

Morre aos 83 anos engenheiro fundador da Gurgel Motores

Empresário ergueu fábrica de veículos populares com tecnologia brasileira

Frederic Jean - 12.jan.92/Folha Imagem

DA REPORTAGEM LOCAL

O empresário João Augusto Conrado do Amaral Gurgel, dono da extinta fábrica de carros Gurgel Motores, morreu anteontem aos 83 anos em São Paulo. O empresário sofria de mal de Alzheimer havia 12 anos e estava internado no hospital São Luiz (zonal sul). O enterro ocorreu no início da tarde de ontem, no cemitério do Morumbi (zona sul).

Os primeiros sinais da doença surgiram pouco após a falência da companhia, decretada em 1996, embora a fábrica já tivesse fechado as portas em 1994. Para a filha de Gurgel, o Alzheimer o impediu de ver o fim da empresa, leiloada por R\$ 15,7 milhões, em 2007, quando a dívida da companhia chegou a R\$ 250 milhões.

Em 27 anos, a fábrica produziu cerca de 40 mil veículos. Sua história começou nas salas da Universidade de São Paulo, onde Gurgel tentou se formar em engenharia mecânica com o projeto de um carro batizado de "Tião". Ouvia do professor que carro, no Brasil, não se fazia, comprava-se. Teve, então, de passar a noite concluindo o projeto de um guindaste só para garantir o diploma. Aprovado, passou a vida às voltas do plano inicial de construir carros 100% nacionais.

Em 1969, abriu, em São Paulo, a Gurgel Indústria e Comércio de Veículos. Tinha apenas quatro funcionários e uma produção mensal de quatro carros. Sua ideia era produzir um automóvel com qualidade compatível com a de montadoras estrangeiras como Volkswagen, Ford e Fiat, que dominavam o mercado brasileiro.

A proposta encontrou eco entre setores nacionalistas a partir dos anos 70. O primeiro sucesso veio com o utilitário Xavante, já em 1970, produzido na fábrica de Rio Claro (175 km



João Augusto do Amaral Gurgel em uma de suas revendedoras

de São Paulo).

Os negócios tomaram impulso em 1983, com um acordo de cooperação fechado com a Volkswagen, permitindo que a Gurgel atingisse a marca recorde de 2.000 carros por mês.

No final da década de 1980, a Gurgel chegou a ter 70 concessionárias espalhadas pelo país. Em 1989, quando o capital da empresa foi aberto ao mercado, ela estava avaliada em quase R\$ 200 milhões.

A vez dos econômicos

Um dos modelos de maior destaque da fábrica foi o BR-800, devido ao seu baixo consumo para a época —15 km com um litro. Com esse projeto, considerado o primeiro "carro econômico", Gurgel conseguiu redução de IPI do governo.

As montadoras reclamaram, até que a italiana Fiat embar-

cou na proposta e desenvolveu o seu motor 1.0, tornando-se fenômeno de vendas. Os concorrentes seguiram esse caminho, popularizando o consumo dos automóveis no país.

Os problemas começaram com a abertura comercial, que liberou as importações no Brasil, desenhada pelo governo de Fernando Collor de Mello, no início da década de 1990.

O golpe final à Gurgel foi o rompimento de um protocolo de intenções entre os governos de São Paulo e do Ceará, em 1991. Segundo sua filha, os dois governos não teriam honrado um compromisso para instalação de uma fábrica da Gurgel em Fortaleza (CE) para a produção da parte motriz dos veículos. Essa unidade atuaria em conjunto com a de Rio Claro, responsável pela produção das carrocerias dos veículos.