

Montadoras são alavanca de Juscelino

Darci Higobassi

SÃO PAULO Em 1960, a indústria automobilística estava praticamente começando no país. Ao final daquele ano, as montadoras tinham motivos para festejar a produção de 133 mil 041 veículos. Isso era quase 40% mais do que havia sido conseguido em 1959 e mais de quatro vezes o produzido em 1957, ano em que o setor começou a produzir de forma efetiva. Do total, 37 mil 818 eram automóveis. Em 1958, primeiro ano em que os automóveis começaram a sair das linhas de montagem da indústria, a produção ficou em apenas 2 mil 189 unidades.

Passados quase 30 anos, quando o Brasil volta a eleger um presidente, estes números de 1960 são modestos ao extremo. A produção daquele ano representaria, hoje, apenas um terço do que saiu das montadoras no ano passado somente em automóveis (394 mil 641 unidades), ou pouco mais de 10% do total de veículos produzidos em 1988 (um milhão 068 mil 756 unidades).

Mas, para as condições de época e do país, o desempenho da indústria automobilística, que já apontava, no encerramento da década de 50, um acúmulo de pouco mais de 300 mil veículos produzidos no país, representava o acento de uma política definida pelo governo Juscelino Kubitschek de incrementar a atuação dessa indústria. Ao criar, em junho de 1956, o Grupo Executivo da



Juscelino Kubitschek inaugurando a VW brasileira

Indústria Automobilística (Geia), Kubitschek transformou em realidade o que os idealizadores de uma política para o setor imaginavam: a expansão da produção de veículos, com crescentes índices de nacionalização nos seus componentes, como forma de tornar o Brasil imune às crises enfrentadas em 1951 e 1952. Só nesses dois anos, o país gastara US\$ 538 milhões em importação de carros.

Ao Geia cabia examinar projetos da indústria automobilística e propor normas para a fabricação de autoveículos. Antes da oficialização dessa política, as montadoras mostravam uma postura cautelosa, produzindo muito pouco, apesar de terem capacidade instalada para um número razoável de veículos. O ano de 1955, primeiro de Juscelino Kubitschek como presidente, coincidiu com a expansão da indústria automobilística, que era uma das bandeiras do candidato.

No mesmo ano, foi criada a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), que tinha entre os associados montadoras do porte

da Volkswagen, Ford, General Motors, Mercedes-Benz, Romi, International Harvester, Vemag, Caterpillar, Brasmo-tor, Willys-Overland e Vemag.

Em setembro de 1956, a Romi, com licença da fábrica italiana Isetta, lançou o primeiro carro de passeio produzido no Brasil, a Romi-Isetta, com potência de 9,4 HP e com dois lugares. As montadoras preparavam-se para o grande salto que a indústria daria, a partir do ano seguinte. Em 1956, a Vemag lançou a perua DKW; a Willys não ficou atrás, com o seu jipe.

Assim, quando o povo voltou às urnas em 1960, já estavam no mercado o DKW-Vemag, o jipe DKW-Candango, o ônibus da Mercedes-Benz, as camionetas da General Motors, a perua Rural, da Willys, os caminhões da Chevrolet e da International, todos de 1958; a partir de 1959, o Fusca, que passou a ter índice de nacionalização de 54%; o Dauphine (da Willys, com licença da francesa Renault), o Simca Chambord, o jipe Toyota Land Cruiser, com tração nas quatro rodas.