



Divulgação/1966



Arquivo/26-11-1961



Antônio Carlos Piccino/Arquivo/26-5-1981



Marcio Arruda/Arquivo/10-2-1976



Reprodução/1983

Jason Vogel

O grande sonhador da indústria automobilística brasileira se foi na última sexta-feira.

João Augusto Conrado do Amaral Gurgel morreu em um hospital de São Paulo, aos 82 anos. Bem verdade que já estava ausente há dez anos, derrubado pelo mal de Alzheimer que o impedia até de reconhecer parentes próximos. Um fim melancólico para uma mente que viveu em constante ebulição de idéias.

Dr. Gurgel (como era chamado por seus funcionários) sempre pensou diferente. Já nos tempos de Escola Politécnica, propôs desenhar um carro popular. Reza a lenda que o professor tentou conter-lhe o ímpeto criativo com a frase: "Automóvel não se constrói. Se compra". Mas não foi isso que o demoveu da idéia. Em 1953, ele se formou em engenharia automotiva nos EUA.

Voltou ao Brasil e trabalhou na implantação das fábricas da GM e da Ford. Queria, porém, voar por conta própria e fundou a Moplast, que fazia letreiros de acrílico. Mas como sua paixão eram os automóveis, logo criou a Macan, para produzir karts e carrinhos motorizados para crianças. Chegou a ter uma revenda Volkswagen.

— Eram várias atividades paralelas para juntar dinheiro e fazer um carro popular. Ele queria ser o Henry Ford brasileiro. Achava que todo mundo deveria ter direito a um carro — lembrou a filha Cristina Gurgel, numa entrevista ao CarroEtc, em 2004.

**Plasteel, Selectration, Itaipu e outras bossas**

Em 1969, Gurgel fundou a empresa com seu próprio nome, usando chassi de Volks para fabricar um misto de jipe com buggy: era o Ipanema, cujo projeto vinha dos tempos da Macan.

A empresa se mudou para Rio Claro, a 178km de São Paulo, e passou a fazer chassis próprios. Eram estruturas tubulares de aço revestidas de fibra de vidro — ou "plasteel", como Gurgel preferia chamar. Nascia assim uma linha de jipes e utilitários de grande sucesso, com os modelos Xavante, X-10, X-12, X-15...

Como paliativo à falta de tração 4x4, Gurgel adotou um sistema de freio de mão seletivo para transferir o torque para a roda traseira que esti-

vesse em contato com o chão. Batizado de Selectration, o dispositivo era simples e funcionava bem.

E as idéias não paravam de brotar. Gurgel imaginou um futuro limpo e, ao longo da década de 70, exibiu os pequenos protótipos Itaipu, a bateria. Nos anos 80, fabricou os utilitários elétricos E-400. Também foi feroz inimigo do Proálcool, bem no auge do progra-

ma. Dizia que terra era para plantar alimentos e não combustível.

Já havia vendido mais de 20 mil jipes quando decidiu que era hora de deixar os fora-de-estrada de lado e lançar seu modelo popular. Assim, em 1988, nasceu o BR-800. O capital da Gurgel foi aberto, atraindo acionistas.

Aí, a teimosia característica dos gênios começou a atrapalhar. Autoritá-

rio, Gurgel sempre tinha a palavra final no projeto. Botava idéias incômodas na cabeça e não havia quem as tirasse. Assim, o BR-800 veio ao mundo com amortecedores de fricção (alço já superado) e carroceria de fibra de vidro (material incompatível com a produção em massa imaginada).

O engenheiro conseguiu do governo a redução do IPI para seus carros

de pequena cilindrada. Mas, em 1990, a Fiat veio atrás e lançou o Uno Mille, mais espaçoso, ágil e barato.

As vendas do BR-800 eram boas (3.746, em 1991), mas nem perto das quantidades previstas inicialmente. Para responder às críticas sobre o acabamento, a empresa lançou o Supermini, versão aprimorada, porém cara.

**Mudança para o Ceará não deu certo**

Gurgel passou então a dedicar-se ao projeto Delta, um carro simples e barato que custaria US\$ 5 mil. Fechou um acordo com o governo do Ceará, estado onde faria a mecânica e a montagem final de seus carros, num extravagante exercício de logística.

Chegou a importar da França uma fábrica de caixas de câmbio da Citroën. Mas Ciro Gomes, então governador do Ceará, desistiu de financiar a ideia. A essa altura, o engenheiro já não tinha mais crédito dos bancos.

Em 1992, a situação da empresa foi agravada por uma paralisação da Receita Federal. Peças que chegavam da Argentina ficaram retidas no porto e a produção da fábrica de Rio Claro foi interrompida. Ao mesmo tempo, credores cercavam a empresa, dívidas trabalhistas se amontoavam, houve greve, demissões. Em 1994, foi decretada a falência da Gurgel. Ao longo de 25 anos, a marca fez em torno de 35 mil carros.

Ainda que o projeto Delta tivesse vingado, provavelmente a Gurgel não teria sobrevivido à doença de seu proprietário, muito centralizador.

— Como administrador, Gurgel era controverso. Mas tudo o que ele viu como tendência acabou se tornando realidade: carros urbanos, veículos elétricos, utilitários esportivos, vans e até modelos urbanos vestidos de fora-de-estrada — diz Lélis Caldeira, autor da biografia "Gurgel, um brasileiro de fibra", publicado pela Editora Alaúde.

Em 2003, um empresário de São Paulo descobriu que o registro do nome Gurgel Motores havia expirado. Aproveitando a oportunidade legal, apropriou-se da marca e hoje vende tratores chineses com o logotipo Gurgel.

A essa altura, o engenheiro Gurgel já estava indiferente à tanta confusão. Hoje, seus carros estão se tornando objetos de culto. São a herança do homem que sonhou (e conseguiu) fazer o automóvel 100% brasileiro. ■

# A grande aventura do Dr. Gurgel



Réquiem para o teimoso que fez carros 100% brasileiros



Reprodução/1986



Reprodução/1992



Roberto Rodrigo Octavio



Reprodução/1979



Jason Vogel

**NA FOTO** maior, Gurgel e o BR-800, em 1988, num anúncio em que se comparava a Henry Ford 1. Gurgel 1200 Ipanema, o primeiro modelo 2. Os Xavante X-10 e X-12 tinham chassi próprio e foram um sucesso 3. Em 1961, Gurgel fazia karts e carros para crianças 4. E-400, único modelo elétrico já fabricado em série no Brasil 5. XEF, uma tentativa de vender um compacto urbano sofisticado 6. Um protótipo Itaipu, dos anos 70: ideia de fazer um carrinho elétrico 7. O Carajás foi um utilitário esportivo, antes mesmo de este termo existir 8. O jipão X-15 tinha desenho arrojado 9. A última versão dos jipes X-12 foi batizada de Tocantins 10. Um protótipo do Delta, derradeiro sonho de Gurgel