, e não digo que me surpreendi, porque não me surpreendo mais com coisa alguma que vejo em São Paulo, mas me admirei com o porte da qualidade das máquinas fabricadas aqui em São Paulo, em várias dessas indústrias. Pois bem, um dos entraves ao desenvolvimento dessa in-

dústria de máquinas no Brasil é exatamente a falta de financiamento a médio e a longo prazo.

O Conselho do Desenvolvimento está estudando uma forma para solucionar também o problema. É esta a minha intenção ao trazer a debate o assunto. Não pude, infelizmente, colaborar e apresentar novas sugestões mais objetivas, porque confesso que o GEIA, apesar de vir-se preocupando com o problema, ainda não encontrou uma solução prática, possível e viável.

Mas minha intenção trazendo-o aqui foi justamente a de me beneficiar dos debates e das sugestões que porventura ocorram.

Fui convidado para integrar esse grupo de trabalho que vai começar a funcionar no Conselho de Desenvolvimento precisamente porque é sabido que a indústria automobilística vai ter que enfrentar problema semelhante ao de financiamento para máquinas de produção também. É possível que os membros desse grupo de trabalho encontrem uma solução, façam alguma recomendação objetiva às autoridades nesse sentido. Mas me parece que seria muito oportuno que os senhores industriais e todas as pessoas que se preocupam com o problema se propusessem a oferecer ao GEIA e ao Conselho de Desenvolvimento suas sugestões, que serão muito bem recebidas.

ENG. ROBERTO ROCHA VIEIRA — Acho que, devido ao adiantado da hora, podemos sintetizar as conclusões desta noite da seguinte maneira: no primeiro item — «Abastecimento de Matérias Primas» — os dois setores de carência mais acentuada são o de chapas e o de borracha, mas estão sendo tomadas providências a fim de evitar que essa carência continue. Portanto, não devemos ser pessimistas sistemáticos, como diz o Dr. Sydney A. Latini.

Quanto ao item da mão de obra especializada, apesar de ser um problema também sério, é um problema, como disse o conferencista, mensurável e perfeitamente controlável, e não será daí que haverá ameaça para a execução do programa automobilístico.

Nos itens finais ficaram duas sugestões para estudo e também para receber sugestões a longo prazo e que, naturalmente, serão apresentadas ao GEIA. O primeiro é o da criação dessa comissão para fazer um reestudo do sistema de arrecadação. Naturalmente, existem as reivindicações de um novo sistema de tributação.

Finalmente, há essa sugestão do estudo de planos de financiamento da produção. De qualquer maneira, são problemas que estão caminhando para uma resolução, e eu só posso me congratular com o Dr. Sydney A. Latini pela contribuição que está trazendo para a solução de todos esses itens.

Declaro encerrada a minha parte de orientação dos trabalhos e passo a palavra ao presidente da Mesa.

SR. PRESIDENTE — Sr. Sydney A. Latini, eu não saberia ser expressivo para significar ao senhor os agradecimentos desta Presidência diante das palestras magníficas pronunciadas ontem e hoje.

Ao terminar os trabalhos, quero agradecer às autoridades aqui presentes, aos ilustres representantes, às senhoras e aos senhores, a honra que nos deram comparecendo à reunião desta noite.

À Diretoria do Centro Moraes Rego eu, com o meu elogio pessoal pelo alto desempenho que vem dando a essa série anual de conferências, devo dizer, em nome da Federação das Indústrias que eu represento, que todo o apoio que seja necessário estará sempre ao dispor dos nossos colegas.

Antes de terminar, devo passar o microfone ao presidente do Centro Moraes Rego, que tem uma comunicação a fazer.

SR. MARCO MANFREDI — O Centro Moraes Rego gostaria de lembrar aos presentes que amanhã à noite haverá a exposição do Ministro Lúcio Meira sobre «Possibilidades e planos de implantação da indústria de construção naval no país». Por ser um tema de palpitante atualidade, esperamos que os senhores presentes nos honrem com o seu comparecimento, e reiteramos aqui nosso convite para comparecerem amanhã. Muito obrigado.

SR. PRESIDENTE — Está encerrada a Sessão.

QUADRO I
INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA
PROGRAMA DE PRODUÇÃO DE VEÍCULOS (1)
1957/61 — NÚMERO DE VEÍCULOS

FABRICANTES	1957*	1958	1959	1960	TOTAL
CAMINHÕES					
GENERAL MOTORS					
HD — 6.503	4.741	9.840	10.190	29.460	64.231
FORD					
F — 600	4.383	8.000	13.000	21.800	47.183
F — 350	849**	1.600	2.000	2.200	6.649
MERCEDES BENZ					
L — 312	4.204	1.200	—	—	5.404
LP — 312	1.298	—	—	—	1.298
LP — 315	—	1.000	1.950	3.300	6.250
LP — 321	—	5.880	9.200	9.200	24.280
O — 321-H (ônibus)	—	1.350	3.300	3.900	8.550
FÁBRICA NACIONAL DE MOTORES					
Caminhão FNM	3.200	3.600	4.200	6.600	17.600
VEMAG					
Scania Vabis L — 71	172***	360	540	720	1.792
INTERNATIONAL HARVESTER					
S — 184	—	2.000	3.000	5.000	10.000
TOTAL	18.847	34.830	57.380	82.180	193.237
JIPES					
WILLYS OVERLAND	9.291	12.950	15.000	15.000	52.241
VEMAG DKW	—	1.400	2.300	3.050	6.750
M.B.A. ROVER	—	1.500	3.000	4.800	9.300
TOYOTA	—	1.820	3.180	4.500	9.500
TOTAL	9.291	17.670	23.480	27.350	77.791
UTILITÁRIOS					
FORD — F-100	1.008	3.000	4.000	6.000	14.008
CHEVROLET 3104	—	2.520	4.512	6.576	13.608
VEMAG DKW	1.184	1.100	1.200	1.200	4.684
VOLKSWAGEN KOMBI	370	5.530	7.000	9.000	21.870
CAMIONETA RURAL WILLYS	—	4.410	10.464	10.944	25.818
TOTAL	2.562	16.530	27.176	33.720	79.988
AUTOMÓVEIS DE PASSAGEIROS					
VEMAG DKW	—	2.500	4.250	5.500	12.250
FABRAL AR 102/B	—	—	3.900	6.000	9.900
VOLKSWAGEN	—	5.000	9.000	15.000	29.000
ROMI BMW	—	1.400	2.800	4.300	8.500
N.S.U.	—	400	3.600	6.000	10.000
MERCEDES BENZ	—	5.000	9.000	12.000	26.000
SIMCA	—	3.000	6.000	12.000	21.000
BORGWARD	—	1.500	3.500	5.000	10.000
TOTAL	—	18.800	42.050	65.800	126.650
GRANDE TOTAL	30.700	81.830	150.086	209.050	477.666

(*) Efetivamente realizado.

(**) Montagem.

(***) Exceto o projeto do automóvel a ser fabricado pela W.O.B., em fase de reformulação.

(1) Prazo encerrado a 31-12-957 (Art. 45 § 2º da Lei 3.244 de 14-8-57).

FONTE: Secretaria Técnica do GEIA.

Q U A D R O I I

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA (*)

Produção aprovada pelo GEIA

(em fase de execução)

	1957 (**)	1958	1959	1960	TOTAL
Caminhões e ônibus	18.847	34.830	57.380	82.180	193.237
Jipes	9.291	17.670	23.480	27.350	77.791
Utilitários	2.562	16.530	27.176	33.720	79.988
Automóveis de passageiros	—	18.880	42.050	65.800	126.650
TOTAL	30.700	87.830	150.086	209.050	477.666

META GOVERNAMENTAL

	1957 (**)	1958	1959	1960	TOTAL
Caminhão	18.800	32.000	55.000	80.000	185.800
Jipes	9.300	14.000	18.000	25.000	66.300
Utilitários	2.600	13.000	17.000	25.000	57.600
Automóveis	—	8.000	20.000	40.000	68.000
TOTAL	30.700	67.000	110.000	170.000	377.700

(*) Vide gráfico anexo.

(**) Efetivamente realizado.

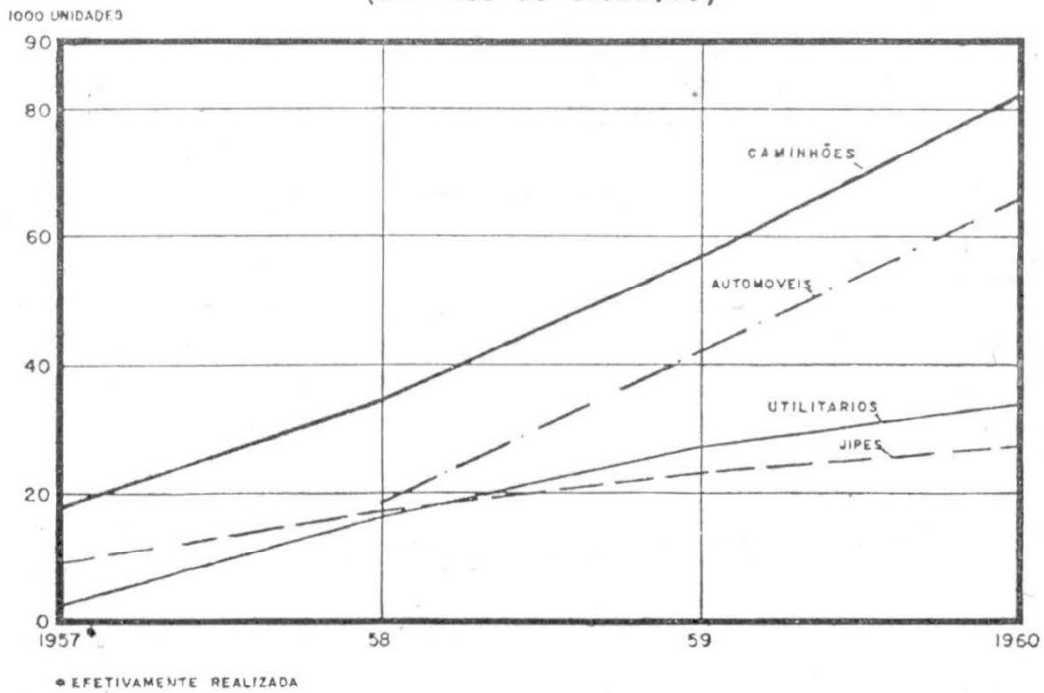
FONTE: Secretaria Técnica do GEIA.

CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO

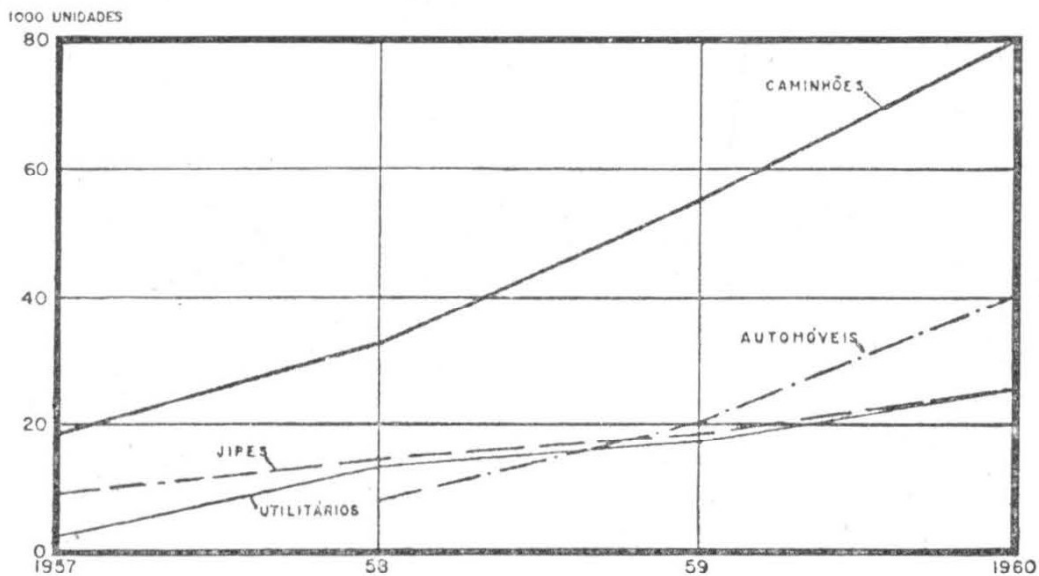
INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

PRODUÇÃO APROVADA

(em fase de execução)



META GOVERNAMENTAL



Q U A D R O I I - A
INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA
LIBERAÇÃO DE DIVISAS (1.000 US\$) (*)
PERÍODO 1957/60

DISCRIMINAÇÃO	1957	1958	1959	1960	TOTAL
Valor da Produção Nacional de veículos (**)	85.008	170.778	271.731	417.251	944.768
Menos :					
Importação de Partes Complementares ...	50.586	84.607	94.463	86.108	315.764
Roialties :					
Fabricantes de veículos	1.036	2.787	6.071	11.570	21.464
Fabricantes de autopeças	1.382	1.885	2.734	3.385	9.386
Assistência Técnica e especialização de técnicos nacionais no estrangeiro :					
Fabricantes de veículos	1.016	1.772	3.193	3.480	9.461
Fabricantes de autopeças	48	131	790	760	1.729
Transferências de lucros p/ exterior (***)					
Fabricantes de veículos	—	—	526	12.259	12.785
Fabricantes de autopeças	1.430	2.016	3.844	5.785	13.075
TOTAL	55.498	93.198	111.621	123.347	383.664
Liberação Líquida de Divisas	29.510	77.580	160.110	293.904	561.104

(*) Note-se que não está computado o valor da produção do setor de auto-peças que se destina à reposição da frota existente no País. Se incluída, a diferença seria ainda mais significativa.

(**) De acordo com a Meta do Governo.

(***) Considera-se uma reinversão no País de 60 % dos lucros. O lucro total está estimado em 16,2 % do capital investido. (Quadro II-b).

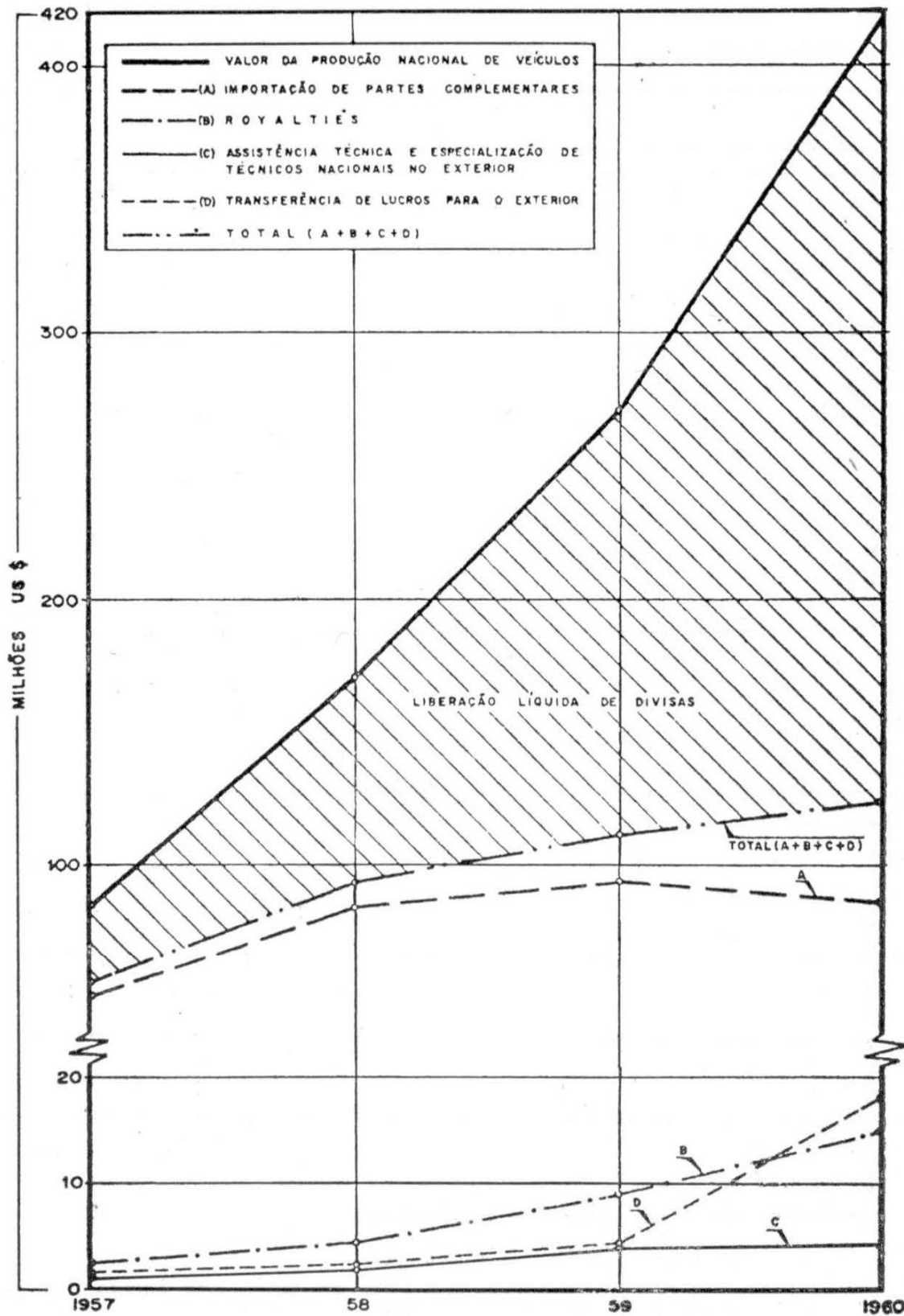
FONTE: Secretaria Técnica do GEIA.

CONSELMO DO DESENVOLVIMENTO

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

LIBERAÇÃO DE DIVISAS

1957/60



Q U A D R O I I - B

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

TRANSFERÊNCIA DE LUCROS PARA O EXTERIOR (1.000 US\$) (*)

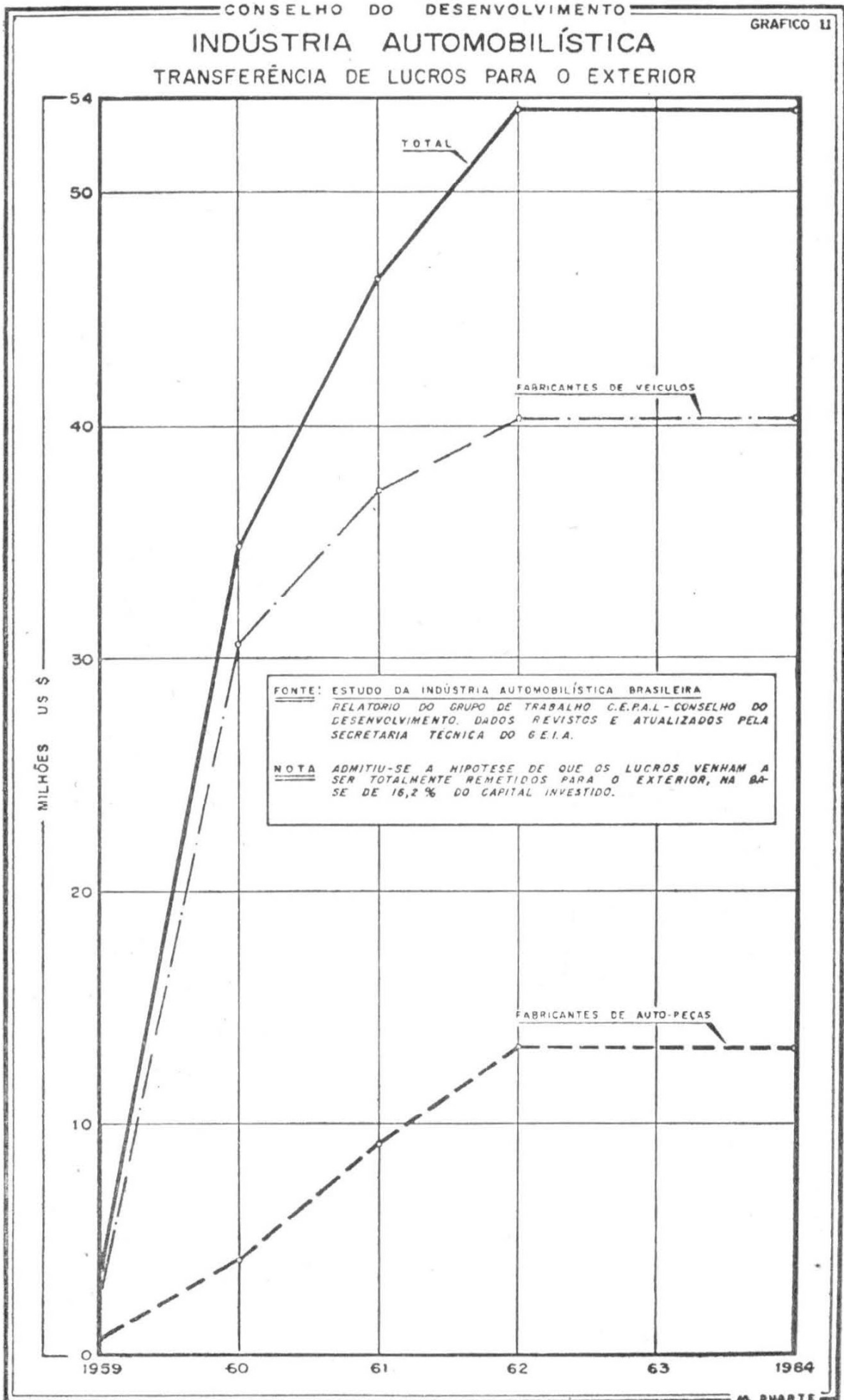
PERÍODO 1957/60

	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964
Fabricantes de veículos	—	—	3.005	30.648	37.200	40.300	40.300	40.300
Fabricantes de auto-peças	—	—	800	4.100	9.110	13.300	13.300	13.300
TOTAL	—	—	3.805	34.748	46.310	53.600	53.600	53.600

(*) FONTE: Estudo da Indústria Automobilística Brasileira.

Relatório do Grupo de Trabalho CEPAL — Conselho do Desenvolvimento. Dados revisados e atualizados pela Secretaria Técnica do GEIA.

NOTA: Admitiu-se a hipótese de que os lucros venham a ser totalmente remetidos para o exterior, na base de 16,2% do capital investido.



Q U A D R O I I - C

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

**QUOTAS APROVADAS PARA IMPORTAÇÃO DE PARTES
COMPLEMENTARES**

ANOS DE PAGAMENTO (US\$ 1,00)

A n o s	Caminhões e Ônibus (*)	Jipes	Utilitários	Automóveis	T o t a l
1957					
1º sem.	—	—	—	—	—
2º sem.	3.858.242	1.387.650	—	—	5.245.892
1958					
1º sem.	23.467.512	4.003.800	2.617.200	—	30.088.512
2º sem.	32.327.700	4.762.960	3.777.955	—	40.868.615
1959					
1º sem.	36.202.140	5.875.533	5.567.973	—	47.645.646
2º sem.	29.097.550	5.744.065	6.280.266	—	41.121.881
1960					
1º sem.	37.667.423	5.190.539	9.864.862	—	52.122.824
2º sem.	38.801.850	1.296.767	9.088.241	141.000	49.327.858
1961					
1º sem.	38.376.850	1.459.407	6.956.092	6.400.600	53.192.949
2º sem.	37.870.219	490.784	5.965.184	9.494.350	53.820.537
1962					
1º sem.	—	—	—	12.480.900	12.480.900
2º sem.	—	—	—	8.327.625	8.327.625
1963					
1º sem.	—	—	—	9.945.925	9.945.925
2º sem.	—	—	—	5.899.650	5.899.650
T O T A L	277.669.486	30.211.505	49.517.773	52.690.050	410.088.814

(*) Os caminhões leves foram incluídos em «Utilitários».

FONTE: Secretaria Técnica do GEIA.

Q U A D R O I I I
INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA
VEÍCULOS PRODUZIDOS NO BRASIL EM 1957

F A B R I C A N T E S	
CAMINHÕES	
GENERAL MOTORS	
HD — 6 503	4.741
F O R D	
F — 600	4.383
F — 350	849 (*)
MERCEDES BENZ	
L — 312	4.204
LP — 312	1.298
FÁBRICA NACIONAL DE MOTORES	
Caminhão FNM	3.200
VEMAG	
Scania Vabis L — 71	172 (*)
TOTAL	18.847
J I P E S	
WILLYS OVERLAND	9.291
TOTAL	9.291
UTILITÁRIOS	
FORD — F-100	1.008
VEMAG DKW	1.184
VOLKSWAGEN KOMBI	370
TOTAL	2.562
TOTAL GERAL	30.700

(*) Montagem.

FONTE: Secretaria Técnica do GEIA.

Q U A D R O I I I - A

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

PARTICIPAÇÃO PORCENTUAL DA PRODUÇÃO NACIONAL

Em pêsos (%)

	Cami- nhões	Jipes	Utili- tários	Auto- móveis	Média
31 de dezembro de 1956	35 %	50 %	40 %	—	41,6 %
1º de julho de 1957	40 %	60 %	50 %	50 %	50,0 %
1º de julho de 1958	65 %	75 %	65 %	65 %	67,6 %
1º de julho de 1959	75 %	85 %	75 %	85 %	80,0 %
1º de julho de 1960	90 %	95 %	90 %	95 %	92,5 %

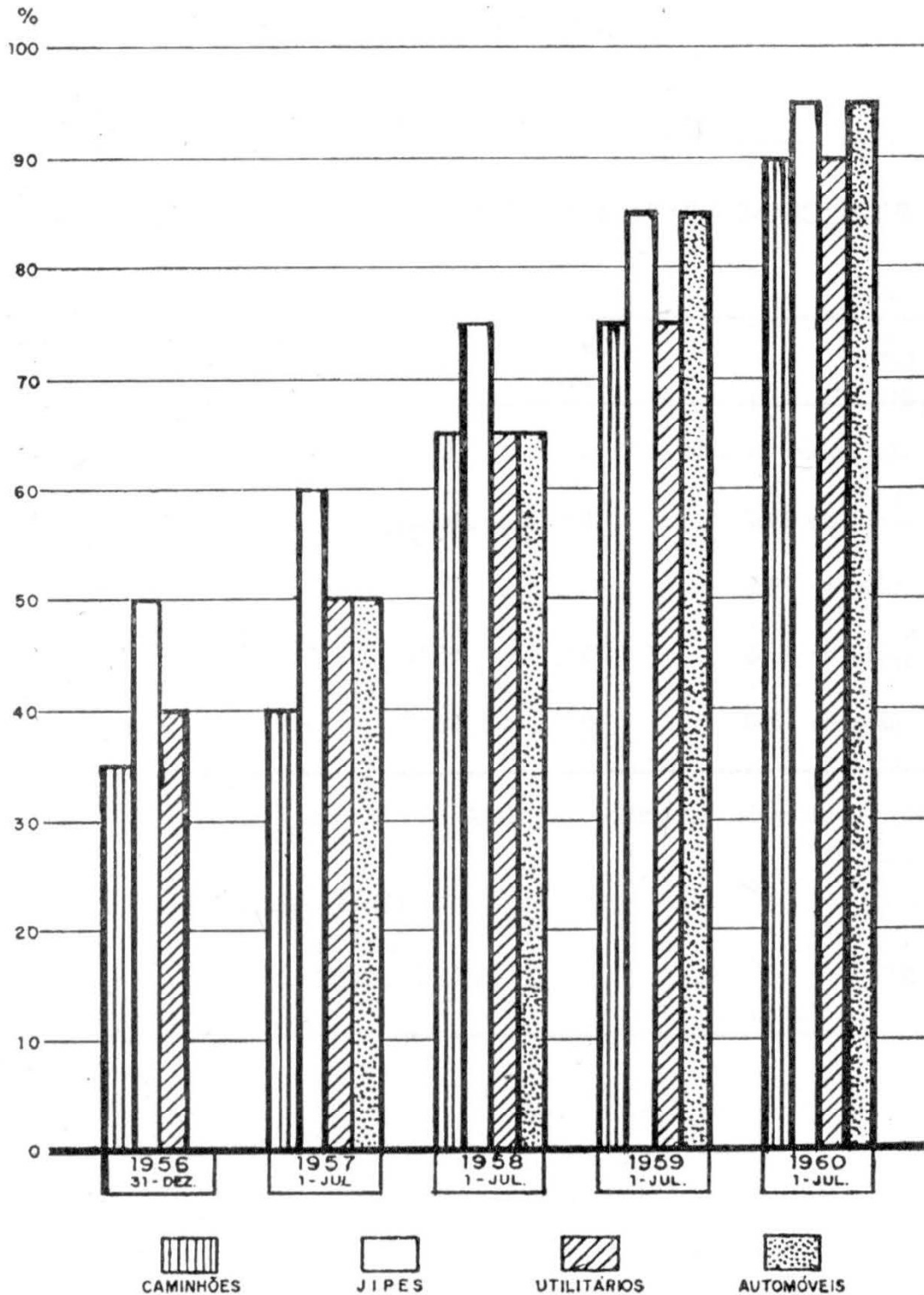
FONTE: Legislação específica do GEIA — Planos Nacionais Automobilísticos.

CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

PARTICIPAÇÃO PORCENTUAL DA PRODUÇÃO NACIONAL

EM PÊSO (%)



Q U A D R O I V
INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA
PROCEDÊNCIA PORCENTUAL DE PEÇAS
LEVANTAMENTO FEITO EM 30-4-58

JEEP WILLYS	Fabricação própria	12,4 %
	Subcontratada	60,42 %
	<hr/>	
	Nacionalização	72,82 %
	Importação	27,18 %
FORD MOTOR F-600	Fabricação própria	9,5 %
	Subcontratada	31,0 %
	<hr/>	
	Importação	59,5 %
F-100	Fabricação própria	12 %
	Subcontratada	39 %
	<hr/>	
	Importação	51 %
	Importação	49 %
GENERAL MOTORS HD-6503	Fabricação própria	20,55 %
	Subcontratada	23,46 %
	<hr/>	
	Importação	44,00 %
	Importação	56,00 %
VEMAG Scania-Vabis	Fabricação própria	8,2 %
	Subcontratada	32,8 %
	<hr/>	
	Importação	41,0 %
	Importação	59,0 %
Camioneta DKW	Fabricação própria	16,3 %
	Subcontratada	38,1 %
	<hr/>	
	Importação	54,4 %
	Importação	45,6 %
Jeep DKW	Fabricação própria	9,4 %
	Subcontratada	53,1 %
	<hr/>	
	Importação	62,5 %
	Importação	37,5 %
Automóvel DKW	Fabricação própria	13,1 %
	Subcontratada	39,3 %
	<hr/>	
	Importação	52,4 %
	Importação	47,6 %
MERCEDES BENZ LP-321	Fabricação própria	37,0 %
	Subcontratada	20,2 %
	<hr/>	
	Importação	57,2 %
	Importação	42,8 %

FONTE : Secretaria Técnica do GEIA.

Q U A D R O V

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

FABRICANTES DE AUTO-PEÇAS

PROJETOS APROVADOS PELO GEIA (*) — ESCALONAMENTO DOS INVESTIMENTOS

NOME DA FÁBRICA	INVESTIMENTOS PROGRAMADOS — 1957/60			EM CR\$ 1.000,00 INVESTIMENTOS
	EM US\$ 1.000			
	Invest. s/ cobertura cambial	Financia- mentos	Total	
Metal Leve	—	837	837	47.844
Radiator Indústria e Comércio	50	—	50	20.000
Sofunge	—	2.558	2.558	131.156
Retífica São Paulo	117	—	117	2.000
Fábrica Nacional de Vagões	—	2.988	2.988	66.652
Metalúrgica Mazam S/A	300	—	300	8.500
Borg & Beck	477	—	477	11.164
Cobrasma	2.000	6.939	8.939	339.000
Standard Motors	527	—	527	15.000
Máquinas York	—	1.400	1.400	22.695
Máquinas Piratininga	—	150	150	38.700
Walita Auto-Peças	—	1.200	1.200	89.000
Orlando Stevaux	—	68	68	5.370
Bimetal S/A	—	1.250	1.250	2.150
Magal S/A	—	75	75	7.500
Salim Jorge	—	205	205	3.700
MWM Motores Diesel	—	900	900	47.960
Robert Bosch	222	—	222	10.100
Mac	1.000	—	1.000	15.073
Eaton S/A	628	—	628	27.000
Tecnogeral S/A	—	471	471	54.965
Produtos Químicos Darex	18	—	18	4.700
Iquié	—	203	203	25.117
Cima	—	346	346	27.415
Palmetal S/A — Indústria e Comércio	34	—	34	2.500
Metalglobus Ltda.	—	298	298	9.540
Simetal	—	468	468	46.844
Helca Industrial	—	483	483	20.416
Ind. de Pneumáticos Firestone	3.962	—	3.962	493.203
Empresa Pirelli S/A	429	—	429	—
B.F. Goodrich do Brasil S/A	4.459	—	4.459	110.000
Conexões de Ferro Foz S/A	—	1.000	1.000	22.373
Albarus S/A Indústria e Comércio	115	—	115	45.500
Ross Gemmer Gear do Brasil S/A	1.006	61	1.067	51.210
Metalac S/A Indústria e Comércio	—	350	350	5.200
Dunlop do Brasil S/A	1.690	—	1.690	5.375
Indústrias C. Fabrini S/A	—	376	376	33.312
Cia. Cimebra Comércio Indústria e Mecânica Brasileira	50	400	450	12.000
Bendix do Brasil — Equipamento para Auto-Veículo	7.181	—	7.181	35.886
Campos Moreira	—	87	87	—
Cia. Bras. de Velas Marchall	170	—	170	15.000
TOTAL	24.435	23.113	47.548	1.931.120

(*) Até abril de 1958.

FONTE: Secretaria Técnica do GEIA.

QUADRO VI

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMÓVEIS

PROJETOS APROVADOS PELO GEIA — ESCALONAMENTO
DOS INVESTIMENTOS EM MOEDA ESTRANGEIRA

(US\$ 1.000)

	INVESTIMENTOS PROGRAMADOS		TOTAL
	Investimen- to sem co- bertura cambial	Financia- mentos	
VEMAG	430,0	—	430,0
Camionetas	400,0	—	400,0
Jipes	150,0	100,0	250,0
Automóveis	537,4	150,0	687,4
Caminhão	—	232,0	232,0
WILLYS			
Jipes	3.400,0	1.600,0	5.000,0
Camionetas	699,8	518,3	1.218,1
MERCEDES			
LP/L 312, LP 321	8.412,0	—	8.412,0
LP 315	2.291,3	—	2.291,3
O-321-H (ônibus)	2.770,0	—	2.770,0
Automóvel	9.590,8	—	9.590,8
VOLKSWAGEN			
Camioneta	3.343,3	—	3.343,3
Automóvel	12.000,0	—	12.000,0
F. N. M.			
Caminhão	—	6.691,0	6.691,0
GENERAL MOTORS			
Caminhão 6503	10.000,0	—	10.000,0
Camioneta 3104	—	—	—
FORD			
Caminhão F-600	24.000,0	—	24.000,0
Caminhão F-350	—	—	—
Camioneta F-100	—	—	—
TOYOTA			
Jipes	1.641,5	—	1.641,5
ROVER			
Jipes	151,2	200,0	351,2
FABRAL			
Automóvel AR 102/B	1.600,0	8.500,0	10.100,0
INTERNATIONAL			
Caminhão	4.500,0	—	4.500,0
ROMI - BMW			
Automóvel	—	1.029,2	1.029,2
BORGWARD			
Automóvel	9.026,0	—	9.026,0
N. S. U.			
Automóvel	4.590,0	—	4.590,0
SIMCA			
Automóvel	10.661,0	—	10.661,0
TOTAL	110.194,3	19.020,5	129.214,8

FONTE: Secretaria Técnica do GEIA.

Q U A D R O V I - A
INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA
INVESTIMENTOS SETOR AUTO-PEÇAS
Existentes em dezembro de 1956

Equipamento de produção importado	30,4	milhões	de	US\$
Equipamento de produção nacional	9,7	»	»	»
Equipamento subsidiário - Serviços locais	4,1	»	»	»
Terrenos e Construções	34,9	»	»	»
Total dos Investimentos Fixos	79,1	»	»	»
Capital de Giro	38,0	»	»	»
Total (Capital de Operação)	117,1	»	»	»

FONTE: Estudo da Indústria Automobilística Brasileira — Grupo de Trabalho CEPAL — Conselho do Desenvolvimento São Paulo, Setembro, 1957.

Q U A D R O V I - B
INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA
INVESTIMENTOS NECESSÁRIOS
SETOR AUTO-PEÇAS

Equipamento de fabricação importado	112	milhões	de	US\$
Equipamento nacional e Serviços Locais	32	»	»	»
Terrenos, edifícios e construções	86	»	»	»
Total dos Investimentos Fixos	230	»	»	»
Capital de Giro	121	»	»	»
Total do Capital de Operação	351	»	»	»

FONTE: Relatório do Grupo de Trabalho CEPAL — Conselho do Desenvolvimento — Setembro 1957 — Dados revistos e atualizados pela Secretaria Técnica do GEIA.

Q U A D R O V I - C

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

DEMONSTRATIVO DAS POSSÍVEIS FONTES DE FINANCIAMENTOS PARA EXPANSÃO DO PROGRAMA AUTOMOBILÍSTICO

Unidade: 1.000 dólares

Investimentos necessários para expansão	301.789
FONTES EXTERNAS	
Investimentos sem cobertura cambial e reservas de subsidiárias estrangeiras acumuladas no País	120.701
Equipamento importado (financiamentos)	92.886
FONTES INTERNAS	
Saldo mobilizável em cruzeiros	88.202
CAPITAL DE GIRO	283.418
INVESTIMENTOS TOTAIS	585.207

FONTE: Relatório do Grupo de Trabalho CEPAL — Conselho do Desenvolvimento — Setembro 1957 — Dados revistos e atualizados pela Secretaria Técnica do GEIA.

Q U A D R O V I I
PROJEÇÃO DA DEMANDA
LINGOTES DE AÇO
Período 1956/1965

Anos	Demanda provável	Produção total	Saldo ou déficit
	1.000 t	1.000 t	1.000 t
1956	1.810	1.365	— 445
1957	1.940	1.425	— 515
1958	2.070	1.517	— 553
1959	2.210	1.674	— 536
1960	2.368	2.279	— 89
1961	2.550	2.679	+ 129
1962	2.740	3.182	+ 442
1963	2.967	3.232	+ 265
1964	3.204	3.496	+ 292
1965	3.462	3.496	+ 34

FONTE: Programa de Metas — A Meta da Siderurgia — Conselho do Desenvolvimento — tomo III — 1958, pág. 120.

QUADRO VIII

DEMANDA PROVÁVEL DE CHAPAS PARA A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA (Em toneladas)

	1957	1958	1959	1960	Total
Caminhões .	14.532,4	37.312	65.450	97.592	214.886,4
Jipes	3.069	5.460	7.920	11.527,5	27.976,5
Utilitários ..	1.593,8	9.555	12.750	19.230	50.228,8
Automóveis .	—	2.432	10.600	27.360	40.392
Total	19.195,2	54.759	96.720	155.709,5	326.383,7

NECESSIDADES MÉDIAS EM CHAPAS POR VEÍCULOS, CONFORME ÍNDICES DE NACIONALIZAÇÃO (Em Kg)

	1957		1958		1959		1960	
	%	Pêso	%	Pêso	%	Pêso	%	Pêso
Caminhão .	40	773	65	1.166	75	1.190	90	1.219,90
Jipe	60	330	75	390	85	440	95	461,10
Utilitário ..	50	613	65	735	75	750	90	769,20
Automóveis .	—	—	65	304	85	530	95	684,00

PRODUÇÃO PREVISTA DE VEÍCULOS

	1957	1958	1959	1960	Total
Caminhões .	18,8	32	55	80	185,8
Jipes	9,3	14	18	25	66,3
Utilitários ..	2,6	13	17	25	57,6
Automóveis .	—	8	20	40	68,0
Total	30,7	67	110	170	377,7

FONTE: Secretaria Técnica do GEIA.

Q U A D R O V I I I - A

MATÉRIAS-PRIMAS

CONSUMO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA EM 1960

(Em ton.)

MATÉRIAS-PRIMAS	Para fabricação de veículos		Para peças sobressalentes	Total
	TOTAL	Kg por veículo		
M.P. para fundidos ferrosos	98.600	580	11.292	109.892
M.P. para outros produtos de aço carbono (*)	199.410	1.173	32.650	232.060
M.P. para produtos de aço-ligã	57.460	338	44.510	101.970
M.P. para produtos metálicos não ferrosos .	15.640	92	18.171	33.811
M.P. para produtos não metálicos	62.900	370	113.932	176.832
TODOS OS MATERIAIS	434.010	2.553	220.555	654.565

(*) Neste total estão incluídas as necessidades de chapas.

FONTE: Relatório do Grupo de Trabalho, CEPAL. Conselho do Desenvolvimento, Setembro de 1957, pág. 19. Dados para fabricação de veículos foram revistos e atualizados pela Secretaria Técnica do GEIA.

GRÁFICO III

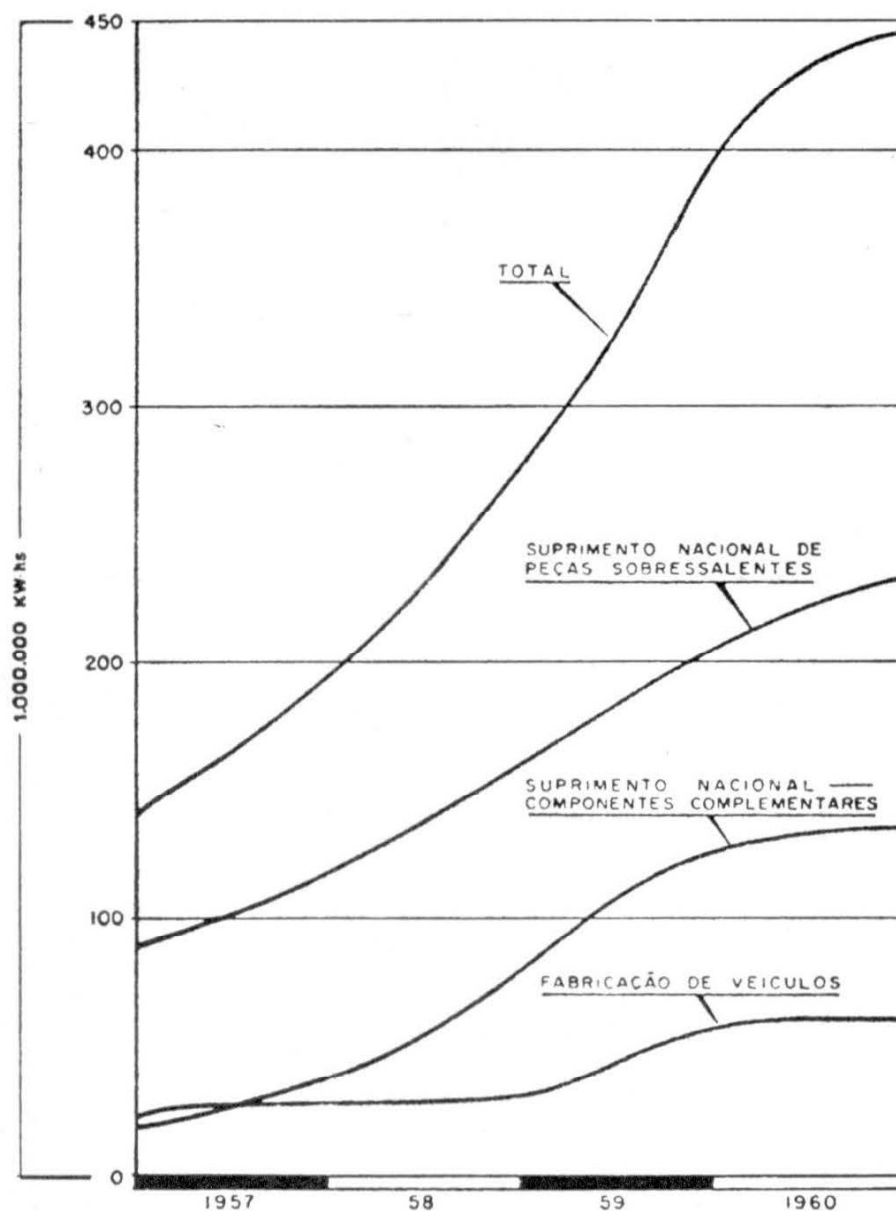
CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

NECESSIDADE DE ENERGIA ELÉTRICA

PERÍODO 1957/60

KW hs / ano



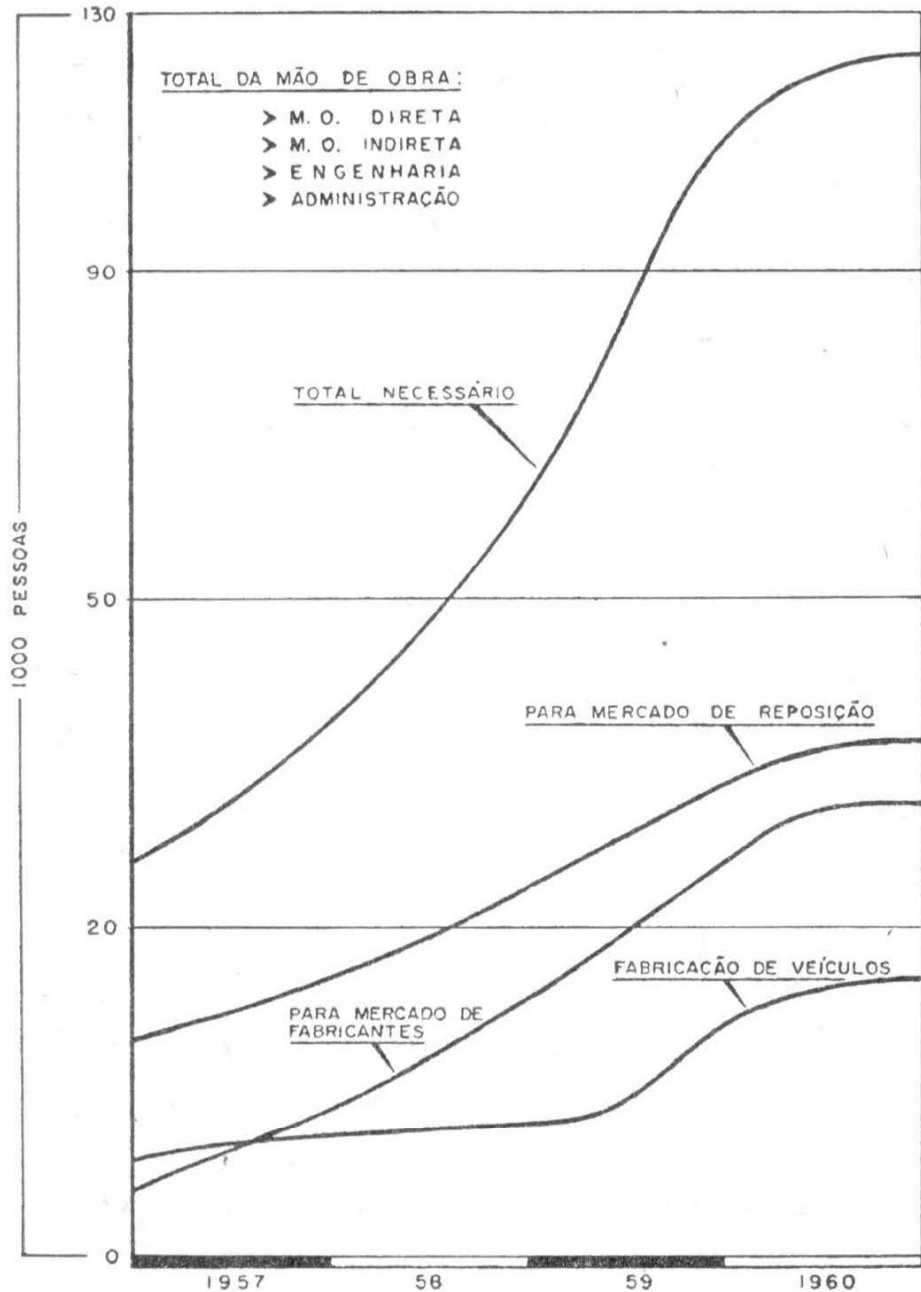
FONTE: ESTUDO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA
 RELATÓRIO DO GRUPO DE TRABALHO C.E.P.A.L. - CON-
 SELHO DO DESENVOLVIMENTO - SETEMBRO DE 1957
 DADOS REVISTOS E ATUALIZADOS PELA SECRETARIA
 TÉCNICA DO G.E.I.A.

CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO

INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA

ESTIMATIVA DO AUMENTO DO EMPRÊGO

PERÍODO 1957/60



FONTE: ESTUDO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA

RELATÓRIO DO GRUPO DE TRABALHO C.E.P.A.L. - CONSELHO DO DESENVOLVIMENTO - SETEMBRO DE 1957.
DADOS REVISTOS E ATUALIZAÇÕES PELA SECRETARIA TÉCNICA DO G.E.I.A.