



**Denise Pereira
(Organizadora)**

A Transversalidade da Prática do Profissional de História 2

Atena
Editora
Ano 2019

Denise Pereira
(Organizadora)

A Transversalidade da Prática do Profissional de História 2

Atena Editora
2019

2019 by Atena Editora

Copyright © da Atena Editora

Editora Chefe: Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

Diagramação e Edição de Arte: Lorena Prestes

Revisão: Os autores

Conselho Editorial

- Prof. Dr. Alan Mario Zuffo – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Profª Drª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Darllan Collins da Cunha e Silva – Universidade Estadual Paulista
Profª Drª Deusilene Souza Vieira Dall’Acqua – Universidade Federal de Rondônia
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Profª Drª Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Profª Drª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Profª Drª Juliane Sant’Ana Bento – Universidade Federal do Rio Grande do Sul
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof. Dr. Jorge González Aguilera – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Profª Drª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Profª Drª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)

T772 A transversalidade da prática do profissional de história 2 [recurso eletrônico] / Organizadora Denise Pereira. – Ponta Grossa (PR): Atena Editora, 2019. – (A Transversalidade da Prática do Profissional de História; v. 2)

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia

ISBN 978-85-7247-283-8

DOI 10.22533/at.ed.838192504

1. História – Estudo e ensino. 2. Prática de ensino. 3. Professores de história – Formação I. Pereira, Denise. II. Série.

CDD 907

Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores.

2019

Permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

www.atenaeditora.com.br

APRESENTAÇÃO

Ao longo das últimas décadas, o ensino de História vem se consolidando enquanto campo de pesquisa, principalmente a partir da década de 1980, e as linhas de pesquisa, mormente, estão ligadas às metodologias de ensino, ao livro didático ou, ainda, às políticas públicas de inserção desses temas no currículo escolar. Neste modo, falar de transversalidade na prática do profissional de História, é observar a ligação aproximada da escola da realidade vivida pelos alunos, ou seja, trazer as disciplinas, os professores, os conteúdos escolares e aproximá-los do mundo do estudante. Dessa maneira, os alunos teriam uma aprendizagem significativa e seriam vistos com sujeitos históricos.

Os temas transversais são abordados recorrentemente a partir da proposta do trabalho interdisciplinar. O fato recorrente nessas abordagens interdisciplinares é que cada disciplina/campo se preocupa com seu recorte específico sobre o tema, o que acaba fragmentando-o ainda mais.

A aplicação dos temas transversais acontece a partir da renovação nos métodos, conceitos e didáticas no campo da pesquisa em História. Neste e-book temos a compreensão da realidade e a afetiva participação do indivíduo a partir de dados e noções relativos ao seu cotidiano, ao seu universo, fazem com que a campo do historiador a passe a ser considerada como um espaço de conhecimento e reconhecimento, onde por intermédio das diversas outras áreas de pesquisa se concretize como construtor de sua própria história.

Aqui diversos pesquisados do campo da História, trabalharam com a proposta de temas transversais em várias áreas baseadas em eixos temáticos, tais como: cultura, religião, educação, arte, cinema, gênero, entre muitos outros.

Boa leitura.
Denise Pereira

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	1
LER PARA NÃO ESQUECER: DENÚNCIA E RESISTÊNCIA À DITADURA CIVIL-MILITAR BRASILEIRA NO ROMANCE O PARDAL É UM PÁSSARO AZUL DE HELONEIDA STUDART	
Ioneide Maria Piffano Brion de Souza	
DOI 10.22533/at.ed.8381925041	
CAPÍTULO 2	10
LER, ESCREVER E VOTAR: A REFORMA DO DIREITO ELEITORAL NO BRASIL IMPÉRIO (1860-1881)	
Kátia Sausen da Motta	
DOI 10.22533/at.ed.8381925042	
CAPÍTULO 3	22
LITERATURA DE CORDEL: UMA POSSIBILIDADE PARA ENSINAR HISTÓRIA A ALUNOS COM DEFICIÊNCIA INTELECTUAL	
Luciana de Moraes Trombeta	
DOI 10.22533/at.ed.8381925043	
CAPÍTULO 4	31
MEDIAÇÃO EM FOCO: ESTUDO DE CASO DA EXPOSIÇÃO PERMANENTE DO PALÁCIO TIRADENTES	
Priscila Lopes d'Avila Borges	
DOI 10.22533/at.ed.8381925044	
CAPÍTULO 5	38
MÍDIA IMIGRANTE E OBITUÁRIOS: UM ESTUDO SOBRE PRÁTICAS DE LAZER PRESENTES NO JORNAL UCRANIANO PRACIA	
Angélica Szeremeta	
Alfredo Cesar Antunes	
DOI 10.22533/at.ed.8381925045	
CAPÍTULO 6	52
“O DEFENSOR DOS DIREITOS DO POVO”. CIDADANIA, DEMOCRACIA, LIBERALISMO E REPÚBLICA NO JORNAL “A LIBERDADE”	
Mariana Nunes de Carvalho	
DOI 10.22533/at.ed.8381925046	
CAPÍTULO 7	67
O DIRETÓRIO DOS ÍNDIOS DE 1755: ECONOMIA, TRABALHO E POLÍCIA NO REFORMISMO LUSO-BRASILEIRO	
Bianca Racca Musy	
DOI 10.22533/at.ed.8381925047	
CAPÍTULO 8	75
ENSINO DE HISTÓRIA NA EDUCAÇÃO DE JOVENS E ADULTOS	
Rosimeire Gonçalves	
DOI 10.22533/at.ed.8381925048	

CAPÍTULO 9	83
O ESPAÇO DO SAGRADO E O ESPAÇO DO TRABALHO NOS VITRAIS DA CATEDRAL DE CHARTRES (FRANÇA – SÉCULO XIII)	
Debora Santos Martins	
DOI 10.22533/at.ed.8381925049	
CAPÍTULO 10	97
O ESPECTADOR EMANCIPADO E O FIM PEDAGÓGICO DA ESTÉTICA/OBRA DE ARTE	
Michelle dos Santos	
DOI 10.22533/at.ed.83819250410	
CAPÍTULO 11	107
O MITO E A COMPOSIÇÃO VISUAL DOS ESPAÇOS	
Bruno Rodrigo Couto Lemos	
DOI 10.22533/at.ed.83819250411	
CAPÍTULO 12	117
O RENASCIMENTO CULTURAL MODERNO: ANÁLISES E REFLEXÕES A PARTIR DO LIVRO “O RENASCIMENTO” (NICOLAU SEVCENKO, 1988) - NOSSAS HERANÇAS E A CORRUPÇÃO NO BRASIL DE HOJE	
José Antonio de Andrade	
José Carlos Correia Cardoso Júnior	
Rafael Magalhães Costa	
DOI 10.22533/at.ed.83819250412	
CAPÍTULO 13	126
O SETOR AUTOMOTIVO NO GOVERNO JK: POLÍTICAS E EMPRESAS	
Fernando Marcus Nascimento Vianini	
DOI 10.22533/at.ed.83819250413	
CAPÍTULO 14	138
O TEATRO COMO FESTA: UMA INTRODUÇÃO À TEORIA TEATRAL DE GEORG FUCHS	
Beatriz Magno Alves de Oliveira	
DOI 10.22533/at.ed.83819250414	
CAPÍTULO 15	147
O TOPÔNIMO PIRES DO RIO: A CONSTRUÇÃO DA VIA FÉRREA E O SURGIMENTO DE UMA CIDADE	
Cleber Cezar da Silva	
DOI 10.22533/at.ed.83819250415	
CAPÍTULO 16	156
OS ASPECTOS DA URBANIZAÇÃO DE MURIAÉ-MG	
Arthur da Costa Orlando	
DOI 10.22533/at.ed.83819250416	
CAPÍTULO 17	167
POR UMA ARTE DO CULTIVO: AGRICULTURA COMO INSTRUMENTO DE CONTROLE DE ÍNDIOS E COLONOS NO PARÁ DAS DÉCADAS DE 1840-1880	
Francivaldo Alves Nunes	
DOI 10.22533/at.ed.83819250417	

CAPÍTULO 18	179
PROPRIEDADE, MOEDA E RELAÇÕES INTERNACIONAIS: ELEMENTOS DA “NOVA ORDEM MUNDIAL” PRESENTES NA OBRA HISTÓRIA UNIVERSAL DE H. G. WELLS (1918-1920)	
Pedro Nogueira da Gama	
DOI 10.22533/at.ed.83819250418	
CAPÍTULO 19	195
REDE CAIÇARA DE CULTURA	
Bruno Tavares Magalhães Macedo	
DOI 10.22533/at.ed.83819250419	
CAPÍTULO 20	204
SENSIBILIDADES DE GÊNERO: NARRATIVAS SOBRE A MORTE E OS MORTOS	
Cícero Joaquim dos Santos	
Rafael Gonçalves de Araújo	
Antônio Carlos Dias de Oliveira	
Teófilo Silva Primo Correia	
Zuleide Fernandes de Queiroz	
DOI 10.22533/at.ed.83819250420	
CAPÍTULO 21	211
UM PROCESSO CRIMINAL NOS JORNAIS NEUTROS DO SÉCULO XIX: O ATENTADO CONTRA DOM PEDRO II	
George Vidipó	
DOI 10.22533/at.ed.83819250421	
CAPÍTULO 22	223
UMA REGIÃO ESPORTIVA OS SUBÚRBIOS DO RIO DE JANEIRO NO INÍCIO DO SÉCULO XX	
Glauco José Costa Souza	
DOI 10.22533/at.ed.83819250422	
SOBRE A ORGANIZADORA	231

O SETOR AUTOMOTIVO NO GOVERNO JK: POLÍTICAS E EMPRESAS

Fernando Marcus Nascimento Vianini

Universidade Federal de Juiz de Fora

Juiz de Fora – Minas Gerais

RESUMO: No decorrer do século XX, o setor automotivo exerceu uma profunda influência na relação de poder dos Estados, principalmente devido ao seu peso econômico, refletindo na ativa participação do Estado na instalação de complexos automotivos nacionais e em políticas comerciais e barreiras para mitigar as importações. Este artigo visa analisar a inclusão do setor automotivo dentro do Plano de Metas de Juscelino Kubistchek, que levou à criação do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), destacar os principais pontos dos planos nacionais automobilísticos e ressaltar os prazos e as taxas mínimas de conteúdo local estabelecidas pelas políticas.

PALAVRAS-CHAVE: Indústria Automotiva Brasileira, GEIA

ABSTRACT: Throughout the twentieth century, the automotive industry had a profound influence on power relations of states, mainly due to its economic weight, reflecting the active participation of the state in the set up of national automotive complex and trade policies and barriers in order to mitigate imports. This article aims to examine the addition of the

automotive sector in the “Plano de Metas” of Juscelino Kubitschek, which led to the creation of the “Grupo Executivo da Indústria Automobilística” (GEIA), highlight the main points of the automobile national plans and emphasize the deadlines and the minimum local content rates established by the policies.

KEYWORDS: Brazilian Automotive Industry, GEIA

1 | INTRODUÇÃO

Após 1945, o Brasil entrou numa nova fase democrática que se encerrou com o golpe de 1964. Neste intervalo, foram estabelecidas diversas políticas voltadas para a instalação de um setor automotivo no país, principalmente por Getúlio Vargas e por Juscelino Kubistchek, que utilizaram de estratégias como a transferência de recursos do setor agrícola para a indústria ou o oferecimento de incentivos e subsídios para as montadoras. Estas políticas se inseriam dentro do modelo nacional-desenvolvimentista, iniciado ainda na década de 1930, baseado na industrialização via substituição de importações e que obteve um amplo apoio social, formado por forças políticas centro-esquerda, militares, sindicalistas, intelectuais e empresários, e com respaldo na CEPAL e no ISEB (BRESSER,

2007). Apesar dos diversos obstáculos, o Estado conseguiu instalar a produção automotiva doméstica com sucesso, forçando as montadoras a investirem e trazendo benefícios tanto com a renda gerada quanto com as externalidades produzidas pela industrialização.

De acordo com boa parte da literatura especializada, como Shapiro (1994), Limoncic (1997) e Latini (2007), nos governos de Getúlio Vargas foram lançadas as bases para a instalação de um setor automotivo no Brasil. Vargas conservou um caráter nacionalista, de criação e organização institucional e de fomento a indústria nacional e, apesar de não ter construído uma indústria automotiva em seus mandatos, foram neles que os quadros legais, físicos e infraestruturais foram estabelecidos, possibilitando a implantação do setor. Getúlio se utilizou das instituições existentes ou da criação de organizações totalmente novas para fomentar a industrialização, como o Conselho de Desenvolvimento Industrial (CDI), o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico (BNDE) e a Superintendência da Moeda e do Crédito (Sumoc). Foi sobre este aparato institucional que as empresas fornecedoras de peças e componentes nacionais se organizaram e se desenvolveram e que a instalação de montadoras no país passou a ser considerada como um elemento estratégico para o desenvolvimento econômico do país durante o governo de Juscelino Kubitschek.

Sem ignorar o legado varguista, neste artigo pretendemos abordar o Plano de Metas de Juscelino Kubitschek, o estabelecimento do Grupo Executivo da Indústria Automobilística, mais conhecido como GEIA, e a instalação das montadoras de veículos no Brasil sob estas políticas. Na primeira parte deste artigo buscamos analisar a inclusão do setor automotivo dentro do Plano de Metas de Juscelino Kubitschek, que levou a criação do GEIA, instituição responsável por todos os assuntos referentes à instalação do setor no Brasil. Na segunda, procuramos destacar os principais pontos dos planos nacionais automobilísticos voltados para as diversas linhas de automóveis, ressaltando os prazos e as taxas mínimas de conteúdo local estabelecidas pelas políticas. Por fim, na terceira seção visamos desenvolver a questão acerca da adesão das principais montadoras ao projeto de carros de passeio, destacando os casos da Simca, da Volkswagen e da Ford.

Apesquisa histórica acerca da trajetória e dos legados do setor automotivo no Brasil nos permite avaliar uma série de questões que envolvem os avanços e retrocessos nas tentativas de construção de uma indústria nacional e de um país soberano no período republicano, as relações de poder entre as diferentes instituições do Estado, como a presidência, o congresso e o GEIA e entre estas instituições e as empresas, assim como questões acerca da relação capital e trabalho, do desenvolvimento econômico e de ciência e tecnologia. Neste trabalho, foram utilizadas fontes primárias, como os dados da representante do setor automotivo, a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), os decretos do Estado e seus planos nacionais específicos, assim como fontes secundárias de cientistas de distintas formações, como Helen Shapiro, Joel Wolfe, Bresser Pereira e Antônio Negro.

2 | O GOVERNO JK E O PLANO DE METAS

Em 1955 foram realizadas as eleições para os cargos de presidente e vice-presidente do Brasil. Enquanto estava em campanha, Juscelino Kubitschek encontrou-se com Lúcio Meira, um dos idealizadores da construção de um setor automotivo no país, que convenceu JK da importância de inserir o setor no Plano de Metas (LATINI, 2007). De acordo com Shapiro (1994), a implantação do setor automotivo foi pensada inicialmente para a resolução do problema da balança de pagamentos do país. No governo Dutra (1946-1951), por exemplo, foi iniciada uma política de importação irrestrita que se esgotou na medida em que a balança de pagamentos acumulava déficits. Deste modo, as primeiras iniciativas de construção de uma política para o setor automotivo foram resultado dos problemas na balança comercial e baseados nos instrumentos existentes para a redução das importações e de seu impacto nas despesas. Os automóveis eram os itens mais importantes das importações e sua produção local seria capaz de aliviar a enorme pressão monetária, de resolver o gargalo no setor de transportes e de atrair capital e tecnologia estrangeiros para o país.

Posteriormente, no governo JK, a implantação do setor automotivo ganhou contornos mais estratégicos. O setor seria utilizado como meio para garantir uma rápida industrialização, devido aos seus efeitos de derramamento sobre os demais setores da economia. A implantação do setor automotivo ainda resolveria os dilemas acerca dos transportes e da integração física do país, trazendo o apoio da burocracia e dos militares ao projeto. De acordo com Joel Wolfe (2010), o Brasil se interiorizou de fato apenas após a instalação da indústria automotiva, já que a construção de ferrovias não servia ao interesse público e político de unificação do país, mas simplesmente ao desejo de transportar café, açúcar ou qualquer outra matéria prima do interior para os portos de exportação. Neste mesmo sentido, Helen Shapiro (1994:38) afirmou que: “Quase todas as transações comerciais entre o sul e o nordeste, e mesmo entre vizinhos próximos, era conduzida pelo mar. Durante a guerra, os ataques alemães na costa do Brasil isolou as grandes cidades costeiras uma das outras e demonstraram a vulnerabilidade das rotas de suprimento do país”. Por fim, num período de profunda radicalização política, a instalação do setor visava angariar o suporte da classe média ao governo, uma vez que o automóvel era o símbolo daquilo que havia de mais avançado tecnologicamente e sua instalação era voltada para atender o mercado doméstico.

Ao assumir a presidência, Juscelino Kubitschek nomeou Lúcio Meira para o cargo de Ministro de Viação e Obras Públicas e o pediu para elaborar um relatório sobre a instalação do setor automotivo no Brasil. Em maio 1956 foi entregue ao presidente o Relatório do Grupo de Trabalho Sobre Indústria Automobilística, que alertava sobre a importância da construção de uma indústria automotiva nacional, reforçando a

existência de um mercado para veículos de diferentes tipos e os serviços oferecidos por veículos ao país. Segundo o Relatório, o que impedia o investimento no Brasil eram a inexistência de políticas governamentais e as oscilações nas políticas econômicas. Para contornar estes problemas, era recomendada uma política econômica assegurada por decretos do Poder Executivo, sem a participação do Poder Legislativo. Constatava-se ainda que era preciso desenvolver a indústria automotiva num curto espaço de tempo, uma vez que a troca do governo executivo poderia transformar o projeto inicial. Desta forma, era necessário forçar um grande investimento inicial por parte das empresas envolvidas, de modo a atingir um ponto de não retorno, evitando que uma troca de governo resultasse no fracasso total do plano.

Paralelamente, JK lançou o Plano de Metas, uma política com o objetivo de transformar a economia exportadora de matérias primas para manufatureira e composto por trinta metas de expansão para o desenvolvimento econômico e social do Brasil, focadas na superação dos pontos de estrangulamento para o desenvolvimento econômico do país. As trinta metas eram divididas entre energia (da meta 1 a 5), setor de transporte (6 a 12), alimentação (13 a 18), indústria de base (19 a 29) e educação (meta 30). A meta síntese do Plano era a construção de uma nova capital, Brasília. Das trinta metas, somente uma era destinada a um bem de consumo, a meta 27 voltada para o setor automotivo, que estabelecia como objetivos: produzir 170 mil veículos em 1960, atingir taxas de conteúdo local em peso de 90 a 95% do peso total do veículo em 1960, incumbir ao setor privado a produção, reservar ao Estado apenas a função de promotor e coordenador – excluindo a possibilidade de iniciativa estatal, exceto a já existente Fábrica Nacional de Motores -, permitir a constituição de empresas com capitais brasileiros, estrangeiros e mistos e enfatizar a produção de veículos de maior importância econômica, como os caminhões. De acordo com Limoncic (1997), a implantação do setor automotivo ainda criaria importantes efeitos-cascata sobre diversos outros pontos do Plano de Metas, como as Metas 4, de produção de petróleo, 5, de refinamento de petróleo, 19, da siderurgia, 21, dos metais não ferrosos e 25 da borracha, e sobre todas as metas relativas a transporte, fomentando as rodovias e inibindo as ferrovias. Para coordenar a execução do Plano de Metas foi criado o Conselho do Desenvolvimento que, por seu turno, era composto por Grupos Executivos e Grupos de Estudo setoriais.

A partir do Relatório de Lúcio Meira e do Plano de Metas foi criado o decreto 39.412 de 16 de junho de 1956 (BRASIL, 1956a), que estabelecia as diretrizes básicas relativas à Indústria Automobilística Brasileira e a competência e autoridade dos órgãos executivos que se encarregariam de aplicar tais diretrizes. Ficou definido que os equipamentos utilizados na indústria automotiva eram de importância estratégica e, por este motivo, sua importação deveria ser feita de acordo com a Instrução 113 da Sumoc, que se constituía em concessão de isenção fiscal. Todavia, para obter o direito ao benefício, as fabricantes de veículos tinham que elaborar um projeto, contendo diversos pré-requisitos, como a produção de motores em instalações próprias ou de

subcontratadores, o respeito aos prazos fixados e às taxas mínimas de conteúdo local. O decreto ainda previa que nenhuma distinção ou preferência seria realizada sobre o tipo de motor do ponto de vista dos combustíveis utilizados e que os incentivos eram reservados aos projetos de iniciativa privada, retirando a possibilidade de estimular entidades estatais, antigas ou novas, a se dedicarem nesta atividade.

O artigo número 14 do decreto 39.412 criou o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), subordinado ao Conselho do Desenvolvimento, cujas funções seriam a execução e supervisão das diretrizes básicas do decreto, a formulação das recomendações de incentivo à indústria, o julgamento dos projetos apresentados pelas fabricantes de veículos, o incentivo a entrada no país de técnicos e operários especializados, o estabelecimento dos Planos Nacionais Automobilísticos para as várias linhas de veículos, a recomendação aos órgãos competentes sobre o provimento de créditos para os empreendimentos, a coordenação de estudos sobre revisão de tarifas e classificação de mercadorias, a normalização de materiais, o preparo de mão de obra, o suprimento de matéria prima, estatísticas, medidas tributárias e legislativas, censos, custos de produção, mostras, exposições e qualquer outro aspecto de interesse para a indústria automotiva. Por fim, o decreto definia que os membros do GEIA seriam o Ministro da Viação e Obras Públicas, ao mesmo tempo presidente do GEIA, o diretor executivo da Sumoc, o diretor superintendente do BNDE, o diretor da Cacex e o diretor da Carteira de Câmbio, excluindo a iniciativa privada e os trabalhadores da participação nos quadros da instituição (BRASIL, 1956a). Posteriormente outros representantes foram incluídos, como o Ministro da Guerra e o Conselho em Política Tarifária em 1957, e o Ministro da Agricultura em 1959. Ao juntar os diretores em uma única instância, a tomada de decisões foi acelerada, sem haver a necessidade de reportar qualquer assunto a superiores ou passar pela burocracia. Ao GEIA também foi garantido o poder executivo e sua localização na cadeia executiva o isolou, ao menos em teoria, das disputas no congresso (SHAPIRO, 1994).

Tanto o Estado, quanto as firmas tinham objetivos estratégicos além do investimento. Para JK, a instalação da indústria automotiva era um meio para o rápido desenvolvimento industrial do país e que lhe forneceria apoio político. Os tecnocratas perceberam a necessidade de desenvolver a indústria ao ponto sem retorno: no momento em que os investimentos fossem realizados e uma rede de fornecedores criada, seria difícil desmantelar a indústria tanto economicamente quanto politicamente. Por outro lado, as empresas atrasavam os investimentos temendo reviravoltas na política econômica do país. As firmas preferiam reduzir seus riscos ao investirem menos recursos para recuperá-los o quanto antes, diminuir os custos de retirada e começar com baixos níveis de conteúdo local que gradativamente aumentariam. Todavia, o gradualismo não era bem estimado pela administração de JK, haja vista a possibilidade de alteração da política pelas administrações futuras. Coube ao GEIA moldar a estrutura de incentivos de forma a garantir altos investimentos e comprometimento por parte das firmas desde o início.

O que se constatou é que havia certa resistência das marcas internacionais em estabelecerem montadoras no Brasil. Os planejadores brasileiros concluíram então que a colaboração das corporações transnacionais jamais seria obtida a não ser por imposição. Por esta razão, o governo optou pelo fechamento do mercado doméstico às importações, oferecendo às montadoras que se instalassem no país subsídios, linhas de crédito, facilitação da importação de máquinas e equipamentos, isenções fiscais, tarifas protecionistas e acesso exclusivo ao mercado brasileiro durante um período pré-estabelecido, o que se constituiria como vantagem sobre as empresas que ficaram de fora do projeto. Como contrapartida, as empresas teriam que cumprir uma agenda de progressiva nacionalização da produção, ao mesmo tempo em que cumpriam metas de produção. Em caso de descumprimento das normas, as operações da empresa, assim como os benefícios, poderiam ser suspensas e seu capital retido no país. (SHAPIRO, 1994, NEGRO, 1997).

No princípio do projeto, a prioridade eram os veículos comerciais dado a importância do transporte de cargas no país, a economia de escala ser menos rigorosa, o padrão de qualidade menor e o mercado mais definido. A produção de carros de passeio ocorreria como estágio final do plano, para represar a demanda, garantido mais mercado para as vendedoras.

3 | O GEIA

Em suas operações, o GEIA não possuía o poder de limitar os competidores ou de escolher campeões, desta forma, procurou criar condições de um mercado neutro, de modo a garantir o investimento das firmas, a evitar o monopólio e a não parecer a favor do capital de uma nação em detrimento de outra. Todavia, a preferência da instituição era por firmas grandes e já conhecidas no mercado brasileiro, principalmente no setor de carros de passeio. O melhor exemplo desta postura foi a aprovação dos projetos de jipes. A Willys, a Vemag e a Rover apresentaram e tiveram aprovados seus projetos, mesmo as duas primeiras sendo compostas de capital nacional e investindo num segmento com menor mercado, elas não foram impedidas de competirem entre si, enquanto poderiam estar investindo em setores diferentes para ampliarem as áreas de atuação do capital nacional (SHAPIRO, 1994, NEGRO, 1997).

A partir da criação do GEIA, foram instituídos decretos que guiariam a implantação do setor de caminhões (decreto 39.568, julho de 1956), jipes (decreto 39.569, julho de 1956), camionetas, furgões e caminhões leves (decreto 39.676-A, julho de 1956), carros de passeio (decreto 41.018, fevereiro de 1957) e tratores agrícolas (decreto 47.473, dezembro de 1959). Os decretos efetivamente fecharam o mercado brasileiro para as importações e forçaram as firmas a aumentarem o nível de conteúdo local para receberem uma série de incentivos em contrapartida. A forma que o GEIA encontrou de regular o conteúdo local foi pelo peso total das peças, pois a estimativa do valor

de cada peça iria requerer mais procedimentos de contagem, conversão, pesquisa e estudos, atrasando todo o processo de implementação do plano que deveria ser urgente. Ademais, as firmas poderiam manipular os preços

Cada decreto estabeleceu o peso máximo e mínimo dos veículos que poderiam obter o auxílio do programa, assim como definiu que qualquer componente ou parte do veículo produzido nacionalmente, escolhido de acordo com o critério da montadora, seria computado no percentual de conteúdo local. Aos projetos aprovados estava garantida a importação de equipamentos e partes complementares de acordo com o decreto 39.412. Todavia, a continuidade da concessão dos benefícios era condicionada ao cumprimento dos índices de nacionalização. Para os caminhões pesados foram definidas as taxas de conteúdo local de 35% para dezembro de 1956, 40% para julho de 1957, 65% para julho de 1958, de 75% para julho de 1959 e de 90% para 1960 (BRASIL, 1956b). Para jipes, as taxas eram de 50% para dezembro de 1956, e 60, 75, 85 e 95%, respectivamente para os meses de julho de 1957, 1958, 1959 e 1960 (BRASIL, 1956c). Para camionetas, caminhões leves e furgões, ficou estabelecida uma taxa de conteúdo local de 40% para dezembro de 1956, gradativamente crescendo, até atingir 90% em 1960 (BRASIL, 1956d). Por fim, para os carros de passeio, o GEIA exigiu uma taxa de conteúdo local de 50% para 1957, subindo para 95% em 1960 (BRASIL, 1957).

Três anos após o estabelecimento do GEIA foi baixado o decreto 47.473 que estabelecia o Plano Nacional da Indústria de Tratores Agrícolas (BRASIL, 1959). O decreto estabelecia os mesmos mecanismos para a manutenção dos incentivos governamentais e os critérios de importação de peças e equipamentos. Obviamente, o que se alteravam eram os prazos para o cumprimento dos requisitos de conteúdo local. A partir de julho de 1960, seis meses após a promulgação do decreto, era requerida uma taxa de 70% de nacionalização. Em primeiro de janeiro de 1961, a taxa aumentava para 85%. Seis meses depois, para 90% e, por fim, em primeiro de janeiro de 1962, requeria-se uma taxa de conteúdo local em peso de 95% (BRASIL, 1959).

Dos dezoito projetos enviados ao GEIA, apenas onze foram postos em prática. A maioria das firmas produzia mais de um tipo de veículo, sendo seis produzindo caminhões, três veículos utilitários, três jipes e cinco carros de passeio. Das firmas que iniciaram a produção no Brasil dentro do programa do GEIA, três eram controladas pelo capital nacional (Willys-Overland, Vemag e FNM), duas eram *joint ventures* 50-50 entre o capital nacional e o estrangeiro (Mercedes-Benz e Simca) e seis eram controladas ou subsidiárias totalmente controladas pelo capital externo (Ford, General Motors, Volkswagen, International Harvester, Scania Vobis e Toyota). A ameaça de fechamento de mercado não foi capaz de fazer com que as “Três Grandes de Detroit” investissem no setor de carros de passeio, no qual elas dominavam o mercado e eram mais reconhecidas pelos consumidores brasileiros. A Ford e a GM enviaram projetos para caminhões leves. No setor de caminhões médios estavam a Mercedes-Benz, além da Ford e da GM. Para os caminhões pesados, os projetos implementados eram

da Scania Vabis, Mercedes-Benz, FNM e International Harvester. A Mercedes-Benz ainda ficou com a produção de ônibus. Volkswagen, Willys e Vemag nos utilitários e Toyota, Vemag e Willys nos jipes. O setor de carros de passeio foi representado pela VW, Willys, Vemag, FNM e Simca.

A meta de produção de 170 mil veículos em 1960 não foi atingida, uma vez que as onze empresas montadoras conseguiram produzir apenas 133 mil veículos (ANFAVEA, 2015). Shapiro (1994) explica que um dos motivos para o não cumprimento desta meta foi a limitação de importação de peças estrangeiras. Posteriormente, logo em 1961, as montadoras produziram quase 150 mil veículos, com cerca de 87% de taxa de conteúdo local, não em peso, mas em valor.

Como uma instituição administrativa, com pouco poder discricionário, o GEIA não tinha os meios de intervir diretamente, escolher entre os projetos ou estabelecer prioridades. O órgão não teve um desempenho extraordinário, devido tanto as suas limitações quanto às pressões do governo e das empresas transnacionais:

O GEIA muitas vezes não dispunha de autoridade política ou flexibilidade administrativa para enfrentar imprevistos, tais como as crises cambiais ou o golpe de 1964 que, sem dúvida, afetaram o plano. (...) As empresas transnacionais mostravam-se mais aptas que o GEIA para a manipulação da opinião pública e do Congresso. (...) Além disso, o fato do GEIA não ter conseguido seduzir Ford e a GM, as duas maiores fabricantes de carros com a maior experiência internacional no mercado, levanta dúvidas sobre a suficiência das políticas estatal ou do fechamento de mercado (...) para garantir a entrada das empresas no programa (SHAPIRO, 1997:73).

Entretanto, o GEIA cumpriu seu próprio cronograma e impediu sabotagens tanto de membros da oposição, quanto de empresas.

4 | ESTADO E SETOR DE CARROS DE PASSEIO

Quando o Brasil decidiu por implantar plantas montadoras de veículos no país, inúmeras recusas e obstáculos foram colocados pelas empresas multinacionais, como o nível de conteúdo local exigido pelo GEIA, a produção do núcleo tecnológico de seus veículos no Brasil e a necessidade de fazer grandes investimentos em um curto espaço de tempo. Em 1953, por exemplo, a Ford procurou dissuadir a comissão brasileira, liderada por Lúcio Meira, da implantação de uma montadora no Brasil, alegando que o país possuía problemas de infraestrutura e falta de mercado para a produção de caminhões.

No lançamento do Plano de Metas e do GEIA, ficou estabelecido o oferecimento de incentivos e o fechamento do mercado pelo Estado, exigindo uma série de contrapartida das empresas que aderissem ao programa. Entretanto, a ameaça de fechamento de mercado não era vista com seriedade pelas montadoras estrangeiras. A Ford manteve sua posição anterior, se opôs a produzir veículos no Brasil, mesmo quando a Chrysler e a GM já iniciavam a produção local de carrocerias e cabines de

caminhão em 1956, e protestou quando o Brasil suspendeu a importação de peças e componentes que eram produzidas no país (SHAPIRO, 1997).

Quando o decreto para automóveis foi promulgado em 1957, esperava-se uma alta taxa de adesão. Todavia, poucas empresas entregaram projetos de produção. As principais companhias europeias, como a VW e a Mercedes, quando apresentaram seus projetos, buscaram negociar melhores condições. A Toyota até enviou um projeto modesto para a produção de jipes que foi logo aprovado. As norte-americanas, quando apresentaram projetos que não cumpriam os requisitos do GEIA, resolveram se limitar a produzir veículos comerciais. JK então pressionou tanto as empresas para o envio de projetos, quanto o GEIA para a aprovação de projetos de fabricação de carros de passeio, que se mostrou forte o suficiente para declinar propostas que não atendiam às condições mínimas de nacionalização, como a de veículos de passeio da Ford.

Até dezembro de 1957, apenas a Vemag teve seu projeto aprovado. JK teve papel decisivo na entrada da joint-venture entre a italiana Alfa Romeo e a brasileira Matarazzo na produção de carros de passeio. A joint-venture, batizada de Fabral, propôs um projeto de carro de luxo que foi declinado por não seguir as linhas gerais do GEIA. Pressionado por Kubitschek, pois a ausência da Ford e da GM na produção de carros de passeio era um desastre para o plano, o GEIA aprovou este projeto. Em 1958, após o fim da sociedade entre a família Matarazzo e a Alfa Romeo, Juscelino concedeu um empréstimo à empresa estrangeira, que se associou à FNM para a fabricação do sedan, agora rebatizado de JK (SHAPIRO, 1994, LIMONCIC, 1997).

A Simca, por seu turno, possuía interesse no Brasil antes da constituição do GEIA devido às relações pessoais entre JK e a alta cúpula da empresa e uma promessa de construir sua montadora em Minas Gerais. Após a formação do GEIA, a Simca alegou que estava fora da jurisdição do GEIA, uma vez que seu projeto era anterior. A empresa planejava importar veículos semi ou completamente desmontados, utilizando conteúdo local inferior ao estabelecido pelo GEIA. Este, por seu turno, insistiu na elaboração de um projeto pela empresa, que foi apresentado posteriormente, contudo, sem cumprir as exigências de conteúdo local e uma definição mais precisa sobre o momento da realização das obras para a construção da fábrica. Após a aprovação do projeto, a Simca se instalou em São Paulo, numa planta alugada da Studebaker, mas não cumpriu o segundo estágio dos requerimentos de conteúdo local, sendo impedida pelo GEIA de importar novas peças. Por esta razão, a planta ficou sem funcionar durante seis meses, até que os requisitos mínimos de componentes nacionais fossem empregados (LATINI, 2007).

A Volkswagen enviou um projeto para a produção de vans em 1956 e, mesmo antes do decreto para carros de passeio, tanto o GEIA, quanto JK solicitaram projetos de carros de passeio para a empresa, que se mostrou relutante em iniciar a produção nacional. A diretoria da Volkswagen do Brasil pressionou a diretoria da matriz que, enfim, enviou a proposta para a fabricação do Fusca em 1957. Todavia, a implementação do projeto enfrentou problemas devido ao financiamento. A firma já havia recebido 150

milhões de cruzeiros do BNDE para a produção da Kombi. Com o projeto do Fusca aprovado, um novo empréstimo teria de ser realizado. Neste pedido de 10.8 milhões de marcos, o banco encontrou algumas irregularidades que iam desde falhas contratuais à sobrevalorização do marco frente ao cruzeiro. Posteriormente, parte do capital foi liberado e a produção de fuscas se iniciou (SHAPIRO, 1994, LIMONCIC, 1997).

O caso da Ford é um dos mais emblemáticos. A adesão da empresa ao programa de caminhões somente se deu devido à concorrência com a GM, que acertou sua participação logo no início. Todavia, a Ford buscou investir o menor capital possível e procurar estratégias alternativas de financiamento, enquanto enviava os seus equipamentos mais antigos para o Brasil. A empresa considerava que caso nenhuma grande empresa enviasse projetos, a tentativa de fechamento do mercado brasileiro fracassaria (SHAPIRO, 1994). Durante todo o governo JK, a Ford enviou propostas para a produção de carros de passeio, todas rejeitadas devido à redução nos investimentos e ao não atendimento dos requerimentos do GEIA. Posteriormente, diante uma nova recusa no início da década de 1960, uma vez que a Ford desejava se beneficiar da Instrução 113 que expirara em 1957, a empresa afirmou que o Brasil estava lhe negando a entrada no mercado e articulou uma campanha contra o GEIA que, segundo a Ford, estava forçando os brasileiros a dirigirem carros de segunda categoria, como um Fusca. Somente com a ditadura militar que a Ford, enfim, conseguiu a aprovação de seu projeto de carros de passeio, o Galaxie 1966.

As recusas da Ford e da GM em enviarem um plano para a fabricação de carros de passeio possibilitaram a entrada de concorrentes menores no mercado brasileiro que, em um curto espaço de tempo, passaram a dominar as vendas do setor. Na ausência da Ford, o mercado de carros de passeio brasileiro foi redefinido e capturado pela VW. Outra beneficiada pela ausência da Ford e da GM foi a Willys, que prosperou entre as décadas de 1930 e 1940, com a construção de embarcações e jipes para as forças armadas dos EUA durante a Segunda Guerra Mundial. Além de abrir um centro de engenharia para trabalhos em design em veículos futuros na cidade de São Paulo, em 1959, a Willys foi responsável pela produção de 24% dos veículos no Brasil e 52% dos carros de passeio (WOLFE, 2010). Contudo, na década de 1960, quando o ambiente comercial se tornou desfavorável, as empresas com capital nacional foram gradualmente absorvidas pelas empresas multinacionais, restando apenas iniciativas nacionais no setor de peças e componentes. Em 1968, das onze empresas que iniciaram no programa do GEIA, apenas oito restaram, todas de capital transnacional. A Simca do Brasil, que possuía 50% de capital brasileiro, teve 92% das ações compradas pela Chrysler em 1966, que também comprou a planta da International Harvester. No mesmo ano, a VW comprou a Vemag, enquanto a Ford, em 1967, adquiriu a Willys-Overland. Por fim, a Alfa Romeo obteve o controle da FNM. Com a liquidação da Vemag e da Willys, a Ford e a GM finalmente entraram no mercado de carros de passeio (SHAPIRO, 1994).

5 | CONCLUSÃO

A instalação do setor automotivo no Brasil, em especial do segmento de montadoras de veículos, talvez não fosse realizada sem o apoio do Estado. Como vimos, as montadoras estrangeiras relutaram em investir no país, enquanto o capital nacional se mostrava insuficiente para investir em montadoras, tanto devido às barreiras de entrada, quanto devido ao grau de tecnologia necessário. A política do Estado, coordenada pelo GEIA, fechou efetivamente o mercado brasileiro às importações, garantindo às empresas participantes mercado e incentivos, principalmente fiscais, ao mesmo tempo em que exigia em contrapartida a elevação dos níveis de peças e componentes adquiridas de fabricantes locais e metas de produção.

As disputas entre as instituições do Estado e as empresas evidenciam suas relações de poder. A empresa Simca, devido aos laços pessoais entre sua diretoria e o presidente JK, pensou que poderia entrar no mercado brasileiro sob suas condições, esbarrando numa postura firme do GEIA a favor da adequação do projeto às suas orientações. A direção da matriz Volkswagen, por seu turno, foi pressionada pela sua diretoria nacional, pelo presidente JK e pelo GEIA para o envio de seu projeto de carro de passeio, que enfrentou dificuldades para ser executado. A Ford procurou sabotar a implantação do projeto de nacionalização da produção, acreditando que caso nenhuma das grandes montadoras aderissem, o fechamento do mercado fracassaria e procurando entrar no mercado de carros de passeio sob seus próprios termos. O que se viu foi a resistência do GEIA frente às investidas da montadora norte-americana.

A política do Estado embora tenha sido capaz de atrair as montadoras multinacionais e fazê-las atingir taxas mínimas de conteúdo local, fracassou nas metas de produção total para 1960. Ainda que não fosse objetivo da política, muito pelo contrário, as iniciativas compostas de capital nacional receberam pouco incentivo e foram absorvidas pela concorrência. Se, no princípio, o setor possuía uma composição proprietária heterogênea, composto por empresas nacionais privadas, como a Willys, por uma empresa nacional estatal, a FNM, e por empresas multinacionais muitas das quais presentes até hoje, como a Volkswagen, logo na década de 1960, num contexto de desaquecimento da economia e de saturação do mercado interno, as empresas nacionais não sobreviveram, legando um setor altamente internacionalizado. Dilemas diferentes emergiram a partir deste ponto, como as respostas das empresas às políticas do governo, que dependem de tomadores de decisões que não se encontram no país, ou as motivações para o investimento em pesquisa e desenvolvimento no Brasil por empresas cujas sedes estão no exterior, questão central para o capitalismo contemporâneo.

REFERÊNCIAS

ANFAVEA (2015). **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira**. São Paulo. Disponível em: <<https://bit.ly/1JEZi2Q>>. Acesso em: 11/03/2015.

- BRASIL (1956a). **Decreto nº 39.412**, de 16 de Junho de 1956. Estabelece normas diretoras para a criação da Indústria Automobilística Brasileira e institui o Grupo Executivo para aplicação dessas normas. Disponível em: <<https://bit.ly/2PseXc4>>. Acesso em: 20/11/2014.
- BRASIL (1956b). **Lei nº 39.568** de 12 de julho de 1956. Institui o Plano Nacional da Indústria Automobilística relativo a caminhões. Disponível em: <<https://bit.ly/2SvslIH>>. Acesso em: 08/09/2015.
- BRASIL (1956c). **Lei nº 39.569** de 12 de julho de 1956. Institui o Plano Nacional da Indústria Automobilística relativo a Jipes. Disponível em: <<https://bit.ly/2QBzEGT>>. Acesso em: 08/09/2015.
- BRASIL (1956d). **Lei nº 39.676-A** de 30 de julho de 1956. Institui o Plano Nacional da Indústria automobilística relativo a camionetas, caminhões leves e furgões. Disponível em: <<https://bit.ly/2EfXZMN>>. Acesso em: 08/09/2015.
- BRASIL (1957). **Lei nº 41.018** de 26 de fevereiro de 1957. Institui o Plano Nacional da Indústria Automobilística relativo a automóveis de passageiros. Disponível em: <<https://bit.ly/2E6Ov5L>>. Acesso em: 08/09/2015.
- BRASIL (1959). **Lei nº 47.473** de 22 de dezembro de 1959. Institui o Plano Nacional da Indústria de Tratores Agrícolas. Disponível em: <<https://bit.ly/2G1TNlt>>. Acesso em: 08/09/2015.
- BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos (2007). Burocracia pública e classes dirigentes no Brasil. IN: **Rev. Sociol. Polít. Curitiba**, 28, p. 9-30.
- LATINI, Sydney (2007). **A implantação da indústria automobilística no Brasil**: da substituição de importações ativa à globalização passiva. São Paulo: Alaúde Editorial.
- LIMONCIC, Flávio (1997). **A civilização do automóvel**: a instalação da indústria automobilística no Brasil e a via brasileira para uma improvável modernidade fordista 1956-1961. Dissertação de Mestrado, UFRJ.
- NEGRO, Antonio Luigi (1997). Servos do tempo. In: ARBIX, Glauco e ZILBOVICIUS, Mauro (orgs.) **De JK a FHC: a Reinvenção dos carros**. São Paulo: Scritta.
- SHAPIRO, Helen. (1994). **Engines of growth**: the state and transnational auto companies in Brazil. Cambridge: Cambridge University Press.
- SHAPIRO, Helen. (1997). A primeira migração das montadoras: 1956-1968. In: ARBIX, Glauco e ZILBOVICIUS, Mauro (orgs.) **De JK a FHC: a Reinvenção dos carros**. São Paulo: Scritta.
- WOLFE, Joel (2010). **Autos and progress**: the brazilian search for modernity. New York: Oxford University Press.

SOBRE A ORGANIZADORA

DENISE PEREIRA: Mestre em Ciências Sociais Aplicadas, Especialista em História, Arte e Cultura, Bacharel em História, pela Universidade Estadual de Ponta Grossa. Cursando Pós-Graduação Tecnologias Educacionais, Gestão da Comunicação e do Conhecimento. Atualmente Professora/Tutora Ensino a Distância da Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG) e professora nas Faculdade Integradas dos Campos Gerais (CESCAGE) e Coordenadora de Pós-Graduação.

Agência Brasileira do ISBN
ISBN 978-85-7247-283-8

