

No Brasil, a produção e comercialização de veículos desde a instalação das primeiras indústrias vêm se destacando e com o passar dos anos construiu o cenário para o surgimento de projetos de design automotivo no país.

Importa ressaltar o fato de que muitas das empresas iniciaram suas atividades no país a partir de espaços alugados para a recepção e revenda de veículos montados, ou ainda, para a recepção de veículos completamente desmontados – sistema este denominado pela sigla CKD, empregada em substituição ao termo em inglês Completely Knocked Down – para montagem no Brasil, visando à redução de custos. Portanto, em um primeiro momento não se instalaram fábricas. Neste sentido destaca Camargo [12]: “A instalação da indústria automotiva no Brasil foi condicionada pela forma como ocorreu a expansão da indústria internacional desde seu início, ou seja, num primeiro momento, a expansão feita via exportação de veículos montados e, principalmente, de veículos na forma CKDs; num segundo momento, investimentos diretos com a instalação de unidades produtivas verticalizadas”.

Até a Primeira Guerra Mundial, o Brasil apenas importava automóveis montados. Nos anos que se seguiram, as condições brasileiras, tais como o baixo custo de produção, mão-de-obra barata e mercado consumidor pouco explorado favoreceram os primeiros investimentos no Brasil. A partir de então, as matrizes das montadoras de grande volume verificaram no Brasil um mercado promissor, bem como um território com grande potencial para atender principalmente a região da América Latina. Tal potencial, fez com que muitas empresas instalassem estúdios de design em suas subsidiárias brasileiras, empregando os primeiros designers do ramo. Também as empresas multinacionais de iniciativa nacional – tais como a Gurgel, Puma e Troller – instaladas no país ajudaram a construir – e manter – um dos mais importantes e lucrativos setores industriais brasileiros, capacitando profissionalmente um grande contingente de mão-de-obra, gerado empregos, design e inovação. Paralelamente à produção industrial, outros tantos designers brasileiros –

notadamente a partir do fim da década de 1960 – estiveram empenhados em desenvolver projetos inovadores à parte do grande mercado. A criação e desenvolvimento destes modelos chamados de “fora-de-série” eram, em sua maioria, fruto da união de designers, engenheiros e empresários brasileiros entusiastas do automobilismo – Gurgel, Puma, Aldo Auto Capas/Miura, Lafer, Santa Matilde, Renha, L´automobile, Furglass, Glaspac entre outras, surgiram nesse contexto.

As criações desses projetos tinham como objetivo preencher lacunas na comercialização de alguns modelos, os quais não eram produzidos no Brasil – esportivos, por exemplo – e cujos usuários ou empresas interessados enfrentavam grandes dificuldades na importação de peças e veículos montados, devido às medidas restritivas impostas pelo governo brasileiro inicialmente na década de 1950 – com o objetivo de proteger a incipiente indústria instalada no país – e posteriormente tornando ainda mais fortes as restrições aos importados na década de 1970, visando segurar o desenvolvimento tecnológico dos modelos produzidos pelas multinacionais no Brasil, para manter os preços praticados.

Como consequência deste cenário, surgiram novas experimentações em projetos e produções de veículos fora-de-série, refletidos na produção de réplicas de modelos famosos, buggies produzidos em fibra de vidro, além da multiplicação de profissionais especializados na modificação de veículos originais de fábrica. Essas soluções nacionais ganharam força na década de 1980 e, em um curto espaço de tempo, várias empresas surgiram dedicadas à criação, produção ou modificação de veículos – Dacon, Envemo, Souza Ramos, Sultan, Engerauto, Sorana, Caltabiano, entre outras – buscando atender à demanda por modelos diferenciados não suprida pelas indústrias aqui instaladas. Percebe-se, portanto, que a criatividade e atuação dos primeiros designers automotivos brasileiros não se restringiram às grandes indústrias, antes, se fez da força de vontade e comprometimento com a produção de projetos bem executados e inovadores, independente dessa atuação se fazer dentro ou fora das multinacionais e sendo o projeto feito sob encomenda, executado por gosto pessoal ou