

cados no transporte destina-se ao setor rodoviário, o qual consumiu, entre 1968/1970, 58,8% desses recursos".<sup>121</sup> A proporção estrangeira de automóveis instalada no Brasil, entretanto, considerou desprezível a realidade do país e relegou suas necessidades a segundo plano: realizou o esforço na produção de carros de passeio, esquecendo quase totalmente os veículos de carga. Segundo os responsáveis pela Alfa Romeo, "isto coloca o país diante de um grave dilema: ou haverá disponibilidade de veículos pesados em quantidade e qualidade suficientes para fazer frente a um volume constantemente crescente de cargas, ou ter-se-á colocado um sério obstáculo ao progresso".<sup>122</sup>

Informação de 1972 apresentava um quadro de preocupação: "A venda de caminhões há três anos está estagnada, girando em torno de 35 mil unidades/ano, destinadas na maioria à reposição. Entre 1968 e 1970, houve um decréscimo constante de produção, caindo de 42.769 unidades para 39.399. Na área de caminhões pesados a involução é mais significativa: 2.354 veículos, em 1963, contra 2.389 unidades, em 1970. Compare-se o crescimento médio anual do setor de caminhões com o de automóveis, no período 1964/1970, e o desequilíbrio se torna agudo: 4,4% para o primeiro, mais de 50% para o segundo. Em 1971, a variação da frota de automóveis indica aumento de 66,3% em relação ao ano anterior, e de 53,3% na acumulada 1957/1971. Em iguais períodos, a de caminhões (mais ônibus) alcançou 8,4% e 16,2%, respectivamente".<sup>123</sup> Assim, a indústria automobilística não estava montada para tender à produção mas apenas ao consumo de luxo. A conclusão, na comparação entre automóveis e caminhões fabricados no país, era desalentadora: "a atual frota circulante é menor que a frota de 1963".<sup>124</sup> Os dados, no conjunto, eram, entretanto, fascinantes. Fascinantes e enganadores, como costumam ser dados estatísticos, simplesmente numéricos, isolados do contexto econômico do país. Em fins de junho de 1972, a indústria automobilística implantada no país se orgulhava de ter produzido, desde seu início em 1957, 3.500.000 veículos. A produção de 1971 fora de 514.719 unidades, maior do que a soma da produção argentina e da produção mexicana. Nesse exercício, só o lucro da Volkswagen ascendera a mais de 76 milhões de cruzeiros

<sup>121</sup> Mauro Ribeiro: "Vantagens dos pesados", in *Correio da Manhã*, Rio, 12 de julho de 1972.

<sup>122</sup> Idem, idem.

<sup>123</sup> Mauro Ribeiro: "Marcha à ré do caminhão", in *Correio da Manhã*, Rio, 4 de abril de 1972.

<sup>124</sup> Idem, idem.