



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DA PARAÍBA
CENTRO DE EDUCAÇÃO – CEDUC
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
CURSO DE LICENCIATURA PLENA EM HISTÓRIA**

SÉRGIO MAGNO CASTOR PINHEIRO

**AUTOMÓVEL UM SÍMBOLO DA MODERNIDADE: A CHEGADA DE
UMA CONCESSIONÁRIA VOLKSWAGEN EM
CAMPINA GRANDE - 1963**

CAMPINA GRANDE – PB
2011

SÉRGIO MAGNO CASTOR PINHEIRO

**AUTOMÓVEL UM SÍMBOLO DA MODERNIDADE: A CHEGADA DE
UMA CONCESSIONÁRIA VOLKSWAGEN EM
CAMPINA GRANDE - 1963**

Monografia apresentada ao Curso de
Licenciatura Plena em História da
Universidade Estadual da Paraíba, em
cumprimento à exigência para
conclusão do curso.

ORIENTADORA : Prof^ª Ms.Maria José Silva Oliveira / UEPB

CAMPINA GRANDE – PB

2011

- P654a Pinheiro, Sérgio Magno Castor.
Automóvel um símbolo da modernidade [manuscrito]: a chegada de uma concessionária volkswagen em Campina Grande – 1963. / Sérgio Magno Castor Pinheiro. – 2011.
61 f.: il. Color.
- Digitado.
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) – Universidade Estadual da Paraíba, Centro de Educação, 2011.
- “Orientação: Profa. Ma. Maria José Silva Oliveira, Departamento de História”.
1. Fábrica - Volkswagen. 2. Modernidade. 3.Campina Grande. I. Título.

SÉRGIO MAGNO CASTOR PINHEIRO

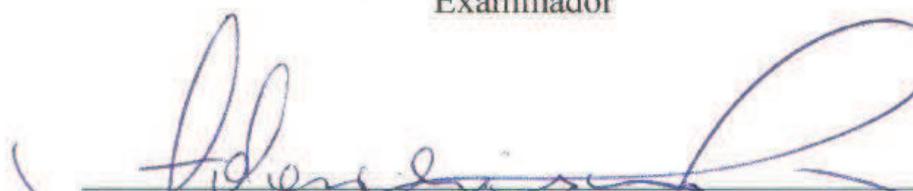
**AUTOMÓVEL UM SÍMBOLO DA MODERNIDADE: A CHEGADA DE
UMA CONCESSIONÁRIA VOLKSWAGEN EM
CAMPINA GRANDE - 1963**

Monografia apresentada ao Curso de
Licenciatura Plena em História da
Universidade Estadual da Paraíba, em
cumprimento à exigência para
conclusão do curso.

Aprovado em : 09/ 06/ 2011


Prof.^a Ms.^a Maria José Silva Oliveira / UEPB
Orientadora


Prof. Esp. Anselmo Ronsard Cavalcanti / UEPB
Examinador


Prof. Esp. Adonhiran Ribeiro dos Santos / UEPB
Examinador

Dedicatória

Primeiramente, a Deus porque foi Ele que me deu coragem e forças para realização de mais uma fase da minha trajetória acadêmica e às pessoas que estiveram sempre ao meu lado me apoiando e entendendo cada momento difícil por qual passei.

AGRADECIMENTOS

À minha esposa Patrícia Geórgia Oliveira Diniz Pinheiro, que sempre me incentivou nos meus estudos, e foi de suma importância para esta minha graduação;

À meus três filhos (Igor, Ítalo e Isaque), que tiveram que abrir mão muitas vezes dos momentos de lazer para que eu pudesse estudar;

Aos meus pais (Carlos Leôncio e Marilene Castor), que sempre me apoiaram e me deram as melhores condições de estudo;

Aos meus irmãos (Max, Karla e Katarina), pela paciência e pela ajuda nas horas em que mais precisei deles;

À Professora e Orientadora Maria José Silva Oliveira pela exigência e pela disposição em me ajudar na realização deste;

À todos os professores do curso de graduação que exigiram de mim a dedicação aos estudos e que me fizeram compreender o real valor do conhecimento não só para a realização profissional como para a vida;

À Raimundo Lira proprietário da Cavesa Campina Grande Veículos Ltda., empresa Volkswagen em Campina Grande - PB, que autorizou a coleta de dados e assim, possibilitou a formação de informações necessárias para conclusão desse projeto

Para a realização desse trabalho foi essencial também o convívio com aqueles que, quase diariamente, estavam ao meu redor; presentes nos momentos felizes e descontraídos, mais, principalmente, apoiando nos momentos difíceis, ajudando nas dúvidas que surgiam e transmitindo calma e confiança diante das dificuldades... Quero destacar e agradecer, dentre estas pessoas, meus amigos Pr. Paulo do Egito e sua Esposa Viviane Egito, Pr. Wallison Barros e sua Esposa Marcela Barros, Pr. Alexandre e sua esposa Elaine, Pr. Sidarta e sua esposa Caroline, Jefferson e sua esposa Nayara Nunes, Erickson e sua esposa Oriana, Lindembergue e sua esposa Samara e outros que sempre estavam presentes.

RESUMO

Substituto da força motriz, o “automóvel” é um emblema da Segunda Revolução Industrial, valorizado nos finais do século XIX, devido ao rápido crescimento das cidades. Nos anos finais do século XIX o automóvel, chega ao Brasil. A Volkswagen surgiu em meados de 1933 após Adolfo Hitler encomendar a Porsche o projeto de um automóvel econômico. A fábrica foi inaugurada 1938. Em Agosto de 1944, foi integrada na indústria bélica da Alemanha. A história da Volkswagen no Brasil começa em 1949, após pesquisas, indicarem o Brasil como o melhor lugar para receber uma fábrica fora da Alemanha. Em 1953 em São Paulo, foi instalada a Volkswagen do Brasil, porém em 1957 com a chegada de Juscelino Kubitschek a Presidência esta industrialização ganhou impulso. Em Campina Grande, as lideranças políticas, vinculadas ao comércio, ganham destaque ao exigir que as medidas implementadas nacionalmente fossem estendidas no âmbito regional e local. Com a instalação das Industrias na cidade de Campina Grande, em 1963 chega a Cavesa, uma revenda Volkswagen. Os jornais tratavam o veículo como símbolo da “modernidade”. Com a chegada destes veículos a cidade passou a comercializar mais automóveis, e houve a necessidade de uma “modernização” em toda estrutura urbana da cidade.

PALAVRAS-CHAVE: Modernidade, Volkswagen , Campina Grande.

ABSTRACT

Replacement of the driving force, the "car" is an emblem of the Second Industrial Revolution, valued in the late nineteenth century, due to the rapid growth of cities. In the final years of the nineteenth century the car arrives in Brazil. Volkswagen emerged in 1933 after Adolf Hitler ordered the design of a Porsche automobile economy. The factory was inaugurated in 1938. In August 1944, was incorporated in the war industry of Germany. The history of Volkswagen in Brazil begins in 1949, after research, indicate Brazil as the best place to get a factory outside of Germany. In 1953 in Sao Paulo, was installed at Volkswagen of Brazil, but in 1957 with the arrival of President Juscelino Kubitschek to this industrialization gathered momentum. In Campina Grande, the political leadership, linked to trade, are highlighted by requiring that the measures taken nationally to be extended at the regional and local levels. With the installation of Industries in the city of Campina Grande, in 1963 reaches Cellars, a retail Volkswagen. The newspapers treated the vehicle as a symbol of modernity. With the arrival of these vehicles the city was selling more cars, and hear the need for a "modernization" in the whole urban structure.

KEYWORDS: Modernity, Volkswagen, Campina Grande

LISTA DE FOTOS

| | | |
|-----------------|---|----|
| FOTO 01- | Fabrica da Volkswagen na Alemanha – Wolfsburg | 13 |
| FOTO 02- | Adolfo Hitler na Pedra Fundamental da Volkswagen..... | 21 |
| FOTO 03- | 1ª Fabrica da Volkswagen do Brasil | 30 |
| FOTO 04- | Juscelino Kubistchek Apresentando o Plano de Metas | 33 |
| FOTO 05- | Adolfo Hitler na Fundação da Volkswagen na Alemanha | 56 |
| FOTO 06- | 1º Fusca Vendido na Cavesa Campina Grande Veículos Ltda..... | 58 |
| FOTO 07- | 1º Fusca Vendido na Cavesa – Visão Trazeira | 58 |
| FOTO 08- | Foto da Chegada dos Volkswagens em Campina Grande - 1963 | 59 |
| FOTO 09- | Foto da Chegada dos Volkswagens em Campina Grande - 1963..... | 59 |
| FOTO 10- | Exposição dos Novos Veículos da Volkswagen – Linha - 1971 | 60 |
| FOTO 11- | Antigo Departamento de Vendas de Veículos Novos e Usados | 60 |
| FOTO 12- | Cavesa – Campina Grande Veículos Ltda. Nos Anos 1990 | 61 |

LISTA DE FIGURAS

| | |
|---|----|
| FIGURA 01 - Propaganda do Simca-Chambord..... | 15 |
| FIGURA 02 - Projeto do Kdf-Wagen | 22 |
| FIGURA 03 - Anuncio do Kdf-Wagen | 24 |
| FIGURA 04 - Ata de Formação da Cavesa - Campina Grande Veiculos Ltda.. | 57 |

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 - Plano de Metas – Governo de Juscelino Kubitschek

37

LISTA DE SIGLAS

| | |
|---------|--|
| ABC | Santo André, São Caetano e São Bernardo |
| BB | Banco do Brasil |
| BNDE | Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico |
| CEPAL | Comissão Econômica para a América Latina |
| CSN | Companhia Siderúrgica Nacional |
| DNOCS | Departamento Nacional de Obras contra as Secas |
| FIEP | Federação das Indústrias do Estado da Paraíba |
| FNM | Fábrica Nacional de Motores |
| FUNDACT | Fundação para o Desenvolvimento da Ciência e da Técnica |
| GEIA | Grupo Executivo da Indústria Automobilística |
| GM | General Motors |
| GmbH | Companhia de Responsabilidade Limitada (Gesellschaft mit beschränkter Haftung) |
| GTDN | Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste |
| ISEB | Instituto Superior de Estudos Brasileiros |
| JK | Juscelino Kubitschek |
| MW | Megawatts |
| NSU | NSU Motorenwerke AG |
| RDA | Associação Nacional da Indústria Automotiva (Reichverband der Automobilindustrie) |
| SUDENE | Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste |
| SUMOC | Superintendência da Moeda e do Crédito |
| UDN | União Democrática Nacional |
| USP | Universidade de São Paulo |
| VW | Volkswagen |
| NSDAP | Partido Nacional Socialista dos Trabalhadores Alemães (Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei) |
| NAZI | Nacional – Socialista (Nationalsozialistische) |
| COMUDE | Comissão Municipal de Desenvolvimento Econômico |
| SANESA | Companhia de Saneamento e Esgoto |

SUMÁRIO

| | |
|---|----|
| INTRODUÇÃO | 14 |
| I CAPITULO | |
| 1 AUTOMÓVEL COMO SÍMBOLO DE MODERNIDADE | 16 |
| II CAPITULO | |
| 2 A CONSTRUÇÃO DA INDÚSTRIA VOLKSWAGEN NA ALEMANHÃ | |
| 2.1 BREVE HISTÓRICO DO VOLKSWAGEN | 22 |
| 2.2 VOLKSWAGEN NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL | 25 |
| 2.3 VOLKSWAGEN: DA ALEMANHA PARA O MUNDO | 27 |
| III CAPITULO | |
| 3 VOLKSWAGEN CHEGA AO BRASIL | |
| 3.1 O PAPEL DA VOLKSWAGEN NA MODERNIZAÇÃO DAS CIDADES | 31 |
| 3.2 A EXPANSÃO DAS UNIDADES DA VOLKSWAGEN NO BRASIL | 32 |
| 3.3 CHEGA DE UMA CONCESSIONARIA VOLKSWAGEN NA CIDADE DE CAMPINA GRANDE EM 1964 | 42 |
| CONSIDERAÇÕES FINAIS | 50 |
| REFERÊNCIAS | 52 |
| ANEXOS | 55 |



Foto 01: Fábrica da Volkswagen na Alemanha – Wolfsburg
Acervo: High Contrast - 2066

INTRODUÇÃO

O conhecimento e análise da trajetória humana em múltiplas temporalidades é objeto peculiar da História. O historiador, ao deslocar seu olhar crítico para o passado, procura compreender as ações dos sujeitos históricos, suas motivações e as condições nas quais foram empreendidas. Busca também entender o registro dessas ações, através da análise crítica das fontes escritas e artefatos. Ao fazê-lo, muitas vezes, dialoga com manifestações da memória caracterizadas por conflitos, lembranças, esquecimentos, silêncios e comemorações. Trata-se, como afirma Ricoeur (2000), “do movimento dialético que caracteriza as relações entre esquecimento e lembranças, sempre presente na condição histórica”.

O conhecimento histórico e a memória são campos sempre permeáveis aos interesses dos sujeitos individuais e coletivos, que atuam nas diversas conjunturas, nas quais o homem constrói o processo da História. Reis, afirma que

“Em cada presente, o que se tem é uma visão parcial, uma articulação original entre passado e futuro. A história é visada segundo perspectivas diversas, e com o avanço do tempo, as proposições históricas mudam. Todo historiador é marcado por seu lugar social, por sua ‘data’ e por sua pessoa”. (1994.)

São também terrenos férteis para expressão de disputas políticas, sociais e, sobretudo, de registros das práticas de exercício do poder. História e memória são altamente seletivas. A prevalência da rememoração ou do esquecimento apresenta ressonância significativa no conteúdo da produção historiográfica, que se entrelaça à memória coletiva.

Para Delgado:

“História, tempo e memória são processos interligados a história das sociedades. Essa correlação explica por que alguns indivíduos se reportam a determinados contextos de forma saudosista mesmo sem os ter vivenciado e desqualificam outros sem deles terem sido contemporâneos”. (2006)

Tal postura, inúmeras vezes, é explicativa da valorização e exaltação de algumas conjunturas e ou processos históricos e da desqualificação e esquecimento tácito de outros.

No primeiro capítulo descrevo como o veículo tornou-se a representação de um símbolo da modernidade, no segundo capítulo proponho dissertar como foi a implantação da indústria da Volkswagen na Alemanha e a relação da mesma com a Segunda Guerra Mundial e sua expansão para o mundo, e por fim no terceiro capítulo abordar a chegada de uma concessionária da Volkswagen em Campina Grande.



NOVO TOQUE DE ELEGÂNCIA NA MODERNA PAISAGEM BRASILEIRA

De performance comprovada nas cidades e estradas do Brasil, o Simca Chambord é uma rara combinação de força, beleza, conforto e segurança. Suas linhas de aerodinâmica bem-gleto, o interior luxuoso - com assentos largos e profundos - a extraordinária suavidade nas altas e baixas velocidades e a qualidade de todas as suas soluções mecânicas, são elementos que se somam para fazer do Simca Chambord o carro mais próximo da perfeição que V. pode comprar.

Sede 4 portas. Absoluta conforto para 6 pessoas. Potente motor "Águila" de 8 cilindros em "V". Suspensão "Stabilomatic", exclusiva dos carros Simca. **Estrutura Super-Compacta**, de extraordinária robustez. Vidros e janelas resistentes, proporcionando visibilidade total. Lindas combinações de cores. Adquira o Chambord no Agente Autorizado Simca da sua cidade!

SIMCA CHAMBORD 

Figura 01: Propaganda do Simca Chambord VILLAS 2006 . p.83

I CAPITULO

1 AUTOMÓVEL COMO SIMBOLO DE MODERNIDADE

Novo Toque de Elegância na Moderna Paisagem Brasileira, De performance comprovada nas cidades e estradas do Brasil, o Simca Chambord é uma rara combinação de força, beleza, conforto e segurança. Suas linhas de aristocrático bom gosto, o interior luxuoso – com assentos largos e profundos – a extraordinária suavidade nas altas e baixas velocidades e a qualidade de todas as suas soluções mecânicas, são elementos que somam para fazer o Simca Chambord o carro mais próximo da perfeição que V. pode comprar.

Sedan 4 portas. Absoluto conforto para 6 pessoas. Possante motor “Aquilon” de 8 cilindros em “V”, Suspensão “Stabimatic”, exclusiva dos carros Simca.

Estrutura Super compacta, de extraordinária robustez. Vidros e janelas panorâmicos, proporcionando visibilidade total. Lindas combinações de cores.

Adquira o Chambord no Agente Autorizado Simca da sua cidade! Propaganda do Simca Chambord (VILLAS,2006 p.83)

Encarado como substituto e superação da natureza força motriz (de cavalos e da força humana), o “automóvel” é um marco da chamada Segunda Revolução Industrial e um dos símbolos mais significativos do século XX.

O automóvel é o símbolo por excelência do moderno no início do século XX. Sua chegada a diferentes partes do mundo ilustra a trajetória irresistível da mobilidade. Chega a máquina bufante, o novo sáurio mecânico, o carro de fogo, envolvido numa nuvem de pó. E montado no cavalo mecânico chega o mensageiro da motorização. Enquanto o arauto medieval levava mensagens, determinava as festas de cavalaria e organizava os registros da nobreza, o piloto introduz o não visto e o estranho, na forma de antecipação do futuro. Vem de longe anunciando grande transformação. (GIUCCI, 2004, p. 263)

A influência e o impacto de novas invenções é uma das características marcantes do rápido conjunto de mudanças em curso no decorrer do século XIX, notadamente na Europa e nos Estados Unidos, um processo que não demorou a ter reflexos em outros países, inclusive no Brasil. Esses novos artefatos, mais do que injunções de forma econômica, contribuíram para as mudanças na forma de viver, tanto porque facilitava o cotidiano dos indivíduos (ainda que inicialmente tenham sido mesmo os membros das elites os que podiam ter acesso a essas novas benesses modernas) por outro lado explicitam símbolos que expressam a construção de um novo ideário (Sevcenko 1998 a.). Idéias caras à modernidade relacionam-se a esses novos objetos, que, na verdade, comumente geram práticas ao seu redor: a ciência, o progresso, a velocidade, a fugacidade, e a mobilidade.

Automóveis são úteis para o trabalho (transporte de pessoas ou de cargas) e para o lazer (ampliavam as possibilidades de passeio e geraram um esporte específico). Serviam e servem

para potencializar a busca da superação da força humana e animal, algo valorizado nas décadas finais do século XIX em função do rápido crescimento das cidades, e ajudando a celebrar, com as competições e seus recordes, a grande excitabilidade urbana. Pertencem aos indivíduos, funcionando mesmo como forma de *status* e distinção, mas seu uso é público: devem ser exibidos para o exonerar seus símbolos perante o teatro social. (Giucci, 2004.p.276).

O processo de transição do antigo regime para o capitalismo industrial, no qual o Estado nação ocupa espaço de importância, desencadeou a necessidade de conquista de mercados mundiais, promovendo um forte trânsito de trocas culturais, em que o que vinha dos países centrais, líderes do processo, tinha grande influência e impacto nas culturas locais. Como bem define Eric Hobsbawm (1988.p.46): “O mundo estava dividido entre uma parte menor, onde o ‘progresso’ nascera, e outras, muito maior, onde chegava como conquistador estrangeiro, ajudado por minorias de colaboradores locais”.

Nos anos finais do século XIX esse conjunto de idéias, e no seu bojo o automóvel, começa a chegar ao Brasil, ainda que o processo somente se tornasse mais bem configurado já na 1ª década dos anos de 1900. A influência inglesa fazia-se perceber nos primórdios de nossa industrialização, mas do ponto de vista cultural forte também foi o impacto das reformas urbanas parisienses conduzidas pelo barão Haussmann (prefeito de Paris entre os anos de 1853 e 1870).

Desde a segunda metade do século XIX, algumas capitais e cidades brasileiras vinham experimentando mudanças estéticas, higiênicas/sanitaristas, especialmente as ruas das áreas centrais. Essas experiências inspiravam-se na medicina social e foram articuladas em torno do ideário de civilização e progresso comum em países como França e Inglaterra; no século XX, posteriormente seriam incorporados aos projetos de urbanização das cidades norte-americanas.

Praticamente todas as incipientes mudanças ocorridas nas cidades brasileiras, ainda no século XIX, eram caudatárias dos discursos e das novas questões levantadas na sociedade por higienistas e sanitaristas, o que leva a associá-las de imediato aos problemas de saúde e às constantes epidemias que aí ocorriam, mas também ao seu crescimento e às necessidades de adequá-lo às exigências do capitalismo em expansão.

Os caminhos percorridos por cada cidade brasileira, desde a elaboração de posturas municipais, cadastros, projetos e plantas, até a efetivação das primeiras mudanças nas suas áreas centrais, seguiam quase um ritual, muito embora variassem de acordo com as condições

econômicas e mesológicas locais ou regionais, e pelos grupos sociais que as esposassem e o período em que eram realizadas.

Capitais e cidades como Recife, Fortaleza, São Paulo, Rio de Janeiro, Florianópolis, Santos, entre outras, tiveram nos constantes surtos tanto epidêmicos como econômicos - ocorridos na segunda metade do século XIX e no início do XX, os esteios necessários para que uma nova forma de conceber o espaço urbano e para seus habitantes fosse gestada, inspirada em corolários europeus.

No início do século XX, o Rio de Janeiro passava por graves problemas sociais, decorrentes, em grande parte de seu rápido e desordenado crescimento, alavancado pela imigração européia e pela transição do trabalho escravo para o trabalho livre. Na ocasião em que Pereira Passos assume a Prefeitura da cidade, o Rio de Janeiro, com sua estrutura de cidade colonial, possuía quase um milhão de habitantes carentes de transporte, abastecimento de água, rede de esgotos, programas de saúde e segurança.

No centro do Rio de Janeiro, a Cidade Velha e adjacências – eclodiam habitações coletivas insalubres (cortiços), epidemias de febre amarela, varíola, cólera, conferindo à cidade a fama internacional de porto sujo ou "cidade da morte", como se tornara conhecida. A reforma urbana de Pereira Passos, período conhecido popularmente como “Bota-abaixo”, visou o saneamento, o urbanismo e o embelezamento, dando ao Rio de Janeiro ares de cidade moderna e cosmopolita.

Para a implantação do saneamento e ordenação da malha de circulação viária, Pereira Passos demoliu casarões, abriu diversas ruas e alargou outras. O alargamento das ruas permitiu o arejamento, ventilação, melhor iluminação do centro e à adoção de uma arquitetura moderna. Foram demolidos todos os prédios paralelos aos Arcos da Lapa e o Morro do Senado, a fim de liberar passagem para a Avenida Mem de Sá. Para a abertura da Avenida Passos, foi demolido o Largo de São Domingos, ocorreram as obras de abertura das avenidas Beira-Mar e Atlântica, além do alargamento da rua da Carioca, Sete de Setembro, dentre outras obras.

Após a conclusão do alargamento da rua da Vala (atual Rua Uruguaiana), em 1906, que levou a demolição de todo o casario de um dos lados da rua, que passou a abrigar as melhores lojas do início do século.

Muitos prefeitos, governadores e interventores investiram em projetos, que buscavam a construção de uma cidade moderna, progressista e civilizada, segundo o significado que estes termos assumiam país afora.

Na cidade de Campina Grande no estado da Paraíba, este processo tomou um grande impulso com o interventor Vergniaud Wanderley em sua primeira investida na prefeitura municipal, no curto período de um ano e onze meses (dezembro de 1935 a novembro de 1937), sua gestão não passou em “brancas nuvens”. Nos jornais da época, em livros como *Datas Campinenses* e na memórias dos campinenses, ficaram registradas: a instalação de telefones automáticos, reforma e ajardinamento da Praça Coronel Antônio Pessoa, calçamento rejuntado a concreto de inúmeras ruas, terraplenagem de outras tantas, algumas indenizações de casas para alinhamento e abertura de ruas e avenidas, e o início da construção do Grande Hotel.

Após ser eleito com o apoio do governo do Estado da Paraíba o Prefeito Vergniaud Wanderley, em visita a cidade de Recife, explicitou para um articulista do *Diário de Pernambuco* o seu programa de governo. Nele já se percebia um olhar apurado para a reforma estética e a plasticidade das ruas, prédios e logradouros da cidade de Campina Grande.

Implementar várias obras ao mesmo tempo, dando-lhes um frenético movimento com o qual a população local não estava acostumada. Seu ritmo à frente da Prefeitura mais parecia um pujante automóvel em disparada pelas ruas da cidade, o olhar curioso da população entre perplexos e temerosos assistia o espetáculo reformista. Conseguiu, em certos momentos, dar uma dimensão espetacular aos seus empreendimentos. Até então, a população estava acostumada a trabalhos de terraplenagem, meio-fio e calçamento em outros ritmos, mais associados aos tradicionais meios de transportes locais, movidos a alimária.

Parece ter sido um episódio incomum nas experiências de reforma urbana nas cidades brasileiras. Alguns prefeitos se mostraram mais interessados na expulsão dos pobres das áreas centrais das cidades, na perversa concentração das riquezas, nas privilegiadas posições de poder das elites e na marginalização social e política dos trabalhadores pobres em geral; outros enfatizaram a institucionalização e o disciplinamento das práticas sociais, e o projeto burguês e higienista de construção de um trabalhador dócil e produtivo; outros ainda voltaram-se para a dimensão espetacular dos engenhos modernos e para o surgimento de novas sensibilidades, associadas às maquinarias e símbolos da modernidade burguesa, como as multidões, as fábricas, os transportes, os meios de comunicação, etc, que contribuíram para a formação de novas identidades e sociabilidades.

Em “A invenção do cotidiano: artes de fazer”, o autor propõe uma reflexão sobre a relação indivíduo sociedade, e aquilo que ele formula como as táticas utilizadas pelo primeiro elemento da referida relação, para o enfrentamento desta etapa do desenvolvimento humano. Tal etapa, não corresponde à ideia “comtiana” de desenvolvimento, mas sim, ao momento da

chamada modernidade. O autor chama de maneiras ou artes os modos de proceder da criatividade cotidiana, pois para ele essas “maneiras de fazer constituem as mil práticas pelas quais usuários se reapropriam do espaço organizado pelas técnicas da produção sociocultural”. (Certeau, 2003, p. 41)



Foto 02: Adolf Hitler na pedra fundamental para fábrica de KDF.
Fonte: Deutsches Bundesarchiv (Arquivo Federal Alemão) [imagem](#)
[183-H06734](#), 1938.

O protótipo do automóvel encomendado saiu com o nome de tipo 12, foi produzido no ano seguinte, mas logo foi abandonado. O projeto foi reaproveitado a pedido da NSU que era uma montadora de carros e motos alemãs e junto com outras empresas formou a atual Audi. A NSU é conhecida principalmente por ter sido a primeira a licenciar o uso de motores rotativos Wankel e uma das três montadoras a fazê-lo até os dias atuais (sendo as outras a Mazda e a Citroën), mas o projeto também não teve continuidade.(Ibid.p.22)

Em 1933, Hitler abordou Porsche, sobre a realização de um carro popular e pediu-lhe a apresentação de projetos. Porsche, apresentou entre outros um projeto com base numa plataforma com suspensão dianteira e traseira com barras de torção, com um motor de 4 cilindros arrefecido a ar, por meio de uma turbina movimentada pela árvore do dínamo. A carroçaria baseava-se nas dos carros de corrida Bentz e no Tropfenwagen de Rumberg, eram automóveis com formato de “gota de água”. Foi este projeto que Hitler apoiou em 1934, e que foi formalmente contratado com a *Reichverband der Automobilindustrie* (RDA), Associação Nacional da Indústria Automotiva(Ibid.p.22).

O automóvel que foi encomendado tinha que ter as seguintes características: um motor traseiro de 986 cc, de 26 cavalos, uma velocidade máxima de 100 km/h, não pesar mais de 650kg, ser refrigerado a ar, e consumir 7 litros de combustível em cem quilômetros percorridos. Copiando a solução encontrada pela Ford, com o seu modelo T, o Volkswagen, também só seria fabricado numa única cor - um azul escuro acinzentado, quase preto. Os primeiros protótipos foram terminados em fins de 1935, com a seguinte nomenclatura: VW1 e VW2. Os primeiros testes em estrada foram realizados de Outubro a Dezembro de 1936, com base em três protótipos, e depois de serem analisados por uma comissão de admissão à produção, composta por representantes de todas as fábricas de automóveis alemães, o projeto foi aceito.(Ibid.p.22)

A fábrica foi inaugurada por Adolf Hitler em 26 de Maio de 1938, onde foram apresentados os protótipos definitivos, de pré-produção, um dos quais, como se vê na fotografia no início do capítulo, para produção dos Volkswagen. O local escolhido foi a propriedade do conde von Schulenburg, o castelo de Wolfsburg, em Fallersleben na Baixa-Saxónia, a 80 km da cidade de Hanovre. A empresa que iria produzir o novo carro foi registrada, em 28 de Maio de 1938, com o nome *Gesellschaft zur Vorbereitung des Volkswagens* (GEZUVOR) - Companhia para o Desenvolvimento do Volkswagen, que foi mudado em 1960 para Volkswagenwerk GmbH (GmbH significa “*Gesellschaft mit*

beschränkter Haftung“ - Companhia de Responsabilidade Limitada) em Outubro seguinte.(Ibid.p.22)

O *New York Times* de 3 de Julho descrevia-o ironicamente dando o nome ao automóvel apresentado de «Beetle» - Carocha. A sua apresentação ao grande público deu-se no Salão Automóvel de Berlim de 1939, com o nome de Kdf Wagen - o *Carro Força pela Alegria* ! Ao mesmo tempo que se construía a fábrica criava-se uma cidade que teve o nome provisório de *Stadt des KdF-Wagens* - Cidade do carro Força pela Alegria.(Ibid.p.22)

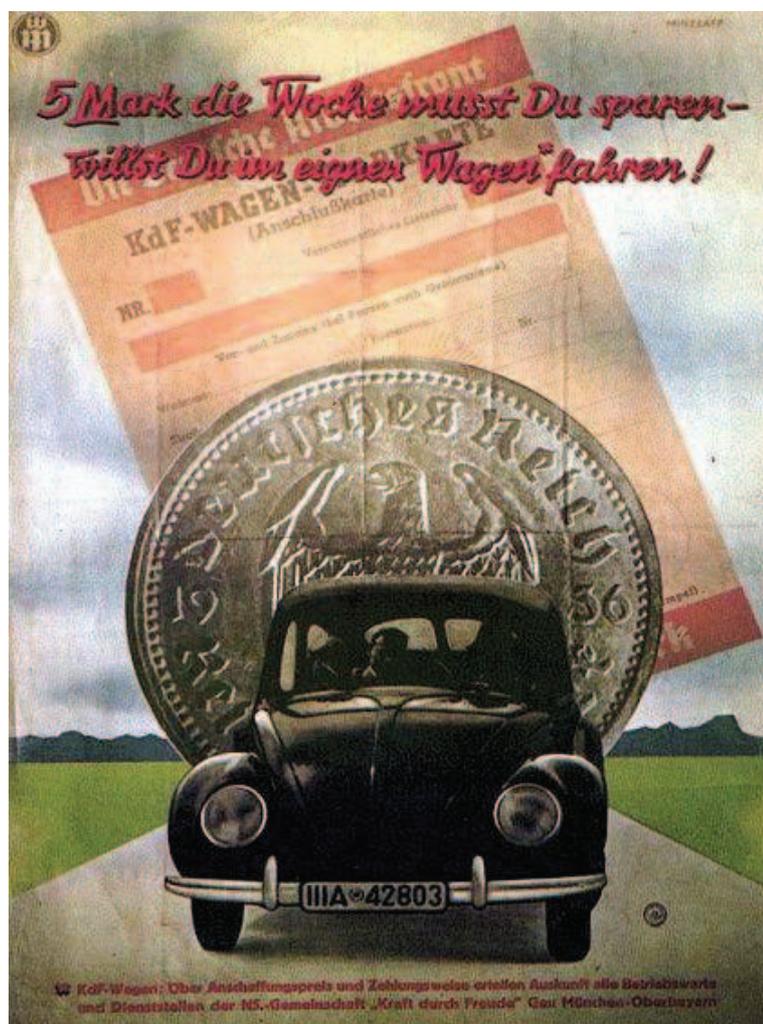


Figura 03: Anúncio do KDF Wagen
Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Kraft_durch_Freude. 2008

O preço estabelecido para o automóvel foi de 990 *Reich Mark's* (Moeda Alemã de 1924 a 20 de junho de 1948), mais 200 marcos para o pagamento dos seguros, num total de quase 1.200 marcos, divididos em pagamentos semanais de 5 marcos. O contrato previa a possibilidade de rescisão, porém a empresa seria indenizada com 20% do capital pago, além

de não ter um prazo determinado para a entrega, mesmo que o carro já tivesse sido pago. (Manuel. 2010)

Em finais de 1938 havia 150.000 contratos realizados, que chegaram, em Novembro de 1940, aos 300.000, mas nenhum "Volkswagen" foi entregue a particulares. Entre Maio de 1938 e Setembro de 1939 foram fabricados, 215 exemplares montados manualmente, o primeiro destinado à venda saiu da fábrica em 15 de Agosto de 1939. Estes exemplares foram todos entregues a dignitários nazi(Nacional – Socialista). A produção em série só começou em Julho de 1941, foram produzidos ao todo 41 modelos, mas a produção se centrava nos modelos militares. Quando em Agosto de 1944 a fábrica foi integrada na indústria de armamento alemã, sobretudo para produzir os foguetes V1, e a produção dos KdF-Wagen quando finalizada, tinham sido produzidos, 630 exemplares.

2.2 VOLKSWAGEN NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

O primeiro modelo militar, construído na fábrica da Kdf, foi um carro para oficiais, com tração nas quatro rodas e um chassis mais elevado, que recebeu o nome de *Kommandeurwagen* - Carro do Comandante, e foram construídos 667 exemplares. O modelo tinha bom desempenho em todo terreno. Foi o carro que voltou a ser fabricado em 1946 - quando a fábrica, foi destruída durante a guerra.

O *Kubelwagen* - Carro balde/banheira, foi o modelo seguinte teve muito mais sucesso, tendo sido produzidos 50.788 exemplares. Foi, de facto, o *Jeep* alemão, nem que seja pelo fato da carroçaria ser fabricada por uma companhia americana, a *Ambi-Budd* de Berlim. Devido o motor ser arrefecido por ar, podia ser usado em qualquer região do mundo, tanto no Ártico como no Norte de África. Em 1944 o motor de 984 cc foi substituído por outro de 1.131 cc, o motor que foi utilizado nos primeiros "Carochas" produzidos no pós-guerra. Este modelo voltou a ser produzido nos anos 60, tanto na versão militar, como na civil, sendo conhecido nos Estados Unidos por "The Thing" - A Coisa !

A outra versão militar, e última, produzida durante a Segunda Guerra Mundial foi o *Schwimmwagen*- Veículo anfíbio – Carro Flutuante, produzido a partir de 1942 usando o mesmo motor do Kubelwagen de 1.131 cilindros, com uma carroçaria completamente estanque. O carro foi desenhado pelo filho do Eng. Porsche, também chamado Fernando, e conhecido pelo diminutivo Ferry.

A Direção de Material das forças militares das SS - as *Waffen-SS*, tinha solicitado à empresa de Porsche também um projeto para a produção de uma motocicleta com o motor do Kdf-wagen, que tivesse capacidade para superar os obstáculos dos terrenos mais acidentados.

Os automóveis eram necessários para as forças de ocupação britânicas, quando os soldados da 102.^a divisão de infantaria do exército americano avistaram a fábrica e a cidade da Volkswagen, em 11 de Abril de 1945, desconheciam a sua existência porque a localidade não vinha representada em nenhum mapa.

Devido à proximidade do exército russo, as tropas americanas não ocuparam logo a cidade, mas a população alemã foi ao encontro com os soldados ocidentais, com medo das represálias dos combatentes russos. Mais tarde, com a divisão da Alemanha em quatro zonas de ocupação, a cidade passou a ser de responsabilidade do exército britânico

No fim da 2.^a Guerra Mundial a Volkswagenwerk estava destruída, mas as máquinas para produção dos automóveis estavam intactas, e havia material armazenado, que permitia o recomeço da produção. A direção da fábrica foi entregue ao major Ivan Hirst, do Corpo de Engenheiros eletrotécnicos e mecânicos, com o encargo de pôr a fábrica a funcionar, enquanto Presidente da Câmara da povoação, dava condições de vida aos operários que lá viviam precariamente. A fábrica tinha 9.000 operários e a localidade uma população de 17.000 habitantes, mas estava a aumentar todos os dias, com a chegada diária de refugiados dos territórios da Alemanha do leste. Foi na primeira reunião da nova autarquia, em 25 de Maio de 1945, recebeu o nome *Wolfsburg* (à fabrica).

Nos primeiros tempos, a fábrica serviu sobretudo para reparação de *Jeeps* do exército britânico, e produção de motores. Mas dois KdF-Wagens foram montados manualmente, para uso do Quartel General do exército britânico. O exército britânico precisava urgentemente de meios de transporte e, por isso, fez uma encomenda de 20.000 automóveis à Volkswagen, em 17 de Setembro de 1945. Até ao fim do ano foram produzidos 1.785 automóveis, e no ano seguinte chegou-se aos 10.000 veículos, que foi atingido rigorosamente no dia 14 de Outubro de 1946. O preço era de 5.000 marcos, e os automóveis foram entregues à Comissão aliada de Controle da Alemanha, e distribuídos aos Correios, à Cruz Vermelha e a outras instituições nascentes necessitadas. Serviriam também para pagamento das indenizações ao governo britânico.

Não foram vendidos exemplares a particulares. Em 1947 a empresa participou na Feira de Exportação de Hanovre, encontrando um comerciante interessado em exportar Volkswagens para a Holanda. No ano seguinte, após contactos com a Ford, com o governo francês e com uma empresa automobilística britânica, o *Rootes Group*, não se mostraram interessados em ficar com a administração da empresa. O exército britânico entregou a direção da fábrica, no dia 2 de Janeiro de 1948, ao antigo engenheiro da Opel Heinrich Nordhoff, dando-lhe o cargo de diretor-geral.

2.3 VOLKSWAGEN: DA ALEMANHA PARA O MUNDO

Em 1949 a Comissão de Controle aliada, ao entregar o controle dos bens do estado alemão ao governo federal qual o entregou também a fábrica da Volkswagen. O governo de Bona passou este precioso bem para o *Land* da Baixa Saxónia, que criou uma empresa pública para gerir a fábrica.

A empresa entregue à Alemanha, empregava quase 10.000 pessoas, produziu até ao fim do ano 1949, 46.154 veículos, dos quais 23% foram exportados para 9 países. Uma produção que aumentava rapidamente, em 1948, o número não tinha ultrapassado os 20.000 exemplares. O Volkswagen era o carro mais vendido na Alemanha, tendo 50% do mercado. A empresa tinha criado uma rede de vendas e de serviço na Alemanha e no estrangeiro, inovando ao criar um seguro especificamente para os compradores de Volkswagens. O único problema? O Volkswagen era produzido só em duas cores: azul escuro e cinza pérola.

É em 1949 é que o Volkswagen passou a ser visto novamente pelos americanos quando apresentado na Exposição Industrial Alemã de Nova Iorque. Uma parte do público que o viu nessa exposição, possivelmente, lembrou-se da reportagem com fotografias a cores da revista *Life*, em 1938 mostrando três modelos deste automóvel quando da colocação da primeira pedra da fábrica da Volkswagen por Hitler. A nova apresentação do carro não foi um sucesso. Nesse ano venderam só dois carros nos Estados Unidos.

O modelo para exportação do «Carocha» foi criado também neste ano. Tinha um interior mais acolhedor do que a versão normal, mais cromados no exterior, e sobretudo mais cores disponíveis: verde, marrom, encarnado escuro (cor de sangue) e preto.

Em 4 de Março de 1950 foi produzido o Volkswagen n.º 100.000. Ao fim da década, foram produzidos três milhões de carochas. Nestes 10 anos a Volkswagen, uma empresa

pública, preparou-se para a época de ouro do “Carocha”, a década de 1960, no fim da qual conseguiram atingir os 10 milhões de veículos vendidos (4 de Março de 1970), neste momento a Volkswagen é privatizada e se tornou a empresa que produziu o modelo mais vendido o “Carocha”.

Durante anos a mudança mais visível deu-se no vidro traseiro, que em 1953 perdeu a barra central, aumentando a visibilidade em 23% , em 1958 foi aumentado tornando-se quase da largura do «capot». Na parte mecânica a modificação mais importante foi a introdução da caixa de mudanças de macha sincronizada e o aparecimento dos travões hidráulicos. Na parte comercial foi introduzido o programa de troca de motor com garantia, e renovação para outros componentes.

Durante a primeira parte da década de 50, o Volkswagen foi sendo exportado para os Estados Unidos da América por empresas mais interessadas em garantir o fornecimento de carros desportivos, como os Porsches, do que vender o «Carocha». As vendas não eram brilhantes e só com o aparecimento da Volkswagen America, empresa criada em 1954, é que a situação se modificou, rapidamente.

A Volkswagen of America, que apareceu para coordenar a distribuição dos carros nos Estados Unidos e criar uma rede de serviços e de peças, fez com que o número de carros vendidos naquele país quadruplicasse num só ano e chegasse aos 35.000 veículos comprados em 1955. Os Estados Unidos tornavam-se assim o mais importante mercado de importação para a Volkswagen alemã.

No final da década de 1950, já se vendiam nos Estados Unidos quase 100.000 mil veículos por ano, havendo uma lista de espera de seis meses, isto sem nenhum tipo de publicidade em meios de comunicação de massa. O Volkswagen tinha conquistado os estudantes, que em números nunca vistos, afluíam aos *campus* universitários americanos, começava a ser uma opção na escolha do segundo carro das famílias americanas. Em Março de 1960, as exportações tinham chegado aos 500.000 automóveis. No princípio da década de 1960, mais de 10% dos Volkswagen produzidos rodavam nos Estados Unidos - 500.000 veículos em mais de 3 três milhões produzidos.

O mercado americano tinha especificidades, exigia respostas condignas, até porque os regulamentos eram mais rigorosos que os europeus. Era necessário, por isso, criar uma

versão de exportação do carro especificamente americana, e que teria mais cromados do que as outras versões. Em 1952, esta versão passou a ter travões hidráulicos e em 1955 «pisca-piscas» eléctricos.

Mas era preciso vender mais. O mercado e as divisas - o dólar americano era a moeda mais estável - eram essenciais para a sobrevivência da Volkswagen. Para compra de máquinas necessárias à produção das fábricas.

Em 1959, estava tudo preparado para um aumento de produção, quatro (4) fábricas produzindo Volkswagens na Alemanha (Wolfsburg, Braunschweig, Hanover e Kassel), outras duas no estrangeiro, uma no Brasil e outra na Austrália, uma linha de montagem na África do Sul, vendas com seguros, em todo o mundo um exemplar serviços de pós-vendas.



Foto 03: 1ª Fábrica da Volkswagen do Brasil – São Paulo – Ipiranga – 1953
Fonte: Volkswagen do Brasil, 2010

III CAPITULO

3 VOLKSWAGEM CHEGA AO BRASIL

3.1 O PAPEL DA VOLKSWAGEN NA MODERNIZAÇÃO DAS CIDADES

Quando a Volkswagen chegou ao Brasil, a indústria automobilística brasileira já tinha começado a sua história. Na verdade, ela remonta ao início do século XX, em 1904, dois irmãos, Luiz e Fortunato Grassi, que tinham uma indústria de fabricação de carruagens para tração animal, fundaram a Luiz Grassi e Irmão, Indústria de Carros e Automóveis, fazendo com que em 1907, rodasse o primeiro automóvel montado por brasileiros (Giussi, 2004).

Até o final da década de 20 o predomínio dos carros europeus foi absoluto porque o mercado norte americano era totalmente desconhecido.

Com a Primeira Guerra os europeus ficaram impossibilitados de produzir automóveis, o que propiciou a vinda das marcas Americanas como General Motors e Ford. No Brasil em 1920, começou a verdadeira montagem de veículos em São Paulo, quando a Ford construiu a sua fábrica, em seguida a da General Motors, que instalou-se em 1925 logo depois, da International Harvester. Foi nessa oportunidade que voltaram ao cenário os irmãos Grassi, montando os primeiros ônibus e ampliando as suas instalações, também começaram a fornecer carrocerias e cabines para os caminhões Ford e General Motors. Em 1929 já circulavam no Brasil cerca de duzentos e cinquenta mil veículos.

No período de 1930 a 1940 dois fatos importantes determinaram a redução da frota nacional: a crise de 1929 e a Segunda Guerra Mundial, no período de 1939 a 1945 o desabastecimento de peças e componentes para os veículos em circulação determinou o crescimento das indústrias de autopeças, muitas delas oriundas de pequenas oficinas que lutavam com a falta de ferramentas e matérias-primas adequadas.

Lentamente, as importações foram retomando o seu nível normal e no período de 1946 a 1952 o país consumiu grande quantidade de divisas com essa atividade. Concomitantemente, a indústria de autopeças foi aprimorando a sua qualidade, uma vez que a frota sempre crescente justificava os investimentos necessários para esse desenvolvimento.

Contribuição muito importante para essa fase foi dada pela Fábrica Nacional de Motores, que iniciou a nacionalização do caminhão da marca italiana Alfa Romeo, entre os brasileiros da época esta fábrica era conhecida pelo codinome “FeNeMê”.

A história da Volkswagen do Brasil começa em meados 1949, quando pesquisas no mercado latino-americano indicaram o Brasil como o melhor lugar para receber a primeira fábrica da marca fora da Alemanha. Em 23 de março de 1953, em um pequeno armazém alugado no bairro do Ipiranga, em São Paulo, nascia a Volkswagen do Brasil.

Dessa fábrica saíram os primeiros Fuscas, com peças importadas da Alemanha, este fato trouxe um efeito adicional bastante importante, uma vez que inúmeros outros investidores que já forneciam para organização na Alemanha também vieram para o Brasil, crescendo rapidamente o parque industrial de autopeças que até então ainda era incipiente.

O compromisso de nacionalização da produção, determinado pelos planos governamentais, tornou-se uma importante contribuição para o desenvolvimento da indústria automobilística no Brasil, novas fábricas de componentes foram construídas e celebrados inúmeros contratos de cooperação e de licença.

3.2 A EXPANSÃO DAS UNIDADES DA VOLKSWAGEN NO BRASIL

Os planos da VW ganharam novo impulso quando, em janeiro de 1956, Juscelino Kubitschek assume a presidência, o Brasil entra na chamada fase desenvolvimentista. Logo que assumiu a presidência, Juscelino apresentou a nação o seu Plano de Metas que tinha como objetivo "crescer cinquenta anos em cinco", composto por 31 setores que seriam o foco do investimento e teriam metas a serem alcançadas durante sua gestão.

O governo brasileiro criou condições para instalar no Brasil a indústria automobilística, fixando as bases para o rápido desenvolvimento do setor. No mesmo ano, a Volkswagen, decidiu construir sua fábrica em São Bernardo do Campo, em São Paulo. Já em 2 de setembro de 1957, produzia a Kombi, o primeiro VW fabricado no Brasil, com 50% de suas peças e componentes produzidos no País.

O Brasil tinha 60% da população no campo e, aproximadamente, 30 milhões de brasileiros dependiam da economia vinda da agricultura. Desta forma, era hora de modernizar o país e investir no desenvolvimento, gerando crescimento e empregos. A finalidade do plano

era consolidar o que começou com Getúlio Vargas, o chamado processo de substituição das importações. Assim, a primeira fase foi criar infra-estrutura para que o país pudesse produzir dentro de seu território os produtos de que precisava.

Quando JK chegou ao poder deparou-se com a Petrobras em franco crescimento e da mesma forma a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) que tinha sido implementada pelo governo Getúlio Vargas em 1950 quando se decidiu investir na expansão dos setores de siderurgia e energia do país, visava acelerar a industrialização nacional, um setor que crescia entre países em desenvolvimento. O país, com matéria-prima e energia garantida, era preciso investir em manufatura para garantir emprego e expandir o mercado para o interior do Brasil, Juscelino colocou em pratica uma de suas metas: abriu o mercado e criou barreiras protecionistas, para atrair a indústria automobilística.



Foto 04 : Juscelino Kubitschek Apresentando seu Plano de Metas
Acervo: Grupo Pensamento Político JK. 2011
Disponível em:< <http://pensamentojk.blogspot.com/2011/05/3-o-plano-de-metas.html>>

Com o protecionismo, Juscelino incentivou a entrada de capital estrangeiro no país, principalmente a indústria automotiva. A indústria automobilística tem um efeito multiplicador de investimentos muito elevado. Para produzir um carro, você estimula a criação de outras empresas, como fabricantes de pneus, amortecedores, vidros, faróis. Isso fez com que a escolha da empresa automobilística criasse um estímulo muito grande para a chamada de indústrias de auto-peças.

O governo JK promoveu uma ampla atividade do Estado, tanto no setor de infraestrutura como no incentivo direto à industrialização, assumiu também abertamente a necessidade de atrair capitais estrangeiros, concedendo-lhes inclusive isenções de impostos, utilizando-se da instrução 113 da SUMOC (Superintendência da Moeda e do Crédito), baixada no governo Café Filho, essa instrução autorizava as empresas a importar equipamentos estrangeiros sem cobertura cambial, ou seja, sem depositar moeda estrangeira para pagamento dessas importações.

A condição para gozar das regalias era possuir, no exterior, os equipamentos a serem transferidos para o Brasil ou recursos para pagá-los. As empresas estrangeiras, que podiam preencher esses requisitos com facilidade, ficaram em condições vantajosas para transferir equipamentos de suas matrizes e integrá-los a seu capital no Brasil. A instrução 113 facilitou os investimentos estrangeiros em áreas consideradas prioritárias pelo governo: indústria automobilística, transportes aéreos, ferrovias, eletricidade e aço.

O governo de Juscelino ficou associado à instalação da indústria automobilística, não quer dizer que antes dele não tivessem existido montadoras e fábricas de autopeças no Brasil. Suas proporções eram, porém limitadas, a empresa nacional mais importante era a Fábrica Nacional de Motores (FNM), instalada em 1942 como sociedade de economia mista em que o Estado tinha o controle acionário. A FNM foi criada com o objetivo não alcançado de fabricar motores de avião. A partir de 1946 começou a produzir tratores, e em 1952 caminhões, com índice de nacionalização de 35% de peso do veículo.

Vista em termos numéricos e de organização empresarial, a instalação da indústria automobilística representou um inegável êxito. Lembremos porém que ela se enquadrava no propósito de se criar uma “civilização do automóvel”, em detrimento da ampliação de meios de transporte coletivo para a grande massa. A partir de 1960, a tendência em fabricar automóveis cresceu a ponto de representar quase 58% da produção de veículos em 1968. Entre 1957 e 1968, a frota de automóveis aumentou cerca de 360% e a de ônibus e caminhões, respectivamente, cerca de 194% e 167%. Por outro lado, como as ferrovias foram na prática abandonadas, o Brasil se tornou cada vez mais dependente da extensão e conservação das rodovias e do uso dos derivados do petróleo na área de transportes.

O Plano de Metas foi elaborado com base em estudos e diagnósticos realizados desde o início da década de 1940 por diversas comissões e missões econômicas. O último grande

esforço de diagnóstico dos entraves ao crescimento econômico brasileiro fora feito pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos entre 1951 e 1953, ainda no governo Vargas.

Os estudos da Comissão Mista, assim como os do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE) e os da Comissão Econômica para a América Latina e Caribe (CEPAL), indicavam a necessidade de eliminar os "pontos de estrangulamento" da economia brasileira. Tratava-se de setores críticos que não permitiam um adequado funcionamento da economia. A premissa do Plano de Metas, esboçado pouco antes da posse de JK por uma equipe do BNDE, era, assim, a superação desses obstáculos estruturais.

As metas deveriam ser definidas e implementadas em estreita harmonia entre si, para que os investimentos em determinados setores pudessem refletir-se positivamente na dinâmica de outros. O crescimento ocorreria em cadeia, por exemplo a meta de mecanização da agricultura, indicava a necessidade de fabricação de tratores, prevista na meta da indústria automobilística. Buscando vencer a rotina burocrática, e os obstáculos permanentes e inevitáveis impostos criticados pela oposição, o governo criou órgãos paralelos à administração pública existente ou novas entidades, uma estratégia de ação que se mostraria acertada com relação à administração e à operacionalização do Plano de Metas. Já na primeira reunião de seu ministério, em 1º de fevereiro de 1956, o presidente criou um órgão diretamente subordinado à Presidência da República, o Conselho do Desenvolvimento, que iria coordenar o detalhamento e a execução do plano de metas.

O conselho foi conduzido, primeiramente, por Lucas Lopes, quando este deixou a presidência do BNDE para assumir o Ministério de Fazenda, em agosto de 1958, seu lugar foi ocupado por Roberto Campos, que permaneceu até julho de 1959. Dessa data até o final do governo, Lúcio Meira presidiu o BNDE e foi o secretário-executivo do conselho, reunindo todos os ministros, os chefes dos gabinetes civil e militar e o presidente do Banco do Brasil, o conselho constituiria uma administração paralela com autonomia de decisão suficiente para viabilizar a realização dos projetos.

O Conselho do Desenvolvimento recorria a especialistas dos diversos setores previstos no Plano de Metas e também a economistas oriundos de órgãos do governo, como a Superintendência da Moeda e do Crédito (Sumoc). Atuava através de grupos executivos, aos quais cabia a responsabilidade pela concessão de incentivos ao setor privado para que as metas de que tratavam fossem atingidas. O mais conhecido de todos foi o Grupo Executivo da

Indústria Automobilística (GEIA). A coordenação dos investimentos do setor público era atribuição do BNDE.

Paralelamente ao Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS), surgiu, cercada de esperanças em sua maioria não concretizadas a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene). Destinado a promover o planejamento da expansão industrial ao Nordeste, o órgão foi subordinado diretamente à presidência da república. Em seu conselho deliberativo foram incluídos, entre outros, os governadores dos Estados interessados, representantes do DNOCS, ministros e membros do Estado-Maior das Forças Armadas.

O Instituto Superior de Estudos Brasileiros (ISEB) ganhou importância, pois o Poder Executivo procurou fazer com que ele funcionasse como órgão de assessoria e de apoio ao Programa de Metas. O ISEB tinha sido fundado em 1955, diretamente subordinado ao Ministério da Educação; de seus conselhos participavam professores, intelectuais, representantes da cúpula militar, dos ministérios e do Congresso.

O Plano de Metas era dividido em 31 metas que privilegiavam 5 setores da economia brasileira: energia, transporte, indústrias de base, alimentação e educação. Os setores que mais recursos receberam foram energia, transportes e indústrias de base, num total de 93% dos recursos alocados. Esse percentual demonstra por si só que os outros dois setores incluídos no plano, alimentação e educação, não mereceram o mesmo tratamento dos primeiros. A construção de Brasília não integrava nenhum dos cinco setores, mas representou o novo Brasil que JK pretendia formar, uma vez que permitiu a expansão rumo ao interior, que por sua vez estaria integrado com o resto do Brasil por rodovias. Nesse plano, JK reuniu o capital estatal, privado nacional e o estrangeiro. As metas são as seguintes:

QUADRO 1

PLANO DE METAS DO GOVERNO DE JK

| Metas de 01 a 05 | 01-Energia Elétrica 03-Carvão 05-Refino de Petróleo | 02-Energia Nuclear 04-Produção |
|--|--|---|
| Metas de 06 a 12 | 06-Transporte 08-Estradas de Rodagem 10- Barragens 12- Aviação | 07-Reativar Estradas de Ferro 09- Portos 11- Marinha Mercante |
| ALIMENTAÇÃO Metas de 13 a 18 | 13- Trigo 15- Frigoríficos 17- Tecnologia no campo | 14- Armazenagem e silos 16- Matadouros 18- Fertilizantes |
| INDÚSTRIA DE BASE Metas de 19 a 29 | 19-Industria de Base 21-Metals não ferrosos 23-Papel e celulose 25-Exportação de ferro 27-Indústria de construção naval 29-Material elétrico. | 20-Alumínio 22-Álcalis 24-Borracha 26-Indústria de automóveis 28-Máquinas pesadas |
| Meta 30 | 30-Educação | |
| Meta 31 | 31-Brasilia | |

FONTE: UFSM-CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS E HUMANAS

Disponível em :<http://www.ebah.com.br/content/ABAAAfVAAE/plano-metas-objetivos-resultados>

Energia – Metas de 1 a 5

O esforço principal seria realizado com vistas à ampliação da capacidade geradora de energia elétrica. A falta de inversões neste setor, compatíveis com a ampliação das inversões privadas, no período que se estende do pós-guerra ao fim dos anos 40, havia engendrado séria crise nos primeiros anos do decênio seguinte. Apesar desta crise ter sido rapidamente superada em 1954/56, dado o crescimento capacidade geradora instalada de energia elétrica para suporte da contínua expansão industrial, fazia-se necessário prever a manutenção de uma taxa de crescimento anual de produção de energia elétrica pelo menos superior a 10% aa.

Foi crescente a afirmação das empresas públicas de energia elétrica neste período, o Plano de Metas propôs a reorganização do setor: as empresas federais investiriam na produção, ficando a distribuição com o setor privado. O plano destinou para o setor de energia mais de 43% dos investimentos, dos quais cerca de 55% foram para a área de energia elétrica.

Nesse período, foi construída a usina de Furnas, essencial para os consumidores do Sudeste, instalou-se 1.200 MW no rio Grande, em Minas Gerais. Em função do Plano de Metas, a potência instalada no país chegou a 4.777 MW em 1960 e, em 1965, atingiu 7.411 MW - isto é, 89% do previsto. Em julho de 1960, JK assinou a Lei nº 3.782, criando o Ministério das Minas e Energia.

Na criação da empresa estatal Petrobrás em 1954, havia-se definido uma política petrolífera que, por um lado, perseguia a substituição integral das importações de combustíveis líquidos, através da instalação de parque refinador, por outro lado, previa, a implantação de um programa, de prospecções, a ampliação da produção nacional de petróleo.

Quanto ao petróleo, na área de produção 76% da meta foi realizada e na de refinação atingiu-se 125% do objetivo proposto. Ainda no setor energético, o programa propunha uma modificação estrutural na indústria carvoeira em crise devido a maior utilização do diesel na rede ferroviária, que deixou sem procura os tipos inferiores de carvão, de produção obrigatória.

No ramo de energia nuclear, 100% da meta foi alcançada com novas prospecções, implantação de termelétricas e instalação de um reator da Universidade de São Paulo (USP).

Transportes - Metas de 6 a 12

Neste setor, o Plano de Metas procurava intensificar o processo de transformação da anterior estrutura de transportes, herdada da fase primário-exportadora. Para tal, previa inversões concentradas no reequipamento dos sistema ferroviário, na ampliação e pavimentação das rodovias e na melhoria dos portos e modernização da frota comercial.

A meta de transportes arrebanhou 30% dos recursos orçamentários do plano. O serviço de pavimentação das rodovias atingiu 100% do previsto, e a abertura de novas rodovias ultrapassou 150% da meta inicial. Uma grande obra rodoviária ajudou muito o povoamento do Centro Oeste do Brasil e da Amazônia, a rodovia Belém-Brasília. Outra obra rodoviária ligando regiões brasileiras, feita por Juscelino, foi a Rodovia Régis Bittencourt que liga o Sudeste ao Sul do Brasil.

O incremento portuário foi da ordem de 57% do projeto, e a implantação da indústria aeronáutica proporcionou a construção de 13 novas aeronaves para o país. O reaparelhamento de ferrovias conseguiu 76% do objetivo inicial, e a construção de novas estradas de ferro somente 20%, dada a explícita “opção rodoviária” assumida pelo governo JK.

Alimentação – Metas de 13 a 18

No setor de alimentação, a intenção primordial era diminuir a dependência do país das importações de trigo, que sempre pesaram na balança comercial brasileira. Mas cumpriu-se apenas 24 % da meta, dada as más condições de produtividade do grão no território brasileiro. Entretanto, em termos de armazéns e silos, e na construção de frigoríficos e matadouros, 80% dos objetivos iniciais foram cumpridos. No ramo de mecanização — fabricação de tratores —, a meta prevista foi largamente ultrapassada, chegando a 77 mil máquinas em operação na agricultura brasileira. Por fim, o ramo de fertilizantes atingiu 250% da produção planejada.

Indústrias de Base – Metas de 19 a 29

No quarto item, relacionado as indústrias de base, o volume físico da produção praticamente dobrou no período. Nos objetivos previstos, a siderurgia atingiu 100%, a produção de alumínio 80%, de níquel 70%, de cimento 90% e a de minérios de ferro 94% das metas. O planejado era implantar a indústria automobilística e, ao mesmo tempo, dotá-la de um aparato produtivo, aumentando o índice de nacionalização dos veículos produzidos. Para tanto, implantou-se a indústria de borracha sintética e natural, que atingiu 100% do previsto, e a de material elétrico, que também atingiu plenamente a meta. Desde então, o Fusca, a Kombi e o Opala, por exemplo, tiveram presença marcante nas rodovias brasileiras por longo período.

Educação – Meta 30

O setor de educação foi contemplado com apenas 3,4% dos investimentos inicialmente previstos e abrangia uma única meta. Formação de pessoal técnico era a meta 30, que prescrevia a orientação da educação para o desenvolvimento e não falava em ensino básico.

Juscelino teve um único ministro da Educação, Clóvis Salgado. Nesse campo, seu governo passou à história como aquele que criou a Universidade de Brasília – ou ao menos apresentou ao Congresso a proposta de sua criação – e estimulou a formação de cursos superiores voltados para a administração. Havia justificativas para essa escolha. Em termos mais gerais, acreditava-se que, com uma elite bem preparada, o país se beneficiaria e poderia estender progressivamente a educação ao conjunto da população. De um ponto de vista mais específico, a implementação de um programa de desenvolvimento implicaria a racionalização e a modernização administrativas do país, o que exigia uma formação especializada.

Brasília – Meta 31

Menos de três meses depois de tomar posse na presidência, JK deu o primeiro passo para construir uma nova capital no centro do país – cumprindo, assim, promessa que fizera, no início da campanha, durante um comício na cidade goiana de Jataí.

Cumpria também um dispositivo incluído em sucessivas Constituições – a idéia de transferir a capital federal vinha de muito longe, do tempo do Império, sem que os governantes tivessem feito muito para tirar o projeto do papel. Juscelino disposto a fazer dela a "meta-síntese" do ambicioso Plano de Metas com que chegou à presidência

Mudar a capital era sonho antigo na história do Brasil. O Rio de Janeiro, cidade que se tornou capital da Colônia em 1763 e que recebeu a Corte portuguesa em 1808, apresentava inúmeros problemas. Além de ser vulnerável às invasões estrangeiras, tinha no clima tropical, que favorecia as epidemias, um grave obstáculo. Já na República, a cidade foi palco de inúmeras revoltas e era considerada o espaço da desordem. Tudo isso favorecia o sonho de uma capital no interior.

O programa cobria ao todo 30 metas, e Brasília só entrou no final, como um acréscimo, passando a ser a meta número 31. Foi ao longo do governo que ela assumiu a função de condensar o programa de JK e de simbolizar a idéia de que era possível dar um salto no tempo. Com capital oriundo de empréstimos internacionais, JK conseguiu finalizar e inaugurar Brasília, em 21 de abril de 1960. Brasília foi construída em três anos - pelo menos seus principais prédios foram concluídos nesse prazo. Em 1958, o palácio da Alvorada tinha sua fachada mostrada na revista Manchete. JK sabia que, se a sede do governo não estivesse pronta na data prevista para sua inauguração, o projeto seria abandonado.

Na época, a fundação de uma nova capital dividiu as opiniões e foi considerada um tormento pelo funcionalismo público da antiga capital da República, obrigado a transferir-se para o Planalto Central do país. A idéia não era nova, pois a primeira Constituição republicana, de 1891, atribuía ao Congresso competência para “mudar a capital da União”. Coube porém a Juscelino levar o projeto à prática, com enorme entusiasmo, mobilizando recursos e a mão-de-obra constituída principalmente por migrantes nordestinos – os chamados “candangos”. À frente do planejamento de Brasília ficaram o arquiteto Oscar Niemeyer e o urbanista Lúcio Costa, duas figuras de renome internacional.

O projeto de lei encaminhado pelo Executivo ao Congresso para a construção de Brasília foi aprovado em setembro de 1956, apesar da forte resistência da UDN (União Democrática Nacional). Alegavam os udenistas que a iniciativa era demagógica, resultando em mais inflação e no isolamento da sede do governo. No curso dos trabalhos, Carlos Lacerda encabeçou o pedido de constituição de uma Comissão Parlamentar de Inquérito para apurar irregularidades na contratação das obras, sem conseguir êxito. Afinal, na data simbólica de 21 de abril, em 1960. Juscelino Kubitschek inaugurou solenemente a nova capital.

No entanto foi na área do desenvolvimento industrial que JK teve maior êxito. Abrindo a economia para o capital internacional, atraiu o investimento de grandes empresas. Entraram no país grandes montadoras de automóveis como, por exemplo, Ford, Volkswagen, Willys e GM (General Motors). Estas indústrias instalaram suas filiais na região sudeste do Brasil, principalmente, nas cidades do Rio de Janeiro de São Paulo, no ABC (Santo André, São Caetano e São Bernardo).

Em 18 de novembro de 1959, a Volkswagen inauguraria oficialmente sua fábrica em São Bernardo do Campo, com a presença do então presidente da República do Brasil, Juscelino Kubitschek, responsável pela instalação da indústria automobilística do País.

São Paulo, assumiria o papel de liderança econômica do país, a partir do processo de industrialização mais intenso do que na capital, depois na década final do século XIX, o processo político estivesse para lá se deslocando, a cidade ainda teria que passar por mudanças maiores do que as do Rio de Janeiro, inclusive do ponto de vista cultural.

Não eram poucas as tensões entre a elite ligada à agricultura cafeeira, os novos industriais e uma população composta por indivíduos de muitas localidades distintas, já que a cidade recebera um grande fluxo de emigrantes e imigrantes. Como afirma Margareth

É possível sugerir que a experiência histórica da vida urbana paulistana difere em grande parte da dos outros estados do país, em princípio, devido ao fenômeno do desenraizamento produzido pela imigração e pela mistura das várias culturas que aqui se encontram favorecendo o cosmopolitismo. (Rago. 2004 p.420)

O Rio de Janeiro, capital do Brasil àquela altura, incorporava plenamente o papel da metrópole, sede do governo, centro cultural, foco do desenvolvimento, irradiadora dos novos hábitos e costumes. Nessa cidade identificava-se claramente um processo de busca do espaço público como *locus* de vivência social e de valorização das atividades de lazer, obviamente com peculiaridades e diferenças do que ocorria no cenário europeu.

Nessas cidades cresce o “desejo de ser moderno”, de ajustar e inserir o país na grande onda mundial do final do século XIX. Industrialização, reformas urbanas, preocupações com a higiene e com a saúde, estabelecimento de novos hábitos, controle e perseguição de “costumes ultrapassados”, importação de produtos: essas são propostas que se encontram nos discursos e nas práticas de alguns daqueles que detêm o poder de designar os rumos da sociedade brasileira.

3.3 CHEGADA DE UMA CONCESSIONARIA VOLKSWAGEN NA CIDADE DE CAMPINA GRANDE EM 1964

A eleição do Presidente Juscelino Kubitscheck e a sua política desenvolvimentista tiveram no município de Campina Grande cidade do nordeste da Paraíba grande repercussão. As lideranças políticas, atreladas ao comércio e, ao setor bancário e industrial, que vinham atuando de forma acanhada, passassem a ganhar destaque e a exigir que as medidas implementadas nacionalmente fossem estendidas para o âmbito regional e local. Esta euforia não é apenas da cidade de Campina Grande, pois durante o governo Juscelino, ocorre através da política desenvolvimentista deu-se grande crescimento das cidades, com o slogan prometendo crescimento acelerado, cria-se uma euforia nacional. Segundo Damião Lima:

“Com o aceleração do processo de industrialização e urbanização dos anos 50, o país ganha nova configuração. Essas mudanças no campo econômico e demográfico contagiam toda a estrutura social. O crescimento acelerado empolgou o país, mesmo nas regiões periféricas onde os efeitos desse crescimento eram mínimos. A discussão dos efeitos multiplicadores e a possibilidade desse desenvolvimento rápido chegar a essas regiões empolgavam intelectuais e políticos. Essa empolgação era maior onde

a possibilidade real de se vincular à política proposta pelo governo central era mais presente, ou seja, em cidades cuja indústria já vinha se destacando como forte atividade econômica e era esta possibilidade que embalava os sonhos das lideranças campinenses, vinculadas ao capital financeiro e a indústria. A discussão em torno da inserção da região Nordeste e, em particular, de Campina Grande no desenvolvimentismo Juscelinista era a ordem do dia na Rainha da Borborema". (Lima, 2017. Disponível em :
< [http://www.paraibaonline.com.br/coluna.php?id=49&nome=Campina linda e grande \(Parte I\)](http://www.paraibaonline.com.br/coluna.php?id=49&nome=Campina%20linda%20e%20grande)>)

Os empresários campinenses organizavam-se e buscava novos aliados com o objetivo de pressionar as autoridades federais para propor mudanças na forma e no conteúdo das metas estatais para a região. Cobrava-se, já no início do governo Kubitschek, que a política desenvolvimentista pautada no uso de novas tecnologias e tendo como ponto forte a industrialização, fosse estendida para o Estado da Paraíba.

O marco inicial das mudanças na política econômica adotada para a região, o I Encontro dos Bispos do Nordeste, que ocorreu em Campina Grande em 1956, onde participaram desse encontro o Arcebispo do Rio de Janeiro, D. Helder Câmara, que dirigiu os trabalhos, e mais 19 preladados, representando a Igreja Católica; representantes das Federações das Indústrias de todos os Estados; Ministros de Estado; intelectuais de renome como Celso Furtado, Aluísio Campos, Souza Barros, entre outros, além das lideranças políticas e empresariais da região. No encerramento do encontro esteve presente o Presidente da República Juscelino Kubitschek.

O Encontro tratou da política econômica, as análises apresentadas pelos especialistas que a ele compareceram, mostram a tônica da discussão ali travada. Um dos destaques deste Encontro foi a análise da situação econômica da região feita pelo representante do Banco do Nordeste, Aluísio Affonso Campos, que sem dúvida serviu de inspiração ao grupo de trabalho, nomeado pelo Presidente, e encarregado de apontar soluções para a região. No encerramento do encontro foi apresentado o diagnóstico da situação regional.

Com base nesse diagnóstico foi criado o Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste (GTDN). O GTDN, principal documento, propõe mudanças econômicas, políticas e sociais para toda a região. Estas transformações atingiriam as principais atividades econômicas da região, desde a tradicional área do açúcar, passando pela agricultura de subsistência até a pecuária. É preciso destacar que a ênfase maior do documento estava na expansão do setor industrial.

Era necessário dinamizar o setor industrial na região Nordeste, aproveitando a base industrial já existente e utilizando a abundância de matéria prima da região que era utilizada, em sua grande maioria, pela indústria do Centro Sul do país. Outro fator fundamental para a implementação do projeto de desenvolvimento era a mão-de-obra disponível.

O Projeto de desenvolvimento proposto pelo GTDN tinha três objetivos básicos: 1) fixar na região, capitais formados em outras atividades econômicas que, eventualmente, tendiam a emigrar para outras regiões, principalmente para a região Sudeste; 2) dar emprego a grande massa populacional flutuante existente na região; 3) criar nova classe dirigente imbuída do espírito de desenvolvimento. Campina Grande colocava-se como “laboratório ideal” para aplicação e verificação da eficácia dessa política, pois, dispunha embrionariamente de todos os elementos propostos nos GTDN.

O terceiro objetivo proposto pelo GTDN era criar nova classe dirigente imbuída do espírito de desenvolvimento. Nesse sentido, Campina Grande é privilegiada, pois, desde o início dos anos 50 que começa a se destacar na cidade um grupo de empresários e de intelectuais defensores da industrialização como forma de superar os problemas vivenciados pela cidade e pela região.

Antes mesmo da instalação do GTDN, fora criado em Campina Grande o movimento Pró-Execução das Deliberações do Encontro dos Bispos do Nordeste, a comissão executiva, do citado movimento, era composta pelo Bispo Diocesano, D. Otávio Aguiar, o presidente da Associação Comercial, Francisco Alves Pereira, o presidente da Câmara de Vereadores, Manuel Figueiredo e o superintendente das Emissoras Paraibanas, João Albuquerque. Com a ampliação da discussão, o movimento ganhou novos adeptos o que o levou, paulatinamente, a adentrar no campo político.

Nesse grupo, algumas pessoas se destacavam, entre elas, os economistas Edvaldo de Sousa do Ó e Aluísio Affonso Campos, o jornalista Lopes de Andrade, o Comerciante José Epaminondas Braga, a assistente social Luiza Erundina e o banqueiro Newton Rique. As discussões ocorridas no Encontro dos Bispos do Nordeste e dentro do GTDN fortaleceram, ainda mais o grupo, tanto do ponto de vista político, quanto na clareza dos problemas enfrentados pela região. A industrialização, como possível solução para os problemas da região e do município, ganhou contornos mais definidos transubstanciando-se, a partir de meados dos anos 50.

A euforia do desenvolvimentismo contagia, também, as autoridades estaduais, durante o governo de Flávio Ribeiro Coutinho (1956/58), o Estado da Paraíba passa a isentar de todos os impostos estaduais as indústrias. A Lei n 1956 concede favores fiscais às indústrias que estavam instaladas no Estado, bem como as que viessem a se instalar.

No caso de Campina Grande, duas instituições tiveram papel decisivo no fortalecimento do grupo político defensor do desenvolvimentismo e do projeto de industrialização: a Federação das Indústrias do Estado da Paraíba (FIEP) que, conforme já foi citado, havia sido criada e instalada em Campina Grande em 1949 e a Fundação para o Desenvolvimento da Ciência e da Técnica (FUNDACT), criada pela Lei Municipal nº 48, de 28 de dezembro de 1957.

Apesar de derrotado nas eleições de 1959 o grupo, que lançou a candidatura de Newton Rique, manteve-se em atuação através nos dois principais organismos paralelos à administração pública: a FIEP e a FUNDACT, conforme já citado, a FUNDACT era a trincheira avançada de luta do setor da sociedade campinense que acreditava que a industrialização seria a redenção para a cidade, resolvendo todos os problemas sociais. A Fundação seria o órgão que direcionaria esta etapa de desenvolvimento. A FUNDACT, além das atividades ligadas diretamente à indústria, ainda mantinha a Faculdade de Filosofia de Campina Grande, que formava a nova geração de intelectuais, fundou também a Escola Industrial de Campina Grande, com o objetivo de preparar técnicos para a indústria em expansão.

O surgimento do GTDN, o grupo desenvolvimentista campinense, que atuava na FUNDACT e FIEP, ganha destaque no cenário estadual e regional, obviamente, se fortalece no âmbito local. A partir das resistências criadas pelas oligarquias regionais à criação da SUDENE, nos moldes propostos pelo GTDN, tem início o embate entre os setores tradicionais e as novas forças regionais, essas últimas, apoiadas pela burguesia do Centro Sul. Estabelece-se, nesse período sólida aliança entre os desenvolvimentistas campinenses e os defensores da criação da SUDENE de todo o país.

O município de Campina Grande, ao se integrar na discussão técnica e política acerca da extensão do desenvolvimentismo para a região Nordeste, começa a preparar a infraestrutura e os mecanismos legais capazes de facilitar a adoção desse tipo de política. As

medidas visando a implementação da política desenvolvimentista, bem como, as melhorias na infraestrutura eram negociadas e realizadas sempre tentando envolver as três esferas de poder.

Conforme já citado, a criação dessa infraestrutura capaz de atrair e dar condições vantajosas para a efetiva instalação de indústrias de grande porte no município perpassou por quatro governos municipais: Elpídio de Almeida, Severino Cabral, Newton Rique e Williams Arruda e por três administrações estaduais: José Américo de Almeida, Flávio Ribeiro Coutinho e Pedro Moreno Gondim.

No ano de 1956, durante a segunda gestão do prefeito Elpídio de Almeida (1955-1959), é criada, pela Prefeitura Municipal de C. Grande, a Comissão Municipal de Desenvolvimento Econômico (COMUDE). Em 1958, juntamente com a inauguração da adutora do Açude de Boqueirão, cria-se a Companhia de Saneamento e Esgoto (SANESA). Nesse mesmo ano, através da Lei N° 47, de 08 de Agosto de 1958, era concedida a isenção de impostos municipais, pelo prazo de dez anos, às indústrias novas de produtos sem similares que viessem a se instalar no município. O que seria feito após o parecer da FIEP, certificando de que não havia indústria similar. Este benefício é estendido também às indústrias que haviam se instalado no município até cinco anos antes da vigência da Lei. O Decreto N° 38, de 08 de Setembro de 1958, regulamentou esta Lei.

Com a criação da COMUDE e a lei de incentivos fiscais estava sendo preparado o terreno para o desenvolvimentismo do ponto de vista institucional e com a criação da SANESA e a inauguração da adutora de Boqueirão, preparava-se a infraestrutura para a indústria que deveria se instalar no município, bem como, criava-se infraestrutura na cidade para crescimento demográfico que adviria com a industrialização.

A derrota do grupo desenvolvimentista nas eleições de 1959 não esmoreceu os entusiastas da industrialização. Durante toda a gestão do prefeito Severino Cabral (1959-1963), são construídas alianças políticas, visando a implementação do projeto de industrialização e, conseqüentemente, a ascensão do grupo desenvolvimentista ao poder municipal.

Em 1962, Campina Grande era a cidade do interior mais promissora e a que mais crescia em toda a região. A cidade contabilizava, nesse ano, 16 bancos (incluindo cooperativas que funcionavam como bancos), sendo nove deles com matrizes na cidade, grande incremento das atividades comerciais e, em relação ao setor industrial, estavam

estabelecidos mais de 220 estabelecimentos industriais. Destes, 24 estabelecimentos com mais de 10 operários e 12 com mais de 50 operários.

Um bom relacionamento, aliando a política de incentivos fiscais e a boa infraestrutura disponibilizada pelo município, atraiu investimentos e fortaleceu, sobremaneira, o ideário desenvolvimentista. É nesse contexto de aliança entre os setores políticos, a boa relação com o principal órgão fomentador do desenvolvimento na região e de euforia econômica que, em 1963, é eleito o candidato que havia sido derrotado na eleição anterior. Newton Rique apresenta o plano de ação para o período de sua gestão 1963/67 que pode ser resumido nos seguintes pontos: a) Atrair para Campina Grande investimentos industriais de maior porte; b) Amparar e ajudar a pequena indústria e o artesanato; c) Fortalecer a estrutura econômica do município. Este projeto tinha total apoio do governo do Estado, o então governador, Pedro Gondim.

Já nos primeiros meses da administração Newton Rique / William Arruda, a política de incentivo à industrialização ganha forte impulso, para gerenciar desse importante setor foi criada a Secretaria de Indústria e Comércio.

E nesse contexto de euforia e expansionismo da cidade de Campina Grande mais precisamente em 30 de janeiro de 1963 que surge o interesse de um grupo de empresários de Campina Grande em instalar uma das revendas de veículos da marca Volkswagen, neste grupo de empresários podemos citar os Senhores Othon Uchoa, Manoel Holanda de Oliveira, Dagberto Gonçalves e a empresa Ottoni S/A – Importadora e Exportadora ao qual tinha como representante o Sr. Mario Sérgio de Farias, a revenda tinha como razão social: Cavesa – Campina Grande Distribuidora de Veículos Ltda, neste mesmo ano a Empresa Ottoni S/A e o Sr. Dagberto Gonçalves saem da sociedade e entra em cena no quadro societário o Sr. Dario de Lira Borges, em 1964 a empresa além de mudar o nome para Cavesa Campina Grande Veículos S/A também muda todo o seu quadro societário passando agora as mãos dos Srs. Jose Bezerra de Araújo, Sr. Fred Galvão, Sr. Emil Tillinger, Sr João de Assis Pereira de Melo, Sr. Jesse Pinto Freire, Sra. Maria Bezerra Galvão, Manoel Bezerra de Araujo, Geraldo Magela Celestino Galvão, Haroldo de Sá Bezerra, Franklim de Sá Bezerra, Sr. João de Assis Pereira de Melo, Sr. Francisco Serafico Dantas, Sr. Manoel Lourenço de Lima, Jose Vinicius Dantas, Joao Assis Pereira de Melo , Antonio de Azevedo Guerra, Francisco Alves Neto.

É bem verdade que já existia outras revendas de veículos de outras marcas na cidade, porém ao se instalar esta empresa em Campina Grande verificou-se um grande acréscimo de venda de automóveis, neste período e nos períodos posteriores. Os empresários da Cavesa aproveitam este momento de crescimento das vendas para incentivar mais a compra do veículo novo já que na cidade o crescimento atingia também o setor industrial, com isto gerando poder de compra de veículos.

O poder público municipal, passa a investir em infraestrutura: avenidas mais largas e ruas calcadas chegando cada vez mais o “moderno” para a cidade. Porém, também podemos citar que neste mesmo momento Campina Grande, passa por uma crise de abastecimento de combustível fato divulgado através dos jornais da época.

Os jornais tratavam o veículo como símbolo de liberdade e bem estar e incentivam a compra de veículos:

“ALÉM DE SEREM LIVRES, OS 72 MILHÕES DE BRASILEIROS JÁ TEM TANTOS AUTOMOVEIS (850.000) QUANTO OS 220 MILHÕES DE HABITANTES DA RÚSSIA (“PARAISO”) COMUNISTA E TEM 20 VEZES MAIS AUTOMOVEIS QUE OS “FELIZES” 700 MILHOES DE CHINESES VERMELHOS!” (DIÁRIO DA BORBOREMA 01/01/1963 p.6)

Neste discurso além do incentivo a compra também podemos destacar um certo ar de xenofobismo quando o jornal faz uma comparação entre brasileiros, russos e chineses, para aumentar ainda mais as vendas de veículos é colocado uma foto do prefeito em exercício o Sr. Severino Cabral dentro de um Aero Willys 2600, com o título Prefeito conhece o novo astro, no jornal do mesmo período.

Em dezembro de 1967, o Sr. Raimundo Lira, assume o controle acionário da CAVESA, uma Sociedade Anônima (S.A.), do Grupo Galvão da cidade do Recife, cujo acionista majoritário era o Sr. Lindalvo Galvão. Na época em que assumiu a presidência da empresa a sociedade era composta pelo Sr. José Augusto de Lira pai de Raimundo Lira e o Grupo Dão Silveira que tinha como representante na empresa a economista Zouraide Silveira. Em junho de 1969, o Sr. Raimundo Lira adquiri a participação do Grupo Dão Silveira, ficando juntamente com seu pai José Augusto de Lira com a totalidade das ações.

Em 1970, a CAVESA adquiriu do Grupo Rique a área onde hoje esta instalada a Concessionária, pois antes localizava-se só na Rua Miguel Couto, neste momento passava a ocupar tanto a Miguel Couto com também a Severino Cruz.

Em setembro de 1972 a CAVESA inaugurou a primeira grande reforma de suas instalações, com o maior Show Room de vendas de todas as Concessionárias Volkswagen do Nordeste. No evento estava presente o diretor de vendas da Volkswagen o Sr. Bernard Eland e o Governador da Paraíba Ernani Sátiro. Várias reformas nas Instalações foram feitas ao longo dos anos e a CAVESA transformou-se numa das maiores Concessionárias da Marca na Região Nordeste. No final dos anos 80 e primeira metade dos anos 90 a CAVESA manteve o segundo maior volume de vendas de veículos novos da marca Volkswagen na Região Nordeste e o primeiro no Estado da Paraíba.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho monográfico se propôs a apresentar e discutir a o surgimento da Indústria da Volkswagen na Alemanha, também a sua contribuição com a Segunda Guerra Mundial, o Expansionismo da indústria automobilística com a vinda para o Brasil no período em que Juscelino Kubistchek fora eleito Presidente, e neste contexto analisar a chegada de uma concessionaria Volkswagen na cidade de Campina Grande no estado da Paraíba, assim como também a importância para o país com a chegada desta marca de automóveis e principalmente para a cidade de Campina Grande, mas não esgotar as pesquisas pois ao efetuar este estudo podemos observar que é um assunto que ainda tem muito a ser abordado.

Para dar conta do objetivo proposto percorreu-se as seguintes etapas:

(I) Realizou-se uma ampla pesquisa bibliográfica, a fim de abrir as portas para uma discussão mais aprofundada sobre a importância da Volkswagen na Indústria Automotilística mundial; (II) A relevância do Plano de Metas para a Industrialização do Brasil em especial a Indústria automobilística; (III) A Cavesa e o automóvel Volkswagen o que significou “modernidade da cidade”; (IV) A relevância e contribuição acadêmica deste trabalho para outros pesquisadores.

E com relação a estes pontos, observamos que a Volkswagen surge em um período delicado em todo o mundo, pois havia uma Guerra prestes a ser declarada. A Volkswagen é inaugurada em 1938 por Adolf Hitler como pudemos apurar durante o estudo, porém os primeiros veículos não foram construídos com este intuito de servir a Guerra mas para servir a população uma vez que o nome Volkswagem significava Carro do Povo, porém ao chegar a guerra a produção dos veículos para o povo agora se volta para produção de veículos de guerra assim como também para fabricação de foguetes utilizados pelas tropas alemãs. A segunda guerra tem o seu período de 1939 a 1945, após a Guerra a Volkswagen desponta no mercado mundial, ganhando não só a Europa, mas também os Estados Unidos da América, aonde quem era detentor do mercado automobilístico era a Ford e a GM, e depois que a Volkswagen chega neste mercado começa a tomar uma grande fatia do mercado.

Quando JK chega a presidência na chamada fase desenvolvimentista e se vale da instrução 113 da SUMOC e abre as importações do estrangeiro sem cobertura cambial, e com o seu Plano de Metas onde eram compostas por 31 metas, Juscelino consegue fazer com que muitas indústrias automobilísticas venham para o Brasil, além disso ganha cada vez mais investimentos oriundos dos Estados Unidos da América com esta atitude e outras colocadas em prática pelo plano de metas de Juscelino, São Paulo, assumiria o papel de liderança

econômica do país, a partir do processo de industrialização mais intenso do que na capital, depois na década final do século XIX. Nas cidades cresce o “desejo de ser moderno”, de ajustar e inserir o país na grande onda mundial do final do século XIX. Industrialização, reformas urbanas, preocupações com a higiene e com a saúde, estabelecimento de novos hábitos, controle e perseguição de “costumes ultrapassados”, importação de produtos, ou seja o plano de metas foi muito importante para o desenvolvimento por haver direcionado o desenvolvimento do país em especial o setor automobilístico.

Com relação à cidade de Campina Grande já existiam outras revendas de veículos de outras marcas na cidade, porém ao se instalar a Cavesa em Campina Grande verificou-se um grande acréscimo de venda de automóveis, neste período. Identificamos a necessidade de modernizar das cidades mediante o fato de haver um maior número de automóveis, houve uma nova, reestruturação da cidades.

Apuramos também que neste mesmo período os automóveis são colocados como símbolo da modernidade não só pelo fato de serem automóveis, mas porque, para que um veículo se transforme num meio de transporte útil não é suficiente que seja tecnicamente perfeito e adequado a essa função, para que a utilização do automóvel seja eficaz, é determinante o aparecimento de um conjunto de instituições e infra-estruturas.

Sem estradas para circular, regras para regulamentar, postos de combustíveis, oficinas e lojas de autopeças, o automóvel não teria alcançado o sucesso que tem na nossa sociedade. O automóvel vem determinar o tempo e espaço nos quais nos movimentamos e a forma como o fazemos.

Como reflexão final importa chamar à atenção para o trabalho em que tentamos mostrar a importância dos automóveis para a chamada modernização da cidade de Campina Grande com a instalação de uma concessionária Volkswagen, assim como também abordar outros temas relevantes ao mesmo assunto. Acreditamos que fara uma ponte para outros pesquisadores tanto no que se diz respeito a cidade de Campina Grande, como também a industrialização das grandes cidades do Brasil indo até estudos relacionados a fundação de Volkswagen na Alemanha.

REFERÊNCIAS

- ARAÚJO, Martha Lucia Ribeiro. A Ciranda da Política Campinense: 1945/1964. In: GURJÃO Eliete de Queiroz (Orgs.) **Imagens Multifacetadas da História de Campina Grande - PB**. Prefeitura Municipal de Campina Grande – Secretaria de Educação. 2000, p77-99
- AMARAL, Manuel. **Uma História da Volkswagen 2000-2010**. Disponível em: <<http://www.arqnet.pt/portal/empresas/kdfwagen.html>>. Acesso em 09 jul. 2010.
- BERTONHA, João Fábio. O Império de Hitler. A “Nova Ordem” Nazista na Europa, 1939 – 1945. **Tempo**, Niterói – RJ, v.14, n. 28, p.239-244. Jan.- Jun. 2010
- BOURDIEU, Pierre. Como é possível ser esportivo? In: **Questões de Sociologia**. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1983, p. 136-153.
- Volkswagen do Brasil. **Institucional**. Disponível em: <http://www.volkswagen.com/br/pt/Volkswagen_do_Brasil/historia_da_volkswagen/volkswagen_do_brasil.html> Acesso em 13 nov. 2010.
- BRUNO, Ernani Silva. **História e Tradições da Cidade de São Paulo**. São Paulo: Hucitec.1991.
- BUENO, Eduardo. Produto Nacional. **Uma História da Indústria no Brasil**. Brasília. 2008. 240p.
- CERTEAU, Michael de. A Invenção do Cotidiano. 1 Artes de Fazer. Petrópolis: Vozes 2003. P.41
- CHARNEY, Leo; SCHWARTZ, Vanessa (Orgs.). **O cinema e a invenção da vida moderna**. São Paulo: Cosac & Naify, 2001.
- CORBIN, Alan. (Org.). **História dos tempos livres**. Lisboa: Teorema, 2001.
- DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. **História Oral: Memória, Tempo e Identidade**. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2006.
- FARIAS, Éder. Grupo Pensamento Político JK. **O plano de Metas**. 2011. Disponível em: <<http://pensamentojk.blogspot.com/2011/05/3-o-plano-de-metas.html>> Acesso 02 de jun. 2011

GIUCCI, Guillermo. **A vida cultural do automóvel**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

GONÇALVES, Vergniaud Calazans. **Automóveis no Brasil – 1893-1966**. São Paulo: Editora do Automóvel, 1966.

HOBBSBAWM, Eric. **A era dos impérios**. São Paulo: Paz e Terra, 1988.

IMPERATORI, Mauro I.C. **Uma História da Volkswagen**: São Paulo: Assobrav, 1991. 180p.

LIMA, Damião. **Campina Linda e Grande**. 201? Disponível em : <[http://www.paraibaonline.com.br/coluna.php?id=49&nome=Campina linda e grande \(Parte D\)](http://www.paraibaonline.com.br/coluna.php?id=49&nome=Campina%20linda%20e%20grande%20(Parte%20D))>. Acesso em fev. 2011.

LOPES, Henderson Marques. Aarão Reis: Pensamento Econômico, Social e Político de Inspiração Positivista. **Revista Eletrônica de Economia**, v. 1, n. 1, mar. 2003. Disponível em: < http://www.viannajr.edu.br/revista/eco/doc/artigo_00003.pdf >. Acesso em: 26 jul. 2010.

MAYRINK, Geraldo. Os Grandes Líderes. **Juscelino**. São Paulo, Nova Cultural, 1988.

MELO, Victor Andrade de. O Automóvel, O Automobilismo e a Modernidade no Brasil (1891-1908), **Rev. Bras. Cienc. Esporte**, Campinas, v. 30, n. 1, p. 187-203, set. 2008

MELLO, José Octavio de Arruda. **História da Paraíba**. Lutas e Resistencia. 9.ed. João Pessoa: A União, 2002.

Nunes, Wanderson G. Fórum Fusca Brasil. Desenhos do Projeto. 2008, Disponível em: <<http://www.forumfuscabrasil.com/index.php?topic=705.0>> Acesso em: 25 jan. 2011 2008

OLIVEIRA, Elizabeth de Sousa. **Livro do Município de Campina Grande**. João Pessoa, Unigraf, 1984. 248p.

RAGO, Margareth. **A invenção do cotidiano na MetrÓpole**: Sociabilidade e Lazer em São Paulo, 1900-1950. In: PORTA, Paula. (Org.). **História da cidade de São Paulo**. São Paulo: Paz e Terra, 2004. p. 387-436.

REIS. José Carlos, **Tempo, História e Evasão**, Campinas – SP: Papyrus, 1994.

RICOEUR, Paul. **A memória, a história, o esquecimento**. Campinas – SP: Editora UNICAMP, 2000.

SALIBA, Elias Thome. A dimensão cômica da vida privada na República. In: SEVCENKO, Nicolau. (Org.). **A história da vida privada no Brasil**: da Belle Époque à era do rádio. São Paulo: Companhia das Letras, 1998 a. p. 289-366.

SEVCENKO, Nicolau. A Capital Irradiante: Técnica, Ritmos e Ritos do Rio. In: _____. (Org.). **A história da Vida Privada no Brasil**: da Belle Époque à era do rádio. São Paulo: Companhia das Letras, 1998b. p. 513-620.

SISTEMA FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. **Tempo de Desenvolvimento e Inovações – Um Novo Brasil**: 200 anos de Indústria no Brasil de 1808 ao Séc. XXI 50 anos da FINDES. Espírito Santo: FINDES, 2008

SOUSA, Fabio Gutemberg Ramos Bezerra de. Campina Grande: cartografias de uma reforma urbana no Nordeste do Brasil (1930-1945). **Rev. Bras. Hist.** vol.23 n.46 São Paulo, 2003

THE DIGITAL PICTURE ARCHIVES OF THE FEDERAL ARCHIVES. Disponível em: <<http://www.bild.bundesarchiv.de/>>. Acesso em 20 dez. 2010.

SYLVESTRE, Josué. Lutas De Vida e de Morte. **Fatos e Personagens da História de Campina Grande (1945/1953)**. Brasília: Senado Federal,1982.

VILLAS, Alberto: **O Mundo Acabou**: Editora Globo, São Paulo . 2006. 306 pg.

LEMER, Maine. O Plano de Metas : Universidade Federal de Santa Maria, Santa Maria – RS.2009 Disponível em: <<http://www.ebah.com.br/content/ABAAAafVAAE/plano-metas-objetivos-resultados>>. Acesso 27 de jan. 2011

ANEXOS



Foto 05 : Adolf Hitler na Fundação da Volkswagen na Alemanha

1938

01132.444 30-1-63

Os abaixo assinados, OTHON UCHOA, brasileiro, casado, do comércio; MANOEL HOLANDA DE OLIVEIRA, brasileiro, casado, do comércio; DAGBERTO GONÇALVES, brasileiro, casado, do comércio e OTTONI S/A - IMPORTADORA E EXPORTADORA, sediada na cidade de Campina Grande, neste ato representada pelo Sr. MÁRIO SÉRGIO DE FARIAS, todos residentes e domiciliados na cidade de Campina Grande, Estado da Paraíba, têm entre si justo e contratado uma sociedade por quotas de responsabilidade limitada, que reger-se-á pelas cláusulas e condições seguintes:

- 1ª - Fica constituída nesta data, uma sociedade comercial por quotas de responsabilidade limitada, que girará sob a razão social de "CAVEIRA - CAMPINA GRANDE DISTRIBUIDORA DE VEÍCULOS LTDA.", que terá sede e fóra nesta cidade de Campina Grande, Estado da Paraíba.
- 2ª - A sociedade terá por objeto o comércio de veículos, peças e acessórios, combustíveis e lubrificantes, com oficina mecânica para assistência técnica.
- 3ª - O capital social é de Cr.\$ 40.000.000,00 (Quarenta Milhões de Cruzeiros), dividido em 40.000 (Quarenta Mil) quotas no valor de Cr.\$ 1.000,00 (Um mil Cruzeiros) cada uma, assim subscritas e já totalmente realizadas pelos sócios:

| | | |
|---|------------------------|----------------------------|
| OTHON UCHOA | 10.000 quotas = | Cr.\$ 10.000.000,00 |
| MANOEL HOLANDA DE OLIVEIRA | 10.000 " = | Cr.\$ 10.000.000,00 |
| DAGBERTO GONÇALVES | 10.000 " = | Cr.\$ 10.000.000,00 |
| OTTONI S/A-IMPORTADORA E EXPORTADORA. <u>10.000</u> | <u>" =</u> | <u>Cr.\$ 10.000.000,00</u> |
| T O T A L | 40.000 quotas = | Cr.\$ 40.000.000,00 |
- 4ª - A responsabilidade dos sócios é limitada ao montante do capital social.
- 5ª - O prazo de duração da sociedade é por tempo indeterminado.
- 6ª - A gerência da firma fica a cargo dos sócios OTHON UCHOA, MANOEL HOLANDA DE OLIVEIRA e DAGBERTO GONÇALVES, os quais assinarão pela sociedade sempre dois em conjunto. Fica proibido aos Diretores o uso da razão social em documentos estranhos aos interesses da sociedade, tais como: bonos, cartas de fiança, notas promissórias, letras de câmbio, etc..

Para efeito de atribuição dos encargos administrativos, resolvem os sócios instituírem os cargos de Diretor-Superintendente, Diretor-Financeiro e Diretor-Comercial. Fica investido das funções de Diretor-Superintendente

- segue i.....

Figura 04 : Ata de Formação: Caveira Campina Grande Distribuidora de Veículos Ltda.
Acervo: Caveira Campina Grande Veículos Ltda



Foto 06 : 1º Fusca Vendido na Cavesa Campina Grande Veículos Ltda.
Fonte: Cavesa Campina Grande Veículos Ltda .1963



Foto 07 : 1º Fusca Vendido Na Cavesa Campina Grande Veículos Ltda.
Fonte: Cavesa Campina Grande Veículos Ltda .2011



Foto 08 : Chegada dos Volkswagens em Campina Grande – 1963
Fonte: Cavesa Campina Grande Veículos Ltda .1963



Foto 09 : Chegada dos Volkswagens em Campina Grande – 1963
Fonte: Cavesa Campina Grande Veículos Ltda .1963



Foto 10 : Exposição de Veículos Novos Linha - 1971
 Fonte: Cavesa Campina Grande Veículos Ltda .1971



Foto 11 : Antigo Departamento de Vendas de Veículos Novos e Usados
 Fonte: Cavesa Campina Grande Veículos Ltda .1980



Foto 12 : Cavesa Campina Grande Veículos Ltda nos Anos 1990.
Fonte: Cavesa Campina Grande Veículos Ltda .1990