

A história de uma marca

Como Gurgel conseguiu fabricar carros totalmente brasileiros

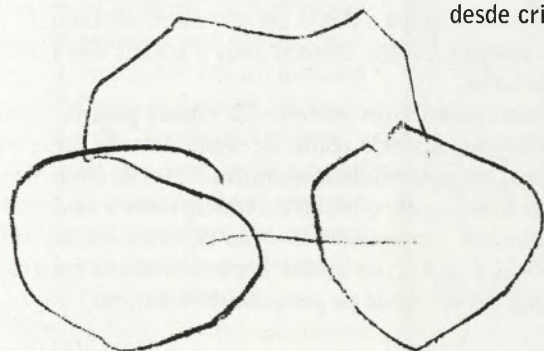
NELDSON MARCOLIN

Dez mil dólares no bolso, uma mente fervilhante e alguns sócios. Com essas ferramentas, em 1958 João Augusto Conrado do Amaral Gurgel demitiu-se da Ford do Brasil, um gigante da indústria automobilística, e começou a colocar de pé um projeto concebido quando ainda era estudante da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo: fazer carros

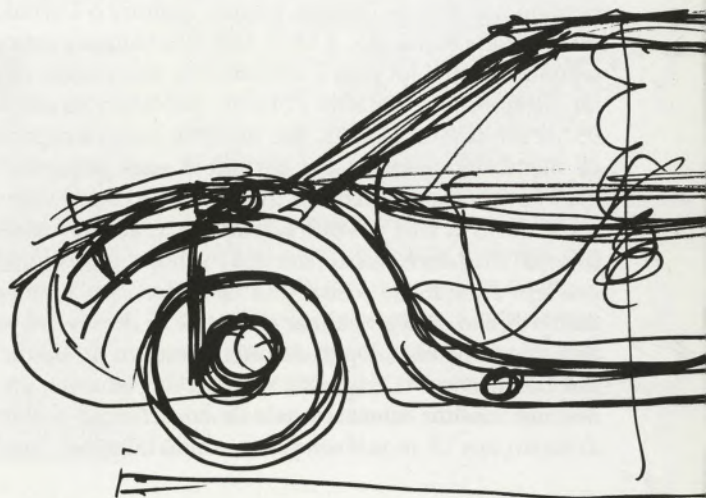
brasileiros. Contra todos os prognósticos, ele conseguiu. Por mais de 30 anos atropelou as dificuldades e criou automóveis nacionais, com soluções originais (algumas delas geraram patentes). A *holding* comandada por ele chegou a ser avaliada, em 1989, em quase R\$ 200 milhões, em números de hoje, de acordo com estimativa registrada em *Gurgel, um sonho forjado em fibra* (Labortexto



Amaral Gurgel (à direita) com um amigo na praia, em 1944, modelando carro na areia: vontade de ter seus próprios veículos

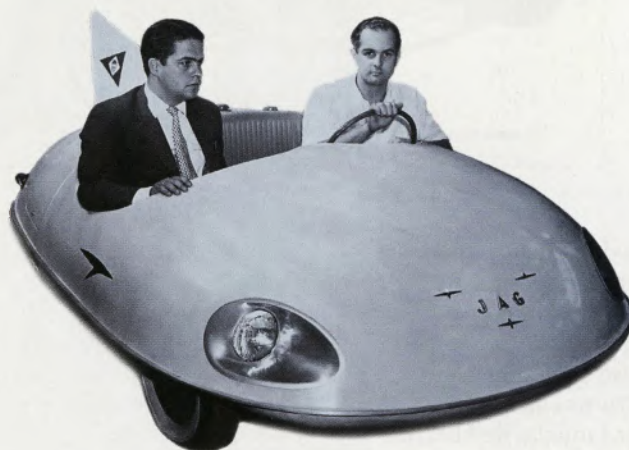


Primeiro desenho de carro: objeto de desejo desde criança





Testando o modelo conversível do X-12 (acima), na década de 1970, e o primeiro minicarro produzido por ele, nos anos 1960 (ao lado)



Editorial, 160 páginas), livro do jornalista Lélis Caldeira lançado este ano. Até que vieram os tempos ruins e Gurgel começou, lentamente, a perder todas as lutas em que se metia. A última e mais significativa delas o derrubou definitivamente: em 1997 descobriu-se que ele sofria do mal de Alzheimer. A doença destrói as células do cérebro e leva o paciente a perder progressivamente a capacidade intelectual e apresentar níveis de habilidade semelhantes aos de recém-nascidos –

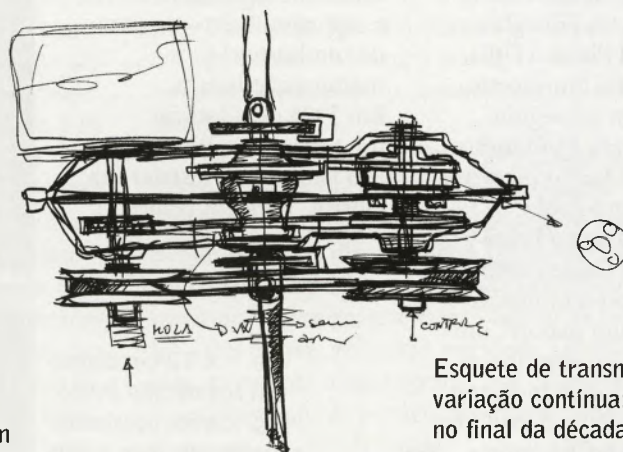
a pessoa se torna incapaz de andar, alimentar-se sozinha, reconhecer familiares e até de falar. O fato de a enfermidade ter acometido Gurgel, hoje com 78 anos, parece ser um fim excessivamente trágico para a brilhante trajetória de um empreendedor. Mas não é assim que os usuários

desses veículos vêm o desfecho dessa história – ainda hoje é comum ver utilitários da Gurgel rodando pelo país e reunindo admiradores desses carros em clubes e associações. Natural de Franca, interior de São Paulo, Amaral Gurgel formou-se em engenharia

mecânica-eletricista. No trabalho de conclusão de curso surpreendeu o professor ao apresentar o Tião, “o primeiro automóvel genuinamente brasileiro”. O projeto provocou risos e o estudante ouviu a frase do professor, jamais esquecida: “No Brasil, carro não se faz, se compra”. Algum tempo depois de formado, Gurgel foi para os Estados Unidos estagiar na General Motors Truck and Coach, em Pontiac, e na Buick Motor, em Flint, cidades de Michigan. Nos Estados Unidos ele conheceu a tecnologia de plástico duro e voltou ao Brasil, depois de quatro anos, já pensando em adotá-la no futuro. Depois de trabalhar algum tempo



Esboço do Xef: Gurgel desenhava excepcionalmente bem



Esquete de transmissão com variação contínua: patente no final da década de 1960

nas filiais brasileiras da General Motors e da Ford, Gurgel decidiu que era hora de cuidar de seus próprios negócios, em 1958. Foi quando juntou os US\$ 10 mil, arrumou sócios e criou a Moplast, que produzia luminosos de plástico para empresas. Com o lucro do plástico ele fabricava *karts* de competição. Anos depois, em 1964, Gurgel saiu da Moplast e criou a Macan Veículos, uma concessionária da Volkswagen que permitiu a ele continuar fazendo *karts* e inventar uma novidade, carros para crianças. Eram mini-Mustangs e mini-Karmann Ghias, com motores de 3 cavalos.

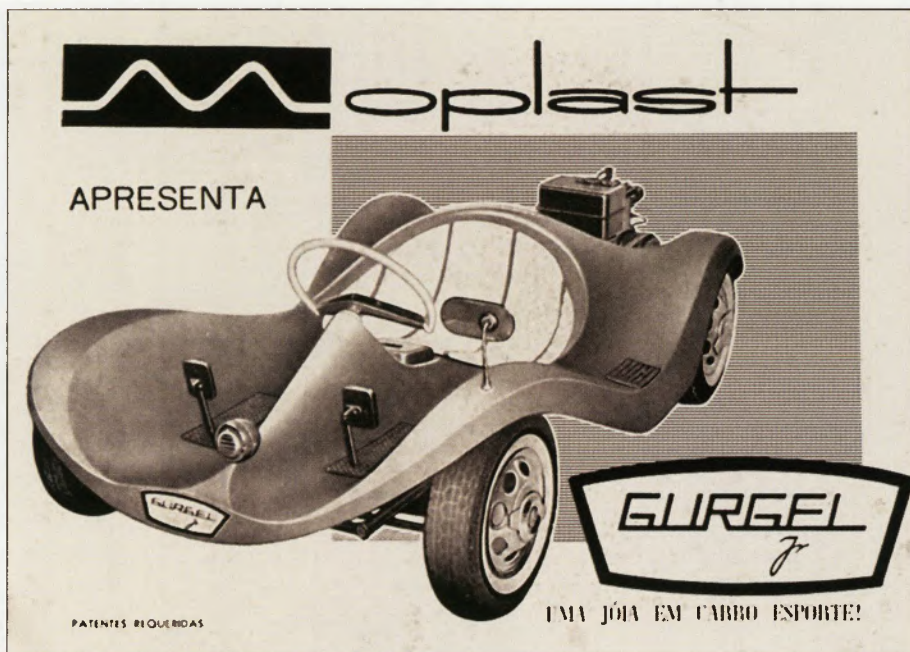
A escalada de Gurgel continuava. O próximo passo foi convencer a Volkswagen a lhe ceder o chassi (estrutura na qual se encaixam o motor e a carroceria do carro) para ele fabricar seus próprios carros. Naquele ano, em 1964, a Volks encomendou a ele um carro para apresentar no Salão do Automóvel – foi a deixa para Gurgel criar o Ipanema, um *buggy* montado sobre a plataforma do Sedã Volkswagen, de motor traseiro com carroceria em Fiberglass Reinforced Plastic (FRP). O veículo foi um sucesso, mas ele não conseguiu dinheiro para a produção em série. “O setor de carros era quase um *hobby* naqueles anos no Brasil”, conta Lélis Caldeira. Em 1969 chegou o momento de dar o salto maior. Com US\$ 50 mil, o engenheiro fundou a Gurgel Indústria e Comércio de Veículos Ltda., em São Paulo, e passou a

produzir quatro unidades por mês do Ipanema. Nessa mesma época, Gurgel desenvolveu o sistema *plasteel*, uma resistente estrutura formada por camadas de FRP, que envolvia a uma armação de tubos de aço quadrada. Esse chassi, tipo monobloco, mostrou ser muito resistente e permitiu abandonar o uso de plataformas de Fusca e construir utilitários para “todo terreno” (a expressão surgiu com os carros Gurgel). Nos anos 1970 Gurgel entrou firme no mercado de jipes e teve muito sucesso: seus veículos tinham uma imagem jovem e esportiva, baixo consumo de combustível e manutenção barata. Em 1973 ele adquiriu um terreno em Rio Claro, São Paulo, para instalar sua fábrica. Também começou

X-12 circulando em rua de São Paulo: carros continuam rodando por todo o país

a fabricar outro jipe, o Xavante. No ano seguinte, a empresa apresentou o Itaipu, um pioneiro carro elétrico de uso urbano, para duas pessoas, que usava baterias recarregáveis em qualquer tomada de luz de 220 volts. Nos anos seguintes foram fabricados vários outros modelos de jipes, vendidos para o Exército e Aeronáutica.

Um deles, o X-12, recebeu encomendas das Forças Armadas de vários países. Houve época em que 25% da produção era destinada à exportação. “O X-12 era táxi na Bolívia, carro para deserto no Oriente Médio e veículo para turismo no Caribe”, diz Caldeira. Depois de toda experiência, Gurgel estava pronto para lançar um carro



FOTOS DO LIVRO GURGEL, UM SONHO FORJADO EM FIBRA





Publicidade de kart (na página ao lado) e caminhão com encomendas para o Exército brasileiro: jipes da Gurgel sempre tiveram boa aceitação no Brasil e no exterior

genuinamente nacional, incluindo o motor, até então fornecido pela Volkswagen. Em 1985 ele apresentou à Financiadora de Estudos e Projetos (Finep) a idéia do Carro Econômico Nacional (Cena) e recebeu financiamento para desenvolvimento e fabricação de protótipos e da cabeça de série para

2 mil unidades por ano. Também foi aprovada a lei que reduziria significativamente os impostos para carros de pequeno porte e baixa cilindrada. Em 1986 o Fusca deixou de ser fabricado – um excelente momento para o lançamento do Cena, feito oficialmente em 1987. Em razão de disputa

judicial com a família de Ayrton Senna, o nome do carro mudou.

Virou BR-800, BR de Brasil e 800 de cilindradas em motor de dois cilindros horizontais contrapostos. Em dezembro de 1989 foi entregue a milésima unidade do BR-800, mas em 1990 as coisas começaram a degradingolar. O incentivo ao carro popular se estendeu aos veículos com motor de até mil cilindradas (1.0) e a Fiat lançou o Uno Mille, com o preço semelhante ao do BR-800, mas melhor desempenho e espaço. Ao mesmo tempo que precisava de empréstimos para tocar novos projetos, Gurgel adquiriu um terreno no Ceará para instalação de uma fábrica no Nordeste. Ele contava com o apoio expresso dos governos cearense, paulista e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Esses apoios não se concretizaram e Gurgel,

depois de fabricar mais de 40 mil carros, endividado, foi obrigado a pedir concordata preventiva em 1993. “O mal de Alzheimer foi diagnosticado em 1997, mas vários sintomas que pensávamos ser uma depressão ‘pós-falência’ já eram da doença”, conta Maria Cristina do Amaral Gurgel, filha do meio de Gurgel e Carolina. Paradoxalmente, uma briga judicial dá a dimensão do valor que o trabalho do engenheiro, inventor e industrial tem ainda hoje. Este ano, a família deve acionar o empresário Paulo Emilio Freire Lemos, que está vendendo máquinas agrícolas com a marca Gurgel no interior de São Paulo. Como o prazo de validade no Instituto Nacional de Propriedade Industrial havia expirado em 2003, ele a registrou em seu nome. A atitude do empresário, mesmo que possa ser considerada moralmente condenável, como diz Cristina, indica que a credibilidade de Gurgel para vender carros e máquinas continua intacta.



EDUARDO CESAR