



RAÍZES

Ano XI - Edição Especial

São Caetano do Sul

Agosto de 2000



GM, 70 anos
de São Caetano

Belleza e Conforto



Colorida, Potente e Jocial

De lindas calçadas e eficientes
ruas a potentes e a variedade
de sua motor aperfeiçoada, o Charo-
let Maior e Melhor encorpou-se de
vigilância, em toda a parte. Em suas
linhas baixas e curvas e nas atar-
deiras altas. Dado há um que de
nada se esquece.

Hoje, por, ao Azente Automóvel
e melhor sua demonstração — pos-
suares espaciares por outros, com quan-
do fazemos grande Chevrolet.



Nossa Capa

No ano em que a General do Motors do Brasil comemora 70 anos da instalação de sua montadora em São Caetano do Sul, nada melhor que marcar a data remembering os fatos que levaram à concretização desse fato relevante não só para o Município, mas que também define uma nova

fase para o Brasil, contribuindo assim, de modo decisivo, para a industrialização do País. Dessa maneira, a revista *Raízes* promove uma edição especial recuperando fatos, personagens e fotos que marcaram a epopéia da chegada da General Motors ao Grande ABC. Para tanto, ilustram todo

esse material coletado as duas capas da presente edição especial, cujo *design* gráfico é de Claudinei Rufini. Na primeira capa, anúncio da montadora, de 1928, enquanto a quarta capa mostra uma tomada aérea da GM, em 1999, em suas instalações localizadas na Avenida Goiás.



Fundação Pró-Memória

São Caetano do Sul

Ano XI - Edição Especial

ISBN 85-86788-14-7

Publicação da Fundação

Pró-Memória de São Caetano do Sul

Agosto de 2000

Avenida Goiás, 600 - Térreo

CEP 09521-300 - São Caetano do Sul (SP)

Fonefax (011) 4221-9008 e 4221-7420

www.mp.usp.br/fpm

Editor/Jornalista responsável

Aleksandar Jovanovic

(MTb 13.165 - Sjesp 7.290)

Redação

Antônio Reginaldo Canhoni (fotografias)

Erika Martin (digitalização de imagens e organização)

José Roberto Gianello (pesquisa)

Maria Aparecida Fedatto (secretaria e coordenação)

Valda Carrara

(MTb 10.584)

Programação Visual e Paginação Eletrônica

Plano Piloto

Imagens

Fundação Pró-Memória

General Motors

Conselho Editorial

Ademir Médici, Aleksandar Jovanovic (presidente), Claudinei Rufini, Guido Fidélis, Jayme da Costa Patrão, José Roberto Gianello, Henry Veronesi, José de Souza Martins, Nívio Tessitore, Oscar Garbelotto, Silvio José Buso, Sônia Maria Franco Xavier.

Fotolitos e Impressão

Imprensa Oficial do Estado

A revista está aberta à colaboração de pesquisadores da História do ABC paulista. A seleção do material é de responsabilidade do Conselho Editorial. Originais encaminhados à Redação não serão devolvidos, com exceção de fotografias. Opiniões emitidas nos artigos são de exclusiva responsabilidade de seus autores e não refletem, necessariamente, a opinião da revista.

ÍNDICE

Artigos

5 São Caetano, década de 20: o cenário que a General Motors encontrou

José Roberto GIANELLO



São Paulo, 1913: esquina da Rua 15 de novembro e Rua Direita com o Largo da Sé

11 Profundas mudanças marcam o Brasil no início do século XX

Aleksandar JOVANOVIC

19 Da roda ao primeiro motor, uma epopéia do Homem em busca do progresso

23 Evolução do transporte de cargas e de passageiros cresce depois da I Guerra Mundial

Valda CARRARA



Detalhe da antiga loja de Cassio Muniz S/A

35 Início da década de 20 marca a instalação da primeira montadora no País

43 Pinheiro Neto destaca integração total da empresa com o Município

45 Beer sonha com o Museu da GM, para marcar simbiose com a cidade

49 Pharmacia Européia e General Motors. 40 anos de vizinhança



Publicidade da Loja Irmãos Del Rey

51 Família Del Rey: do Armazém Pega-Fogo a concessionários Frigidaire no ABC

55 Confraternização reforça a união dos empregados dentro da montadora

59 Grupo de Escoteiros João Ramalho 48 anos dentro da ADC General Motors

61 Programas internos buscam valorização dos funcionários na empresa

63 As alegres lembranças de Fuad Sayar, sobre a década de 60

65 Isaías Polido e General Motors: um passado de 23 anos de histórias



Publicidade do General Motors Esporte Clube

67 Nikolaus Fritz, 52 anos participando da história

73 Evolução do design automobilístico. Fábrica de São Caetano do Sul

Adalberto BOGSAN NETO

75 Em 1968, nascia o primeiro Chevrolet brasileiro, o Opala

79 Diva Pereira, exemplo da participação feminina

83 Nunciato Menitti, 36 anos de atividades e aventuras

87 A General Motors e a publicidade brasileira

Antonio de ANDRADE

Memória Fotográfica

93



Capa da revista Vida. Chevrolet 1952



CASA
ARMILLO

TEMPORADA CARUSO

Chamamos a atenção das Exmas. Famílias, para o variado sortimento de sapatos chics em cores diversas de setim, prateados e dourados.

Rua S. Bento, 65-A - São Paulo



Sudan Sudan Estiva

Tule



**INAUGURA-SE O
LAR DA FRIGIDAIRE
EM SÃO CAETANO
DO SUL**



**Prove o
Chevrolet
Opala**



Vista panorâmica das instalações da General Motors e parte da antiga Vila Paula, na década de 40

São Caetano, década de 20: o cenário que a General Motors encontrou

José Roberto GIANELLO(*)

Na década de 20, a região do Grande ABC era apenas o Município de São Bernardo, criado em 1889, com seus 817 Km² atingindo as divisas territoriais de Mogi das Cruzes, Santos, São Vicente e São Paulo, capital do Estado. Naquela época, São Bernardo já mantinha alguns povoados em que, de acordo com o crescimento da população, as autoridades estaduais estabeleciam pontos de registros que tomavam o nome de *Distrito de Paz*. Eram cinco esses locais: Ribeirão Pires, Paranapiacaba, Santo André, São Bernardo (Vila) e São Caetano. As características geográficas e econômicas que determinavam o perfil da região tinham em comum algo que era um fator determinante desde o início do século XVI, ou seja, possuíam em seu interior várias vias de comunicação terrestres que formavam um complexo denominado *Caminhos do Mar* constituído por trilhas, caminhos, ruas, estradas, que, invariavelmente, constituía-se na eterna ligação litoral-planalto paulista.

O que havia despertado toda

a região do seu torpor colonial, acordando-a para a modernidade do século XX, fora o apito das locomotivas *Maria-Fumaça* da São Paulo Railway inaugurada em 1867, que, cortando toda a Freguesia de São Bernardo, plantara estações ao longo da ferrovia, abrindo vasos comunicantes com os caminhos de terra, preparando o organismo do novo ciclo econômico que se instalava: a industrialização, até o ponto de ruptura do ciclo do café, em 1930, quando a crise da economia agrária, dominada por uma poderosa classe de plantadores de café, cedia lugar para

uma elite industrial amparada numa crescente classe média urbana, moderna, ávida por consumir bens de consumo, como o automóvel, por exemplo.

A lei que criou o *Distrito da Paz* de São Caetano é de 4 de Dezembro de 1916; a instalação ocorreu em 6 de Fevereiro de 1917. Na época, a população era de aproximadamente cinco mil pessoas, segundo o recenseamento nacional de 1920. Era uma área de apenas 13 km² cujas divisas territoriais eram simples e conhecidas por praticamente todos os moradores: começava na barra do rio dos Meninos com

Antigo portão de entrada dos operários e seção de seleção, demolido em 1969. O local foi ocupado pelo departamento médico da General Motors





Avenida Goiás na década de 30, em frente ao campo de futebol do General Motors Esporte Clube. Nessa época, a rua chamava-se Souza Ramos

o rio Tamanduatei, seguia até encontrar o córrego de Utinga, subindo até a cabeceira do Tamanduatei, e daí em linha reta até novamente o rio dos Meninos e por este até o ponto de partida.

Se essa pequena área, de contornos bem conhecidos, era facilmente reconhecida, sua história já era rica em fatos políticos e sociais que determinariam seu perfil industrial. Escolhida pelo Governo Imperial para abrigar um núcleo de colonização italiana, o território foi dividido em lotes que fatiavam duas áreas adjacentes e diferentes: a Fazenda São Caetano, dos padres beneditinos, e o bairro São Caetano, habitada por várias famílias, entre elas os Garcias, cujo patriarca José Mariano Garcia Júnior, nascido em 1872, fora um dos poucos brasileiros integrados aos imigrantes italianos naquela fase incipiente da nossa formação social. A década de 20 em São Caetano já marcava o fim das olarias. O cronista Manoel Claudio Novaes, em um de seus trabalhos profetizava: *As faixas de asfalto cruzam as antigas várzeas, as buzinas estridentes substituíram as vozes dos ani-*

mais, e os faróis dos automóveis, os inquietos vaga-lumes.

A primeira geração de sancaetanenses descendentes de italianos trocava o trabalho nas olarias por atividades industriais. Em 1924, uma das olarias já se transformara na Cerâmica São Caetano; uma antiga fábrica de graxa e sabão, a Pamplona, já cederia em 1918, suas instalações para o início das atividades do nascente império Matarazzo na cidade. O lavrador, o oleiro, e o trabalhador industrial, do distrito de São Caetano, observava em 1927 a construção de grandes galpões industriais na antiga rua da Formicida (depois rua Wilson, depois Goiás) e comentava-se que ali seria instalada uma montadora de automóveis, que, desde 1925, já funcionava no bairro do Ipiranga, em São Paulo.

Os fatos políticos e sociais de São Caetano na década de 20 ainda mantinham seu curso normal. Não se sabia que se tornariam históricos ou que seriam registrados como tal. A morte do padre Luiz Capra, em 14 de janeiro de 1920, que era imensamente amado pelo povo, provocou forte comoção na cidade, e apressou as autoridades eclesásticas do distrito a criar a Paró-

quia de São Caetano, em 1924. Entre 1909 a 1924, o distrito passava do sexto para o segundo lugar em arrecadação de impostos na região suburbana de São Paulo. A energia elétrica em São Caetano, desde 1915, já movimentava o moinho de fubá, de Silvério Perrella, a fábrica de Carroças de Cecatto e Martins, a fábrica de formicida de L. de Queiroz, a fábrica de biscoitos de Domingos Pelegrini, a fábrica de correias de N. Fanderings, a Cia. Fundição de Ferro de Romeu Mazini, a fábrica de móveis dos Irmãos Scartozzoni, a fábrica de vidros Mazzotti e Cia., a fábrica de botões dos irmãos Aliberti, a fábrica de Louças Adelinas. Enfim, a General Motors do Brasil estaria em excelente companhia, pisando em território fértil para seus projetos. E apesar de serem alagadiças as várzeas do vale do Tijucucu, seus futuros trabalhadores estavam à espera de sua instalação para os novos desafios que ela representaria em suas vidas. Na década de 20, o transporte coletivo em São Caetano já era feito por ônibus marca Chevrolet, numa antecipação da preferência pela marca, dos produtos que seriam fabricados tão próximos. Por exemplo; a conhecida fotografia de 1925, tirada na avenida Goiás, ao lado do consultório do médico Penteado, aparecem quatro ônibus que serviam as linhas locais, e, na frente dos veículos, os respectivos proprietários: Marino Dell'Antonia, Francisco Massei, Arthur Veronesi e Ernesto Costa.

A riqueza econômica do distrito já se manifestava politicamente através de idéias emancipacionistas. Desde Setembro de 1925, já acontecia o primeiro movimento visando a autonomia do distrito, realizada por um gru-

po liderado pelo engenheiro Armando de Arruda Pereira, e, para isto, foi havia sido fundado o jornal *São Caetano Jornal* em 15 de Janeiro de 1928. Por suas páginas, o jornal convocava a população a alistar-se no Partido Municipal de São Caetano (uma facção do Partido Republicano Paulista - PRP). Esse movimento fracassou, mas criou condições para que a autonomia política do distrito chegasse vinte anos depois.

Um outro aspecto que caracterizava o distrito de São Caetano na década de 20 era a presença do curandeiro Vicente Rodrigues Vieira, o *São Vicente*, que realizava verdadeiros *milagres* com as pessoas enfermas, e atendia no bairro da Saúde (atual bairro Santa Maria). Ele possuía as mesmas características que marcaram os líderes de vários movimentos rurais no início do século, como o de Canudos, de Antônio Conselheiro, e a Guerra do Contestado (1912-1916). Embora não fosse violento na tentativa de afirmar autonomia com relação à ordem política e social dominante, mesmo assim, após sua morte em 1925, os padres de São Caetano recusaram-se a receber seu corpo para as orações fúnebres. O corpo de Vicente Rodrigues Vieira está sepultado no cemitério do bairro Santa Paula, e até hoje é muito visitado pelos seus devotos.

Um dos caminhos que levavam à capela do curandeiro no alto do bairro Santa Maria passava pela área que abrigaria as futuras instalações da General Motors do Brasil. Os devotos do curandeiro desembarcavam na estação ferroviária, caminhavam pela rua São Caetano (atual Francisco Matarazzo), entravam na rua Virgílio de Rezende (atual João Pessoa) trilhavam cam-

pos com capoeiras altas e cavas fundas que alagavam no período das chuvas, e chegavam até onde hoje é a General Motors, e que naqueles tempos era todo lama, brejo, onde os preás, pequenas caças, pássaros diversos, formavam o paraíso dos caçadores e predadores de passarinhos. É justamente nesta visão de paraíso perdido o poeta Mário Dal'Mas captou a seguinte imagem, que antecedeu as atividades industriais no distrito de São Caetano:

*"O tempo passa
Repica o sino da capela
anunciando prosperidade
A forja
Ferro em brasa
A bigorna
O Tuim do Metal
Soltam chispas de fogo
É o ferro dourado
O Tuim do metal substitui o
canto dos pássaros
Chaminés rasgam o céu
Implantam-se caldeiras
É o zumbir dos motores
É a forja, o torno, os teares
É o zunzunar das máquinas
É a industrialização".*

A década de 20 chegava ao fim, o progresso era inevitável,

os próprios *bondinhos* dos Pujol já não circulariam próximo às indústrias. A poderosa *Light and Power*, ao colocar em operação, em Outubro de 1926, a primeira turbina da Usina de Cubatão, concentrando sua influência no sistema hídrico da região de modo a atender seus negócios de venda de energia elétrica, também move ação visando a suspensão do funcionamento de uma linha de bonde, construída pelos irmãos Pujol, na época proprietários de inúmeros loteamentos em São Caetano e Santo André.

Em 24 de Setembro de 1927, quando foram iniciadas as obras que abrigariam as futuras linhas de montagem dos produtos GM, em São Caetano, o povo sancaetanense ainda estava eufórico com as solenidades ocorridas praticamente dois meses antes, no dia 28 de Julho, quando foi comemorado o cinquentenário da chegada da primeira leva de imigrantes italianos destinada ao então Núcleo Colonial de São Caetano, no chamado Sítio de Tijucuçu. A General Motors do Brasil chegava a São Caetano transferindo suas linhas de montagens das acanhadas instalações que, na época, possuía na Aveni-



Vista aérea dos escritórios da General Motors do Brasil, em São Caetano, avistando-se aos fundos, parte das antigas Vila Paula e Barcelona

Fundação Pro-Memória

da Presidente Wilson, bairro do Ipiranga, São Paulo, desde 26 de Janeiro de 1925. O início das operações de montagem de veículos em São Caetano só aconteceria a partir de 1º de Outubro de 1929, dez meses antes da inauguração oficial das instalações, em 12 de Agosto de 1930. A General Motors do Brasil chegava em São Caetano aos cinco anos de idade, apresentando um retrospecto que merece ser conhecido: 1925, Setembro - montagem do primeiro Chevrolet no Brasil, produção diária: 25 unidades; 1926 - produção diária: 40 unidades; 1927, 24 de Setembro - início da construção da nova fábrica em São Caetano do Sul. Na fábrica da Avenida Presidente Wilson é alcançada a produção diária de 100 unidades; 1928, 10 de Dezembro - produção do 50.000º veículo Chevrolet; 1929, 1 de Outubro - início das operações de montagem nas novas instalações da GMB, em São Caetano; 1930, 12 de Agosto - inauguração oficial das novas instalações em São Caetano do Sul.

A data em que a fábrica da GM foi inaugurada em São Caetano ficou entre vários acontecimentos próximos, de relevância mundial e nacional. Só depois do passar do tempo é que se po-

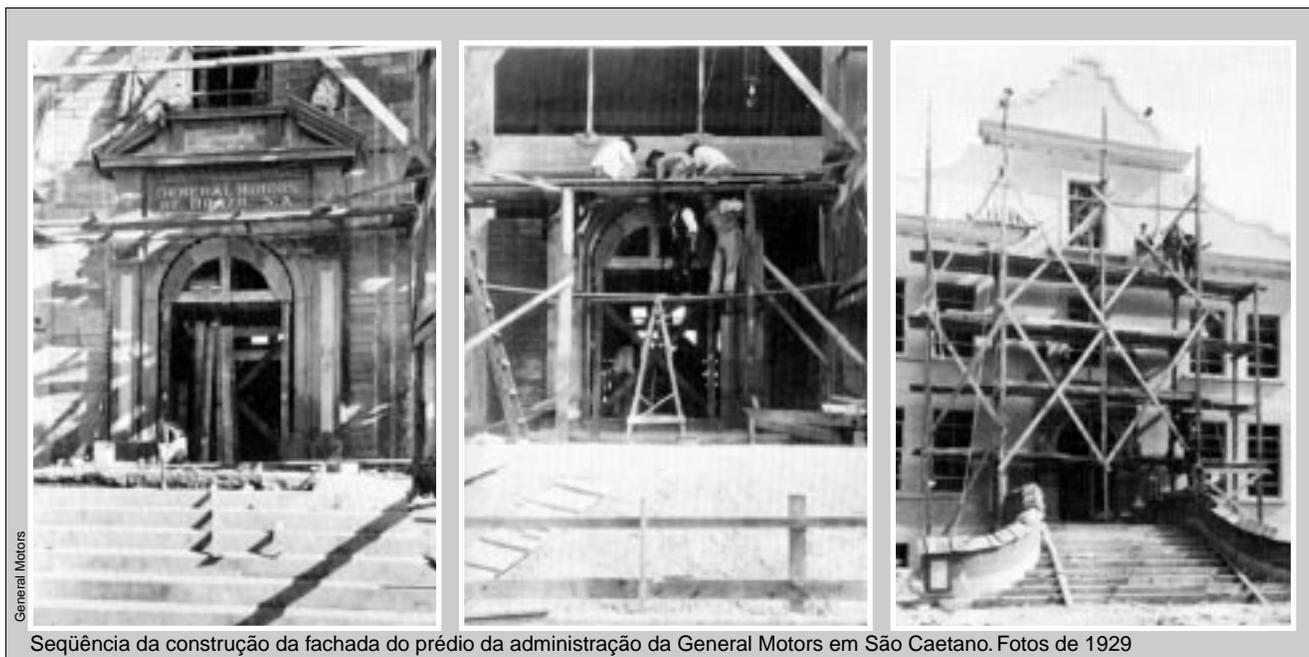
de avaliar as conseqüências boas e más de uma fase conturbada em todos os sentidos, incluindo-se a crise econômica mundial de 1929 e a Revolução de 1930 no Brasil. A relação entre dois fatos econômicos e políticos refletiram-se em São Caetano, e, indiretamente, a crise de 1929 ajuda a explicar a Revolução de 30 e as primeiras dificuldades da empresa. A crise econômica põe fim à prosperidade e atira o mundo na depressão, a partir do crack da bolsa de Nova Iorque, com fulminante contágio: só em 1936 a indústria mundial retomaria a produção de 1913. Na área política a repercussão não é menor: troca do liberalismo pelo *New Deal* nos Estados Unidos e uma onda nazifascista na Europa. Na América Latina de 1930 a 1932, 12 países trocam de governo, 10 deles via golpes de estado. No Brasil, a revolução de 1930 eclode no dia 3 de Outubro, quase dois meses depois da inauguração da General Motors do Brasil em São Caetano.

Com tudo isso acontecendo, acaba o sonho de abundância geral que embalou os *felizes anos 20*. A *Grande Depressão* afeta sobretudo o café, produto primário e supérfluo responsável por 60% a 75% das exportações brasileiras. Getúlio Vargas am-

para a lavoura cafeeira e, para forçar a alta de preços, começa a queimar montanhas de café em Junho de 1931. Quem se lembra muito bem dos rolos de fumaça que subiam aos céus em função da queima do café, naquele Junho de 1931, eram duas crianças que ficavam sentadas num barranco da Avenida Goiás aguardando a professora da escolinha mista da Vila Paula, em frente à General Motors: Agostinho Centelhas e Vytautas José Klisys (Vitão). Até hoje eles podem confirmar a visão dessas imagens, e acrescentar que, de cima do morro, eles também viam o pátio de manobra da General Motors, onde eram testados os caminhões. E o local exato da queima do café, que ficavam no pátio dos armazéns da Vila Prosperidade, em área hoje ocupada pela Engenharia Experimental e a Estação de Tratamento de Efluentes da General Motors do Brasil. A visão dessas duas crianças em 1931 resumia a grande contradição vivida no Brasil, no início da década de 30: a velha polêmica sobre a industrialização. *O Brasil teria vocação essencialmente agrícola ou deveriam criar sua própria indústria*. Ainda em 1937, o empresário e historiador Roberto Simonsen, comandando a



Cerimônia do início da construção das instalações da GM em São Caetano, ocorrida em 24 de Setembro de 1927



Seqüência da construção da fachada do prédio da administração da General Motors em São Caetano. Fotos de 1929

Cerâmica São Caetano, advoga: *um programa de fortalecimento intensivo de nossos mercados internos para superar a atrasada economia em que nos debatemos, praticamente ainda em fase colonial.* O presidente Getúlio Vargas acabaria cedendo ao industrialismo, mesmo porque o mercado interno exigia uma rede de transportes que integrasse o país, atendendo à necessidade urbana de rodovias, de implantação barata, rápida e flexível, substituindo o trem pelo caminhão.

Era exatamente neste clima tenso de contradições econômicas, políticas e históricas, que a General Motors do Brasil em São Caetano, começava a integrar-se na coletividade sancaetanaense, contribuindo acentuadamente para o seu progresso, trazendo o emprego a centenas de operários, implicando o aperfeiçoamento da mão-de-obra nacional, um padrão melhor de vida, atraindo para São Caetano, novos habitantes, ampliando a conexão com a corrente produtiva das fábricas de autopeças, ini-

ciando-se assim o vertiginoso crescimento da cidade.

Naquele ano de 1930, quando a Região do ABC também sentia os efeitos políticos da crise nacional e o prefeito municipal de São Bernardo, Saladino Cardoso Franco abandonava o cargo após centenas de manifestantes se dirigirem à sua casa e exigir sua saída do governo municipal, a General Motors de São Caetano já preparava o projeto do primeiro ônibus com carroceira nacional. No mundo automobilístico de 1930, os acontecimentos envolvendo as indústrias de carros já apresentavam resultados de reconhecimento universal: nos Estados Unidos, comemorava-se a produção e comercialização do automóvel americano de número 50 milhões; a Cadillac apresentava seu primeiro modelo com motor V-16; a Studebaker, em cooperação com a Worner Gear - fábrica de transmissões - apresentava o conceito de roda livre; havia 187 automóveis para cada grupo de mil habitantes no mundo; a Chrysler lançava o controle totalmente automático do

avanço de distribuição elétrica; na Inglaterra apenas 18% das vendas eram para cidadãos da própria ilha, o restante 82% eram exportados para os países da Comunidade Britânica; na Alemanha a produção total de carros caía de 108.000 carros em 1928 para 62.000 em 1930; na Itália, a produção de automóveis era a menor das cinco nações produtoras de automóveis com produção total de 26.000 carros e mais 20 fabricantes.

Essa história, iniciada em São Caetano do Sul em 12 de Agosto de 1930, completa neste ano de 2000 seu 70º aniversário, disseminando o progresso, criando riquezas, contribuindo para o desenvolvimento de uma nação, e provando o quanto ela pode integrar-se tanto em uma comunidade como a nossa, quanto em qualquer parte do mundo.

(*) José Roberto Gianello é sociólogo e assessor da Divisão Cultural da Fundação Pró-Memória de São Caetano do Sul

LEI Nº 267, DE 11 DE AGOSTO DE 1928
(Concede isenção de impostos)

Saladino Cardoso Franco, Prefeito Municipal de S. Bernardo, da Comarca e Estado de S. Paulo, etc.

Faz saber que a Câmara Municipal de São Bernardo, em sua Sessão de 10 do corrente mez decretou e eu promilgo a presente lei:

Art. 1º) - Fica concedida à General Motors do Brasil S/A., a isenção de impostos de Indústria e Profissão e Predial durante o prazo de dez (10) annos, a partir da data de seu funcionamento para o estabelecimento fabril destinado á montagem de seus automoveis de sua produção e fabricação de peças respectivas, que vae ser instalado em São Caetano.

Art. 2º) - Tornar-se-á caduca e de nenhum effeito a concessão a que se refere o artigo anterior:

1º - Si a concessionaria deixar de apresentar nesta Prefeitura dentro de dez mezes, a contar da data da publicação desta lei, os estudos e projectos dessa construção;

2º - Si a concessionária não der início á referida construção dentro do prazo de doze mezes, acontar da data da aprovação dos estudos e projectos a que se refere o item anterior;

3º - Si essas obras não ficarem concluidas e o estabelecimento não entrar em funcionamento dentro do prazo de vinte e quatro mezes, a partir do início das obras;

4º - Si nesse estabelecimento trabalharem de ordinario menos de quinhentos operarios.

Art. 3º) - Qualquer outro producto que se fabricar ou preparar nesse estabelecimento e que não relacionar com os referidos no artigo 1º, ficará sujeito ao pagamento dos respectivos impostos.

Art. 4º) - Revogam-se as disposições em contrario.

Secretaria da Prefeitura Municipal de S. Bernardo, aos 11 de agosto de 1928.

a) Saladino Cardoso Franco
Prefeito Municipal

a) Nicolau Antonio Arnoni
Secretario Intº da Prefeitura

Profundas mudanças marcam o Brasil no início do século XX

Aleksandar JOVANOVIC (*)

Depois de ter vivido três ciclos exportadores sucessivos - o do pau-brasil, do açúcar e do ouro -, o Brasil acabou sendo favorecido, nos anos 80 do século XIX, pela crise do Ceilão, principal exportador mundial de café. A praga que atingiria as plantações asiáticas ensejaria uma expansão da cultura cafeeira, em São Paulo e no Rio de Janeiro. Os preços internacionais do produto subiram muito em consequência da escassez dos grãos no mercado internacional e, deste modo, o Brasil experimentou um verdadeiro *boom* da cafeicultura entre 1870 e 1920. As exportações cresciam a uma taxa de 1,6% *per capita* ao ano. Havia disponibilidade dos principais fatores de produção - terra, trabalho e capital - e a expansão ferroviária permitiu que terras antes inacessíveis para o cultivo acabassem sendo incorporados à superfície plantada. Em menos de dez anos, isto é, entre 1890 e 1900, o número de pés de café brasileiro aumenta de 220 para 520 milhões¹. No final do século XIX, o governo federal desvalorizou a moeda (o mil réis), comprou os excedentes de café no mercado, adotando uma política de sustentação de preços. O poder central não conseguia impedir a expansão da cafeicultura em São Paulo e no Paraná. Em 1906, com o Acordo de Taubaté, decide sustentar as cotações mundiais e conceder subsídios aos produtos nacionais. Os resultados dessa tentativa de provocar falta do produto no mercado internacional, a fim de sobrevalorizar os preços e, ao mesmo tempo, financiar os cafeicultores, mostrar-se-ia catastrófica com a crise de Wall Steet, em 1929.

Viaduto do Chá, localizado na cidade de São Paulo, destacando anúncio da Chevrolet, década de 1920



General Motors do Brasil

A economia brasileira, entre 1889 e 1930, é essencialmente agrícola, alicerçada na exportação de três produtos: café, borracha e cacau. O ciclo de extração e exportação da borracha foi iniciado no final do século XIX e seu vigor perdura até 1912, aproximadamente. A partir daí, com a introdução da *Hevea* no Sudeste asiático, o Brasil perde mercado externo. O cacau brasileiro chega a ocupar o segundo lugar no mercado internacional. Às

vésperas da Primeira Guerra Mundial perde espaço e também representa pouco na pauta de exportações do País, cerca de 10%.

A sociedade brasileira conheceria modificações profundas com a proclamação da República, em todos os níveis. Primeiro, uma verdadeira explosão demográfica: em 1890, a população do País é de 14,3 milhões de pessoas; em 1920, de 30 milhões². Portanto, a população duplica em três décadas, numa taxa anual de

São Paulo, 1913: esquina da Rua 15 de novembro e Rua Direita com o Largo da Sé



Fundação Pro-Memória

crescimento equivalente a 3,79%. O crescimento demográfico, em grande parte, é resultante da chegada maciça de imigrantes, que ingressam em número cada vez maior a partir dos anos 80 do século XIX. Este fator é acompanhado por um fenômeno de adensamento urbano, sobretudo no Sul e Sudeste.

Como exemplo, basta lembrar a cidade de São Paulo, cuja população multiplicou-se por dezoito entre 1872 e 1920. Nos anos 20, o café já não influenciava, contudo, a vida da cidade de São Paulo tanto quanto o havia feito até a Primeira Grande Guerra. O grande capital aplicado na cafeicultura manifestava interesse em questões tipicamente urbanas: bancos, indústrias, estradas de ferro e comércio. Na década de 20, a cidade dos fazendeiros de café estava se transformando numa metrópole industrial e isso se refletia também na construção da cidade, na expansão urbana, com evidentes conseqüências no calçamento das ruas e no processo de urbanização. O poeta Mário de Andrade, em sua *Paulicéia Desvairada*, de 1921, faz menção ao corre-corre da cidade em crescimento: "Os caminhões rodando, as carroças rodando,/rápidas as ruas se desenrolando./rumor surdo e rouco, estrepitos, estalidos....(..)Na confluência o grito inglês da São Paulo Railway...!/ Mas as ventaneiras da desilusão! a baixa do café!..."

Em 1910, São Paulo contava com 32 mil prédios; em 1929, com mais de 60 mil. Foi a partir de 1920 que a iluminação elétrica se difundiu pela cidade, enterrando para sempre os lampiões de gás. No mesmo ano, apenas 20% dos veículos que trafegavam na cidade eram dotados de motores; metade eram de tração animal. Reflexo direto seria o número de bombas de gasolina: havia apenas uma em 1914; em 1930, havia mais de cinco centenas.

As regiões que mais se beneficiaram com a mobilidade geográfica



Anúncio de calçados da Casa Melillo, veiculado nas primeiras décadas do século XX

conhecem maior desenvolvimento econômico: as migrações internas são ditadas por considerações de caráter econômico (empregos, salários, padrão de vida). O processo de in-



Anúncio da Sudan, 1917 - 1918

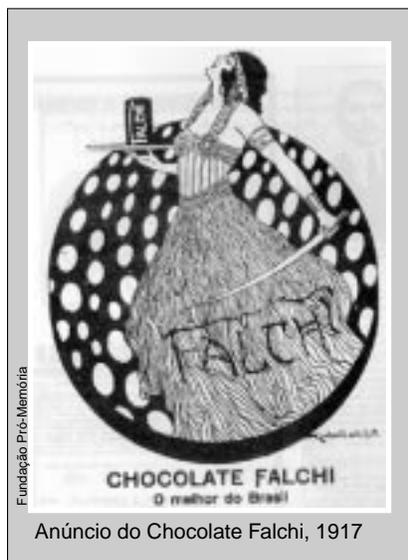
dustrialização, por sua vez, ocorre nos centros urbanos em que se juntam o impulso demográfico e a concentração da mão-de-obra. Todavia, é bom lembrar que essa fase de *industrialização* corresponde ao aumento do número de oficinas, pequenas fábricas e manufaturas artesanais ligadas a atividades semi-industriais. As estatísticas oficiais denominam-nas de *estabelecimentos industriais*. O salto é muito grande em menos de 15 anos, tanto no número desses estabelecimentos quanto no de empregados: em 1907, havia 3.258 *estabelecimentos industriais*, com 150.041 operários; em 1920, o número de "indústrias" eleva-se a 13.336, com 275.512 pessoas empregadas³. A concentração industrial ocorreria no Sul e particularmente nos arredores da cidade de São Paulo, como conseqüência da interligação de vários fatores: a multiplicação das vias férreas, a grande afluência de imigrantes, o afluxo de capital estrangeiro para aproveitamento do potencial hidrelétrico e expansão do serviço de bondes.

A combinação dos fenômenos de urbanização, aumento do total de *estabelecimentos industriais* e a chegada maciça de imigrantes gera um componente social até então desconhecido: a classe operária. As dificuldades experimentadas pelo mundo operário durante a chamada Primeira República - salários baixos, desemprego, carestia, ausência de seguro social, falta de segurança nas condições de trabalho - conduzem o proletariado brasileiro a ações de caráter reivindicatório. Como reflexo da Revolução Russa de 1917, núcleos comunistas são criados no Brasil e, em 1922, surge o Partido Comunista Brasileiro. As primeiras décadas do século XX são marcadas por greves nos centros urbanos. A evolução experimentada pela sociedade brasileira, em pouco mais de trinta anos, é fulminante: passa de uma sociedade escravagista ("de

mestres e escravos", como afirmara Gilberto Freyre) a uma bem distinta, em que se apregoa a luta de classes.

Os anos 20 caracterizam-se pelo fato de exibirem os primeiros imigrantes ajustados à vida paulistana e ainda pela mudança no próprio movimento migratório⁴. Eslavos e outros povos da Europa Centro-Oriental substituem as correntes italiana, portuguesa e espanhola e verifica-se a chegada de levas de nordestinos na Estação Norte de São Paulo. Entre 1920 e 1925, 23,5% dos imigrantes que ingressaram em São Paulo eram provenientes da Europa Central, 46% eram mediterrâneos e 27%, brasileiros de outros Estados⁵.

Cabe lembrar que o ano de 1922 havia sido particularmente fértil em acontecimentos que vincariam de maneira profunda a vida do País ao longo das décadas seguintes. De um lado, em fevereiro, era realizada a Semana de Arte Moderna em São Paulo, selando novos rumos para as Artes brasileiras. De outro, no campo político, eclodia o Tenentismo, movimento cujos desdobramentos seriam sentidos também durante muitos anos. A contestação dos jovens tenentes das Forças Armadas, porta-voz das classes médias, cansadas de fraudes eleitorais e da falta de probidade de muitos políticos no poder, pede "mais justiça e liberdade". A ação do tenentismo é inspirada por considerações técnicas - criação de uma aviação militar, construção de casernas, abertura de escolas militares e melhoria no ensino militar -, mas não escapa ao contexto político nacional e, a partir de 1922, sua atuação torna-se progressivamente antigovernamental. Com a proclamação da República, em 1889, as Forças Armadas e a oligarquia do café (plantadores e comerciantes de São Paulo e Minas Gerais) acabam tendo influência preponderante na formação do governo federal. Com isso, articula-se a chamada *política do café com leite* que,



na prática, não apenas representava um predomínio de São Paulo e Minas no cenário político nacional, mas também implicaria um revezamento de políticos oriundos destes Estados na Presidência. A contrapartida para isso era a chamada *política dos governadores*, concessão de independência econômica, financeira, comercial e política aos Estados, cujos governadores eram inti-



tulados de *presidentes*, numa evidente alusão à conciliação que, de um lado, retirava poder dos Estados menores e, de outro, concedia muitos poderes às oligarquias locais. E o que emoldurava o quadro era a ausência absoluta de partidos políticos com ressonância nacional.

Este é o pano de fundo contra o qual se projeta a situação sócio-econômica brasileira dos anos 20 deste século. Vivia-se o período do entreguerras. Era o fim da chamada *belle époque*. A Primeira Grande Guerra - com conseqüências trágicas sobretudo na Europa - havia terminado, mas gestavam-se as sementes de um mal ainda maior nas entranhas do Velho Continente, com a ascensão de inúmeros regimes totalitários. A expansão econômica européia, mantida artificialmente com a guerra de 1914, não dura muito, a exemplo da recuperação aparente que se segue ao armistício de 1918. Massas de desempregados perambulavam por vários países europeus: na Grã-Bretanha, em janeiro de 1921, há mais de um milhão de pessoas sem trabalho. Na Itália, 600 mil, que sustentam, em 1922, a fatídica *Marcha sobre Roma*, responsável pela ascensão do ditador fascista Benito Mussolini. Na Alemanha, derrotada na guerra, são 800 mil, no final de 1922. Ocorre, portanto, um rápido enfraquecimento econômico da Europa, agravado pela segunda Revolução Industrial, que recebe novos impulsos na Primeira Grande Guerra: aumento da massa de bens de consumo, substituição das máquinas a vapor pelas máquinas elétricas, novos produtos químicos, etc. Os Estados Unidos acabam sendo favorecidos nesse contexto e, entre 1913 e 1929, experimentam um crescimento econômico muito significativo. Nesse intervalo de 16 anos: a produção de automóveis passa de 460 mil unidades/ano para 4,3 milhões ano; a de petróleo salta de 33 para 138 milhões de toneladas/ano e

a de aço, de 32 para 57 milhões de toneladas/ano⁶.

O século XX foi marcado por uma ruptura estética e temática nas Artes, de modo geral. Os primeiros anos sinalizaram uma espécie de laboratório avançado das concepções artísticas, sobretudo na Europa. O período que se estende do final do século passado ao final da Segunda Grande Guerra costuma ser denominado de *vanguarda* e representa o embate fundamental entre os valores estéticos do passado e os desejos de renovação, reconstrução. A linguagem ocupará espaço privilegiado dentro dessa moldura, na medida que correntes como o Futurismo e o Dadaísmo pretendem pulverizá-la e o Expressionismo, Cubismo ou Surrealismo desejam reinventá-la. Expressão, portanto, caótica ou ordenada da realidade é o conflito essencial que marca as Artes no rico período da vanguarda. Talvez em poucas épocas da História das Artes as linguagens verbal e não-verbais estivessem em relação tão profunda. De outro lado, o sentido do termo vanguarda pode ser melhor precisado se o entendermos como uma série de correntes ou tendências com programa definido nos terrenos estético, filosófico e, muitas vezes, político.

O Modernismo brasileiro sofreu influência significativa da vanguarda



européia, e esse fato não deve ser tomado como sinônimo de imitação. Houve pontos de comunhão entre as tendências artísticas do Velho Mundo e as correntes literárias nacionais; porém o que se fez aqui foi pluralisticamente original em todos os sentidos. Entre nós, a Semana de Arte Moderna, de 1922, foi a expressão organizada da reação aos cânones herdados do século passado. Os modernistas brasileiros estavam diante de duas tarefas diferentes, igualmente importantes e dificilmente compatíveis: criar uma nova poesia e arte realmente nacionais, brasileiras, e empregar, para tanto, os recursos das

vanguardas européias, da França e Itália. A Semana congregou um grupo de jovens artistas brasileiros cujos nomes vale a pena recordar: Mário de Andrade, Ronald de Carvalho, Menotti Del Picchia, Ribeiro Couto, Affonso Schmidt, Sérgio Milliet, Guilherme de Almeida, Oswald de Andrade, Manuel Bandeira, na Literatura; Anita Malfatti, Tarsila do Amaral, Di Cavalcanti, Ferrignac, Vicente do Rego Monteiro, Regina Graz, Zina Aita e John Graz, na Pintura; Victor Brecheret, na Escultura; Villa-Lobos, Guiomar Novaes, Ernani Braga e Frutuoso, na Música, entre outros.

Graça Aranha, então já um escritor conhecido e festejado, faria o discurso de abertura da Semana de 22, afirmando que "(...) *Uma vibração íntima e intensa anima o artista neste mundo paradoxal que é o Universo brasileiro, e ela não se pode desenvolver nas formas rijas do arcadismo, que é o sarcófago do passado. Também o academismo é a morte pelo frio da arte e da literatura*". E o poeta Menotti Del Picchia, em sua conferência, resumiria, de modo premonitório, a multiplicidade de tendências desses artistas, esclarecendo: "*O que nos agrega não é uma força centrípeta de identidade técnica ou artística. As diversidades das nossas maneiras as verificareis na complexidade das formas por nós praticadas. O que nos agrupa é a idéia geral de libertação contra o faquirismo estagnado e contemplativo, que anula a capacidade criadora*"⁸.

Capacidade criadora foi o que marcou os modernistas brasileiros. Unificava-os o desejo de expressão livre, capaz de transmitir a emoção pessoal e a realidade do País. Sua marca técnica era a valorização do prosaico, o bom humor e o picaresco. A exemplo do Cubismo, buscavam a força criadora das culturas primitivas e, de modo semelhante, ao Futurismo, cantavam a civiliza-



O trem dos revolucionários, 1930

ção industrial, a máquina, a velocidade, a metrópole, o cinema. Outra característica foi a fecunda convivência e o diálogo intertextual das diversas artes, o livre trânsito entre gêneros e espécies, provocando uma profunda e marcante renovação no cenário cultural brasileiro.

O cenário sócio-econômico e político traria inúmeros sobressaltos ao Brasil durante os anos 20. Primeiro, havia sido o levante do Forte de Copacabana, em 1922. Os jovens oficiais das Forças Armadas ecoavam, de certo modo, as tensões sociais acumuladas e não resolvidas pela República Velha. A insatisfação com o governo de Artur Bernardes era bastante acentuada. Sinal evidente era a eclosão, em São Paulo, dois anos depois da posse do novo chefe do Executivo, ou seja, em 1924, da revolução que teria à frente o general Isidoro Dias Lopes. Onze dias depois do começo da revolução, em 16 de julho, mais de 300 mil pessoas já teriam deixado a cidade de São Paulo, devido à intensificação dos bombardeios entre revoltosos e legalistas. A Coluna Prestes, por seu turno, em sua peregrinação de milhares de quilômetros pelo País afora e, depois, até a Bolívia, seria um marco fundamental no conflito ideológico.

A crise de 1929 foi um choque externo que afetou a sociedade brasileira: as exportações deixaram de ser o elemento dinâmico da economia. O economista Celso Furtado, numa tese bastante conhecida [9.], sustenta que, nesse momento, o setor industrial surge, como reflexo da crise, voltado para o mercado interno. Uma tese contrária, a do norte-americano Warren Dean [10.] sustenta, por seu turno, que foi o *boom* da economia cafeeira o responsável pela formação do mercado paulista, ajudado fortemente pela expansão ferroviária. Portanto, a maior disponibilidade de divisas teria sido o responsável direto pela importação dos



O Viaduto do Chá em 1908: o centro velho une-se à cidade nova

Fundação Pro-Memória

bens de capital. Com a quebra da Bolsa de Nova Iorque, o comércio mundial fica totalmente desorganizado em poucas semanas. No Brasil, os desdobramentos da política de valorização do café evidenciam-se com força total: a queda das cotações mundiais do grão mostra-se catastrófica para a economia nacional. O café perde 50% do valor entre novembro de 1929 e janeiro de 1930. Os produtores brasileiros endividavam-se, esperando poder escoar depois os estoques. Uma onda de falências marca os reflexos da crise internacional, porque, após a queda dos preços do café, o governo não mais consegue sustentar as exportações através de subsídios. Na tentativa de bloquear a livre queda das cotações internacionais, o governo brasileiro decide destruir os esto-

ques: a partir dos dois últimos meses de 1929, foram queimados mais de cinco milhões de toneladas de café, equivalentes a três anos de consumo mundial.

Existe outra profunda mudança no cenário sócio-econômico do País em 1930: a derrubada da República Velha com a chamada Revolução de 30, que coloca Getúlio Vargas no poder durante os próximos 15 anos. Os desdobramentos são inúmeros, em todos os segmentos da vida brasileira. A revolução popular, iniciada com a repercussão nacional do assassinato do candidato paraibano a vice-presidente, João Pessoa, terminaria numa espécie de golpe militar. A origem do novo conflito residia na atitude do presidente da República, Washington Luiz, que se havia ne-



Em 1929, uma barricada em chamas obstrui a Avenida São João, perto do cruzamento com a Rua Líbero Badaró: há intensa movimentação de populares, sobretudo na Praça Antônio Prado

Fundação Pro-Memória



Na Revolução de 24, rebeldes exibem metralhadoras nos gramados do Parque Dom Pedro II

gado a dar continuidade à *política do café com leite* e, com isso, permitiu que o candidato mineiro à sucessão presidencial, Antonio Carlos de Andrade, articulasse a oposição latente com políticos do Sul e do Nordeste.

É nesse contexto que ocorre a vinda da General Motors para o Brasil e, particularmente, para São Caetano. Entre 1929 e 1930, a empresa norte-americana estava equipada para montar 200 veículos/dia em sua unidade de São Caetano. Em 1930, a GM ocupava 17,1% do mercado brasileiro de automóveis¹¹. A cidade de São Paulo caracterizava-se, naquele momento, pela liderança industrial, expansão do co-

mércio e serviços, vida agitada pelas fábricas e oficinas mecânicas do Brás¹². Uma cidade cujo centro começava a expandir-se aos poucos, mas, ainda assim, Higienópolis era um local deserto, assim como a várzea do rio Pinheiros; fazia-se *week-end* em Santo Amaro e as pessoas banhavam-se no Tietê, perto da Ponte das Bandeiras. Lugares importantes eram a rua Barão de Itapetininga - "depósito sarapintado de automóveis gritadores", como afirma Antônio de Alcântara Machado, em *Brás, Bixiga e Barra Funda* - ou o Largo do Paissandu. A poucos passos da rua de São João (hoje, Avenida São João), onde a atriz Sarah Bernhardt se apre-



Revolução de 32: concentração de voluntários na Faculdade de Direito, foco da revolta e onde eram distribuídas armas para os revolucionários

sentara no Teatro Politeama, no início do século.

Notas

- [1.] Prado Júnior, Caio - História Econômica do Brasil. 15a. ed., São Paulo, Brasiliense, 1972, *passim*
- [2.] IBGE - Recenseamento demográfico, 1940.
- [3.] Fausto, Boris - A Revolução de 1930; Historiografia e História. 3a. ed., São Paulo, Brasiliense, 1975, p. 19. É interessante notar, ainda, que entre 1887 e 1907, a malha ferroviária do Estado de São Paulo salta de 1.860 km para 4.082km e a área cultivada, de 539.379 para 1.338.788. Vide: O Imigrante. São Paulo, janeiro de 1909.
- [4.] Ribeiro, Maria Alice Rosa - O Mercado de Trabalho na Cidade de São Paulo nos Anos Vinte. In: Silva, Sérgio S. & Tamás Szmrecsányi (org.) - História Econômica da Primeira República. São Paulo, Hucitec: Fapesp: Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, 1996, pp. 355 e ss.
- [5.] *idem*, *ib.*, pp. 356 e ss.
- [6.] Thibault, Pierre - L'Âge des Dictatures (1918-1947). Paris, Larousse, 1971, *passim*.
- [7.] Aranha, Graça - A Emoção Estética na Arte Moderna. In: Teles, Gilberto Mendonça, Vanguarda Européia e Modernismo Brasileiro. Apresentação e crítica dos principais manifestos vanguardistas, de 1857 a 1972. 13a edição. Petrópolis, Vozes, 1997., p. 285.
- [8.] Picchia, Menotti del - Arte Moderna. In: Teles, Gilberto Mendonça, *op.cit.* p. 288.
- [9.] Furtado, Celso - The Economic Growth of Brazil. Los Angeles, UCLA, 1965, *passim*.
- [10.] Cortés-Conde, Roberto - Boom exportador e industrialización en América Latina: revisión del debate sobre los casos comparados de Argentina y Brasil. In: Silva, Sérgio S. & Tamás Szmrecsányi (org.) - História Econômica da Primeira República. São Paulo, Hucitec: Fapesp: Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, 1996, pp. 47-57.
- [11.] Wilkins, Mira- The Emergence of Multinational Enterprise: American Business Abroad, from the Colonial Era to 1914. Harvard, Harvard University Press, 1970, *passim*.
- [12.] Ribeiro, Maria Alice Rosa -, *op.cit.* p.358.

(*) Aleksandar Jovanovic, professor da Universidade de São Paulo, jornalista, é presidente da Fundação Pró-Memória de São Caetano do Sul



General Motors



General Motors



Fundação Pro-Memória



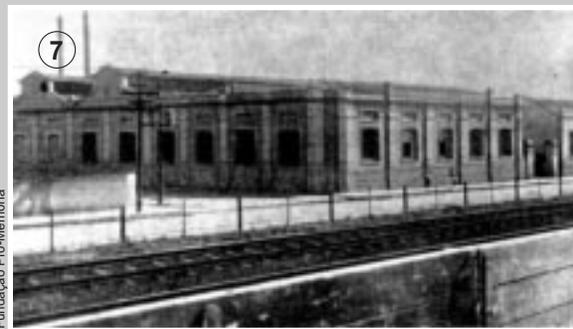
Fundação Pro-Memória



Fundação Pro-Memória



Fundação Pro-Memória



Fundação Pro-Memória

1 - 1929. Fábrica da GM em São Caetano; 2 - 1995. Vista aérea da fábrica da GM em São Caetano; 3 - Alunos da Escola Alemã de São Caetano, em 3 de maio de 1930, na rua Wenceslau Brás, 45/47; 4 - Sociedade *Vilna Ukraina*. Foto de 1933 no salão da rua Tiradentes nº 5 (atual bairro Santa Paula); 5 - Rua Conselheiro Antonio Prado, esquina com a rua Pernambuco, defronte a entrada da Fábrica de Louças Adelinas, década de 30; 6 - Vista das esquinas da Avenida Conde Francisco Matarazzo (antiga Rua São Caetano) com a rua João Pessoa (antiga Virgílio de Rezende), em 1927; 7 - Indústria Steárica Paulista, propriedade do industrial Ettore Lantieri, localizava-se na antiga rua Fernando Prestes (atual avenida Conselheiro Antônio Prado) paralela à estrada de ferro. Foto de 1927



1 - Final da construção do prédio da administração da GM; 2 - Construção de edificação na entrada da fábrica da GM;
 3 - Funcionários da General Motors do Brasil ao lado do 250.000º veículo produzido na fábrica de São Caetano, 1952;
 4 - 1941. Hermann Gundelach observa alunos da Escola Técnica da GM; 5 - 1954. Desfile comemorativo pela inauguração do Viaduto dos Autonomistas; 6 - 1951. Produção da 1000ª carroceria de aço brasileiro. Ônibus Chevrolet Transaço; 7 - 1951. Festa de Natal no GMEC

Da roda ao primeiro motor, uma epopéia do Homem em busca do progresso

Os primeiros hominídeos a habitarem a Terra eram nômades: viviam em cavernas mas precisavam migrar constantemente em busca do alimento diário, frutas, raízes e eventuais grãos. A carne, proveniente da caça, era esporádica e motivo de festa (e disputa) entre os integrantes do grupo. No período de uma vida, que durava em média 26 anos, o homem caminhava por quilômetros - e desconhecia completamente o que se passava com a tribo vizinha.

Então o homem conseguiu domar o cavalo, passou a usá-lo para puxar carga, em conjunto com o gado. Montou-o e explorou regiões um pouco mais distantes de sua origem. Conhecia e dominava o fogo e a primeira roda - a maior invenção mecânica daqueles tempos - já existia. Na Idade Média, a extração do ferro permitia a fabricação de espadas. E veio o aço, a sua mistura com o níquel e o manganês para torná-lo mais resistente, com o cromo, para melhor resistir à ferrugem.

O tempo foi passando, lentamente, as invenções se sucedendo, até que surgiu a primeira carruagem, utilizando a roda com um eixo. Na Alemanha, em 1447, apareceu "uma estranha carroça que, sem bois ou cavalos, movia-se por si mesma". Era o início do motor a vapor. O francês Cugnot, em meados de 1700, apresentou seu carro com três rodas, quatro toneladas de peso e que movimentava-se a 4 km/hora. Servia para rebocar canhões.

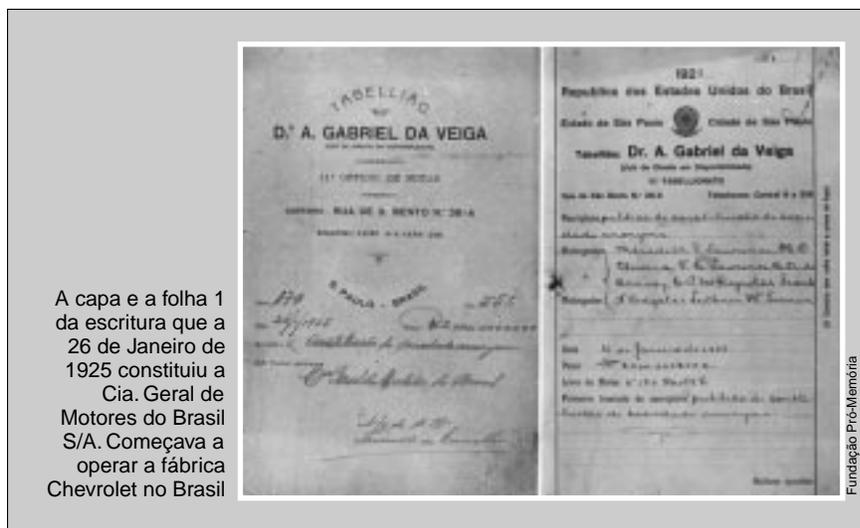


O veículo primitivo não passava de uma carruagem sem cavalos: rodas altas e finas, carroceria atarracada, volante perpendicular e motor necessitando de constantes reparos. A primeira corrida de que se tem notícia, levada a cabo em 1895, foi de apenas 88 quilômetros, mas o vencedor levou 11 longas horas para percorrer - média, portanto, de 8 km/hora. E, não havia jeito: quando atolava,

quebrava, batia, a frase que se ouvia era "arranje um cavalo!"

GM NOS EUA – No final do século 18, início do 19, na Europa, Gottlieb Daimler e Karl Benz, trabalhando independente um do outro, juntavam rodas e motores para a criação de seus carros ainda artesanais. Em 1902, nos Estados Unidos, existiam inúmeros fabricantes de carros que pensavam na possibilidade de usar métodos de produção em massa para o barateamento e a generalização do automóvel. O motor a gasolina era uma realidade - o primeiro automóvel construído numa cocheira de uma ruela na cidade de Springfield, Massachusetts, por Frank Duryea, nada mais era do que um motor de um cilindro montado sobre um chassis de um cabriolé, que se encontra hoje exposto no museu Smithson, em Washington.

Nessa época, David Buick desenvolveu um motor com dois cilindros e chegou a cons-



A capa e a folha 1 da escritura que a 26 de Janeiro de 1925 constituiu a Cia. Geral de Motores do Brasil S/A. Começava a operar a fábrica Chevrolet no Brasil

“ Quando surgiram as primeiras carruagens, os protestos vieram dos taberneiros e dos ferreiros. Os primeiros porque achavam que haveria uma queda na venda de bebidas à beira da estrada; e os segundos, fabricantes de espadas, porque temiam a ruína com a substituição do transporte a cavalo pelo veicular. ”

“ Um psiquiatra norte-americano realizou um trabalho no qual concluiu que, na comparação entre 800 maus motoristas e 800 criminosos, o número de choferes estúpidos, neuróticos, alcoólatras, egocêntricos, imaturos e emocionalmente instáveis era maior do que entre os bandidos. ”

“ Alguns meses depois de sua fundação, em 1908, quatro firmas se fundiram com a General Motors, as quatro de propriedade de pioneiros do automobilismo nos Estados Unidos: R.E.Olds (Oldsmobile), Henry M.Leland (Cadillac), David Buick e Edward M. Murphy (Pontiac). ”

truir dois ou três carros em Detroit. No mesmo ano, na mesma cidade, Henry Leland mudou o nome de sua empresa para Cadillac Automobile Company - produzia um carro pequeno de altíssima qualidade. Um de seus concorrentes era Ramson Olds, dono da Oldsmobile que vendeu 425 carros no New York Auto Show, em 1901.

William Crapo Durant era um administrador, próspero fabricante e comerciante de caleças (ou caleches, carruagens de quatro rodas e dois assentos, puxadas por uma parrelha de cavalos), com 40 anos, que tinha o sonho de construir uma grande indústria automobilística. Seu primeiro passo nesse sentido foi adquirir a Buick

Motor Car Company em 1904. Em 16 de setembro de 1908, em New Jersey, Durant criou a Companhia Geral de Motores, *General Motors Company*, incorporando a Buick e a Oldsmobile nos dois meses seguintes. Um ano depois, ele detinha as marcas Oakland e Cadillac. Apesar de a GM ter sido fundada em New Jersey, todas as instalações fabris estavam instaladas em Michigan.

Com 30 anos de idade, um homem que tinha por profissão "piloto de provas de carro" nessa época, deixou a Suíça, sua terra natal, para pilotar Buick nos Estados Unidos. Começou a trabalhar em uma pequena garagem em Detroit, em 1909, desenhando um novo veículo - a base da *Chevrolet Motor Com-*

pany of Michigan. Seu nome não era outro: Louis Chevrolet.

Como não podia deixar de ser, ele se tornou grande amigo de Durant, ambos apaixonados por veículos e com grandes idéias a serem executadas. O trabalho conjunto iniciou-se em 1911: queriam um veículo com luzes elétricas e partida automática - então, uma grande novidade. Foram três anos de experimentos, até que ficou pronto o Chevrolet 490, com motor de quatro cilindros e 20 hp. Com ele, a marca Chevrolet passou a ocupar o quarto lugar em vendas, em apenas três anos.

A imediata aceitação do novo veículo impôs quase que imediatamente uma ampliação das instalações de fábrica e o desenvolvimento de um sistema



Fundação Pro-Memória

Inauguração da General Motors subsidiária brasileira, localizada na atual Avenida Presidente Wilson, em 1925. No mesmo ano seria lançada a pedra fundamental da fábrica de São Caetano, para onde se transferiu definitivamente no final da década



Foto de um ônibus fabricado pela General Motors em 1937

coordenado de produção e distribuição. Assim, a primeira expansão ocorreu em 1913, com a fábrica em Flint, Michigan e o arrendamento de uma linha de montagem em Nova Iorque. No ano seguinte, os esforços se concentraram na organização das vendas por atacado, atingindo os lugares mais remotos do Estados Unidos, com escritórios localizados em 37 cidades estratégicas. Em 1915, surgiram fábricas adicionais em Saint Louis, Missouri e Oshawa, no Canadá.

A General Motors não era mais uma *Company*. Já era uma *Corporation*, o que oficialmente se tornou em 31 de dezembro de 1916, adquirindo todo o inventário da GM de New Jersey e, ao mesmo tempo, dissolvendo-a. Mas foi somente em 1918 que a Chevrolet tornou-se uma parte da GMC, dando início a um novo ciclo de expansão: 12 meses depois haviam sido contabilizadas as vendas de 80.434 Chevrolets, conhecidos como "carros maravilhosos".

As vendas não se limitavam ao mercado externo; desde o início, Durant percebeu que a exportação de seus produtos tinha uma enorme receptividade no exterior. Daí a pergunta: por que não atender às necessidades específicas do consumidor de cada país? Em 1923, a GM iniciou a instalação de fábricas de montagem de veículos em

O brasão Chevrolet

O sucesso de vendas do modelo 490 levou Durant a dar a ele o nome do amigo e criador: Chevrolet. Durant chegou a comentar, na ocasião, que "a sonoridade e a aura de romantismo francês desse nome foram fatores que influíram muito na escolha". Faltava, porém, um símbolo geométrico que identificasse a marca, a exemplo da Buick, Oldsmobile e Pontiac, entre outras.

Conta a história, cuja origem não é muito clara, que William Durant estava num quarto em um hotel de Paris quando notou um desenho no papel de parede do cômodo. Copiou-o em um pedaço qualquer de papel e o levou para os Estados Unidos. Durante algum tempo, exibia aquela figura para seus amigos, conhecidos, fornecedores, solicitando as opiniões mais diversas sobre o efeito estético do desenho.

A equipe de artistas - ainda não eram chamados de *designers* - da General Motors trabalhava no símbolo consciente de que precisava criar algo em torno de um motivo fran-

cês, não só por causa do nome Chevrolet mas também pela história do hotel de Paris. Por esse motivo, suas cores, no início, eram as mesmas da bandeira da França; as flores de lis que o ornamentavam foram inspiradas no estandarte real de Luiz XIV de França.

O primeiro escudo, o mais próximo possível da forma como conhecemos hoje, foi criado por uma equipe de *designers* da General Motors em 1953. Ficou mais "limpo", perdeu os ornamentos ao redor e se tornou aquilo que hoje, irreverentemente, é conhecido como gravatinha borboleta. Foram feitas pequenas correções de estilo ao longo dos anos - corte seco nas extremidades, extremidades arredondadas, por exemplo - mas, basicamente, permanece o mesmo.

A marca registrada Chevrolet apareceu pela primeira vez em 1913. De lá para cá torna-se impossível contar quantas vezes foi utilizada em todo o mundo. O que se pode ressaltar é que continua sendo sinônimo de um produto da mais alta qualidade (VC).

15 países do mundo. Na Inglaterra, a GM adquiriu a Vauxhall; na Alemanha, a Opel e, dois anos depois, em 26 de janeiro de 1925, alugou um bar-

ração no bairro do Ipiranga, em São Paulo, na avenida presidente Wilson. Era o início das operações de montagem de veículos no Brasil (VC).

// Somente em 1911, ano da invenção da partida automática, os veículos deixaram de ter a famosa manivela do motor. O novo sistema foi utilizado pela primeira vez nos carros Cadillac. //

// O atrito da poeira no rosto provocava "rugos de chauffeur", curáveis, segundo especialistas em beleza, com fatias de pepino grudadas nas bochechas. Em 1904, um motorista resolveu improvisar um pára-brisa em sua carriola mecânica. A engenhoca passou a ser uma especialidade de carpinteiros e vendida como acessório. Somente em 1914 os fabricantes de automóveis adotaram-no como equipamento padrão. //

// Os carros americanos foram os primeiros a adotar, em 1905, as portas laterais. Até então, estavam em moda as portas traseiras. //



“ Foi por volta de 1897 que o Brasil conheceu o primeiro automóvel. O comerciante Álvaro Fernandes da Costa Braga trouxe-o da Europa para fazer propaganda e transportar produtos de sua fábrica de chocolate e torrefação de café "Moinho de Ouro", do Rio de Janeiro. Os "autos de passageiros" vieram logo depois, trazidos pelo abolicionista José do Patrocínio, pelo artista Guerra Duval e pelo Capitão Cardia. ”



“ É o homem quem faz. E é em torno dele que as ações devem ser direcionadas. Por isso, a General Motors do Brasil tem uma série de programas internos, de benefícios, transporte, treinamento, integração e comprometimento que visam o crescimento intelectual e profissional de seus empregados. ”



Evolução do transporte de cargas e de passageiros cresce depois da I Guerra Mundial

Valda CARRARA(*)

Todo santo dia, Adelino de Castro pegava seu caminhãozinho Chevrolet comprado de segunda mão em 1927 e percorria de 30 a 35 quilômetros, de Santos à Praia Grande, transportando lenha e carvão. Ele fez isso durante 22 anos; sustentou mulher e cinco filhos e ainda pagava um ajudante para carregar e descarregar o caminhão. Percorreu mais um 1.000.000 de quilômetros, transportou cerca de 50.000 toneladas de lenha, consumiu 50.000 litros de gasolina (média de seis litros diários) e apenas meio litro de óleo lubrificante por mês.

Essa é a história de um dos mais antigos Chevrolets de que se tem notícia no Brasil. Hoje, o caminhão carvoeiro pertence ao acervo do Museu GM. Mas, já em 1926, a General Motors do Brasil comercializava caminhões GMC e Chevrolet, o "automóvel maravilhoso" Chevrolet, Buicks, Oldsmobiles, Oaklands e Cadillacs.

Antes de 1900, o transporte urbano de cargas e passageiros era feito basicamente por tração animal: carroças puxadas por cavalos. Ainda que, a princípio, fosse chamado, nos Estados Unidos, de "carruagem sem cavalo", o caminhão veio para mudar esse cenário. Chegou ao Brasil por volta de 1897, antes dos automóveis, trazido da Europa por um comerciante para transportar chocolate e café torrado, além de fazer propaganda de seu estabelecimento chamado Moinho de Ouro.

Caminhão Chevrolet 1925, usado durante anos por um carvoeiro de São Caetano, até a década de 50



Fundação Pro-Memória

Até a Primeira Guerra Mundial, limitava-se a andar pelas ruas das cidades, menos acidentadas e em melhor estado do que as estradas muito primitivas. Seu uso foi ampliado durante o conflito, visto que um dos maiores problemas estratégicos em guerra é a locomoção, de tropas e materiais. No tempo de paz que se seguiu a 1914, o caminhão serviu como alavanca para o crescimento econômico das cidades.

Veio desmontado dos Estados Unidos até o final dos anos 50, quando finalmente a General Motors do Brasil apresentou ao público o primeiro caminhão Chevrolet brasileiro. O modelo tinha 21% de seus componentes fabricados pela própria empresa, com matéria-prima nacional e 23% manufaturados por diversos fornecedores brasileiros. Porém a GM já avisava: assim que a fábrica de São José dos Campos entrar

Primeiro modelo de caminhão fabricado pela General Motors em 1925



Fundação Pro-Memória



Jardineira que rodou pelas ruas de terra de São Caetano. Década de 1920

em operação, para produzir motores, o caminhão vai atingir um índice de nacionalização superior a 65%. No decorrer de 1958, a GM produziu cerca de 10.000 unidades.

Na rabeira dos caminhões vieram as caminhonetas ou caminhonetes, como eram conhecidas as pick-ups atuais, de grande utilidade na cidade e no campo, como anunciava a propaganda da época. O Chevrolet Expresso de Aço, lançado no Conjunto Nacional, situado na "tradicional e aristocrática" avenida Paulista, no ano de 1958, tinha mais de 54% de seu peso em componentes nacionais.

Por algum tempo, a partir de 1950, a fábrica de São Caetano do Sul produziu um veículo misto, para transporte de passageiros e carga, chamado Bedford-rural, que anteriormente

era importado da Inglaterra. Dessa data em diante, a GM importou somente o motor e o chassi: as chapas de aço vinham da Usina Nacional de Volta Redonda e o assoalho era feito de pinho nacional. Em 1957, a GM importou 60 caminhões Bedford para atender à Ultragas. Somente no Rio de Janeiro, capital do país, a Ultragas fazia mais de 8.000 entregas de gás por ano.

APARECERAM OS ÔNIBUS – Os bonde elétricos representaram um enorme avanço sobre os de tração animal. Era o progresso que vinha, a galope. Tão célere que gerou uma grande crise de energia elétrica. Muitas fábricas foram obrigadas a produzir sua própria energia, aproveitando-se de motores usados de tratores e automóveis para acionar dínamos e transmissões.

Os serviços de bondes foram reduzidos: na capital de São Paulo, passavam recolhendo passageiros somente a determinadas horas do dia. À noite, foram suspensos. Começaram a aparecer os ônibus que, em 1924, não passavam de 20 ou 30, que transportavam 10 a 12 passageiros cada um. Na maioria assemelhavam-se aos bondes, com carrocerias abertas de ambos os lados (jardineiras), montada sobre um chassi de caminhão.

Não havia qualquer controle por parte dos poderes públicos e qualquer motorista montava uma carroceria barata sobre o chassi, ele mesmo dirigia, fazia o itinerário a seu bel prazer e cobrava o quanto achasse que deveria - ou o que a concorrência lhe permitisse. Portanto, o serviço era ineficiente. A cidade de São Paulo, na ocasião, não era tão diferente do que é hoje: ruas esburacadas, subidas íngremes, descidas piores ainda, o que provocava a constante parada ou quebra do ônibus. E lá ia o motorista, que também era o proprietário, que também era o cobrador e que também era o mecânico, jogar água no radiador, levantando nuvens de fumaça enquanto os passageiros esperavam pacientemente que a situação se resolvesse.

Foi em 1931 que teve início o serviço de ônibus entre São Paulo e Santos, no litoral pau-

“ O primeiro carro a ultrapassar a velocidade de 100 milhas (160 quilômetros por hora) foi um Vauxhall, em 26 de outubro de 1910. O fato aconteceu no autódromo de Brooklands, na Inglaterra. ”

“ Idade da frota brasileira em 1950: 41% dos carros, 51% dos caminhões e 54% dos ônibus tinham menos de três anos de uso. Com mais de 10 anos de operação haviam 46% dos carros, 21% dos caminhões e 32% dos ônibus. ”

“ Em Milão, na Itália, uma mulher de 19 anos acusada de ser cúmplice em roubos de carros declarou que acompanhava o marido nas expedições noturnas ilegais apenas para evitar que ele passasse a noite dando voltas com outras mulheres. ”

lista, em jardineiras Chevrolet que levavam 11 passageiros. Uma só empresa fazia de quatro a seis viagens de ida e volta, por dia. Em 1942, Manoel Diegues que, desde 29, como motorista de um Chevrolet "pavão" com capacidade para 1.500 quilos, iniciara o transporte de cargas entre as duas cidades, adquiriu uma frota de ônibus Chevrolet para fazer a viagem de meia em meia hora.

No final da década de 40 anuncia - e já recebe o pedido de fabricação de 300 unidades - a fabricação do primeiro ônibus de aço produzido no Brasil, montado sobre chassi e motor americanos. A tradicional carroceria de madeira revestida com chapas metálicas foi completamente abandonada. Vidros, assentos, tintas, pneus, baterias, ferragens, assoalhos, guarnições e aço da famosa Usina de Volta Redonda, tudo genuinamente brasileiros. Com uma grande vantagem: o aço propiciou a redução de aproximadamente mil quilos no peso total do veículo, por mais estranho que isso possa parecer.

Numa bela manhã de 22 de abril de 1947, 30 ônibus GM Coaches montados nos Estados Unidos e importados, de propriedade de Diegues, alinharam-se no Vale do Anhangabaú, para deleite da multidão. A imprensa, na época, registrou que "o público circundou os carros, penetrou neles, refastelou-se nas confortáveis poltronas, certificando-se de que não era um sonho". O motor não era externo: era embutido na parte traseira. Pintados de verde-amarelo, as cores do Expresso Brasileiro de Viação Ltda., fizeram a viagem inaugural da Via Anchieta. Apenas dois anos depois, os GM Coaches saíam de

Os primeiros ônibus da cidade eram Chevrolet. Ao lado, os coletivos que em 1929 serviam os bairros locais, formando quatro linhas independentes, cujos proprietários eram os L. Domingues, A. Veronesi, E. Costa e J. Batista



Fundação Pro-Memória

três em três minutos, aos sábados, domingos e feriados: em uma hora e meia de viagem pela "rodovia mais moderna do país", estavam em Santos.

Em janeiro de 1951, a fábrica de São Caetano do Sul produziu o ônibus de número 1.000. Havia vários tipos, montados sobre chassis Chevrolet: para 25 passageiros sentados, para 29, para 42 sentados e 28 em pé, o que dava um total enorme de 70 passageiros. Em junho do mesmo ano, foi lançado o Coach GMB, com diferenças de design. Mais dois anos e saía de linha o Coach GMB Interurbano, "veículo confortabilíssimo" que levava em conta as peculiaridades topográficas do país, com poltronas reclináveis revestidas de plástico, almofadas de látex, porta-pacotes instalados acima dos assentos para guardar bagagem leve e com capacidade para 37 passageiros. Um dos primeiros clientes foi a Viação Pássaro Marrom.

Em setembro de 1953, circulavam na cidade de São Paulo 570 ônibus, incluindo os trolébus (ônibus elétricos que operam até hoje) e 360 bondes. O novo prefeito, Jânio Quadros, implementou uma campanha de

melhoria na área de transporte: comprou 710 novos veículos, 110 dos quais encomendados à General Motors do Brasil, e ordenou que se recuperassem aqueles parados nos pátios.

Para firmar a aquisição, Jânio esteve em visita às instalações da empresa em São Caetano do Sul, ocasião em que lhe foram apresentados os 10 primeiros Coaches adquiridos pela CMTC (Companhia Municipal de Transportes Coletivos). Assim, no dia 1º de outubro desse ano, passaram a circular na cidade 767 ônibus e 440 bondes. No mesmo dia, as tarifas foram reajustadas para se "adequarem aos salários dos empregados e devido à necessidade de se acabar com os déficits mensais".

A INDÚSTRIA DO FRIO – Conselho de Galileu Galilei para refrescar a água, por volta de 1600: "pendure a jarra sob a janela, com a face voltada ao vento e, ao entardecer, coloque-a ao solo, cobrindo muito bem com folhas". O sistema parecia esdrúxulo, mas era o que havia, e funcionava, na época. Somente em 1850, um médico americano, interessado em controlar a temperatura para tratar e prevenir a malária, construiu uma



Os primeiros ônibus entregues à CMTC, como parte da encomenda de 110 unidades feita à GMB. Tem capacidade para 70 passageiros. A carroceria é inteiramente nacional, sendo importados apenas o chassi e o motor. Foto de 1953

engenhoca e formou um bloco de gelo a partir de gases e água. Sua invenção não teve nenhum efeito prático sobre a doença e ele não conseguiu sequer retirar o gelo de dentro do recipiente. Chegou a engraxar a vasilha mas não se lembrou de emergi-la em água quente... Porém inventou o gelo artificial.

Antes de 1900, a geladeira era uma caixa de madeira com um bloco de gelo dentro. Servia para conservar alimentos por mais tempo e refrescar a água. Em 1913, em Detroit, nos Estados Unidos, foi colocado à venda o primeiro refrigerador elétrico e doméstico. Era uma unidade resfriada a ar, montada sobre a tradicional peça de madeira com o gelo dentro.

Durante três anos, os fabricantes conseguiram fazer apenas 40 refrigeradores - e já tinham perdido US\$ 34,000. O então presidente da General Motors William Durant comprou a empresa que estava à beira de um colapso total e tratou de aplicar, nos refrigeradores, as mesmas técnicas da produção em série que utilizava nos veículos. Em 1919, a empresa se transformou na The Frigidaire Corporation, a produtora do "refrigerador nú-

mero 1 da América", pertencente à GMC. E não parou mais: em 21, apresenta o primeiro compartimento para alimentos feito de uma única peça de metal; em 23, coloca à venda uma sorveteira; em 26, substituiu o velho gabinete de madeira (tipo caixa de gelo) pelo gabinete de aço; em 27, lança o revestimento exterior porcelanizado, os resfriadores de leite e os bebedouros de água refrigerada; em 29, o controle de temperatura, o sistema de degelo automático e o primeiro aparelho de ar condicionado doméstico. Ufa!



Publicidade dos refrigeradores domésticos Frigidaire, produzidos pela General Motors em São Caetano do Sul, veiculada na revista O Cruzeiro, de 23 de julho de 1955

Mas nada foi tão importante na história da Frigidaire do que a descoberta, pelos cientistas da General Motors, do gás Freon, em 1931. Inodoro, inofensivo, não corrosivo, o Freon juntou-se, dois anos mais tarde, ao compressor selado Poupa-Corrente. Ambos abriram a grande estrada para o progresso da indústria do frio.

Do lado de baixo da linha do Equador, as novidades demoravam um pouco para chegar. Um dos primeiros registros dão conta de que, em 1933, a GMB havia comercializado 5.300 aparelhos de refrigeração importados, todos com chapas de metal. Em 1947, a fábrica de São Caetano do Sul produzia refrigeradores para bares e açougues, porém a fabricação do de uso doméstico iniciou-se somente em 1951, na área onde hoje se encontra a ferramentaria.

Por partes. A GM do Brasil importou, em 1949, uma aparelhagem de recondicionamento de compressores selados exatamente igual à da Frigidaire americana. Passou imediatamente a fazer treinamento com os funcionários, com vistas à nacionalização da produção de geladeiras domésticas. A Usina de Volta Redonda tinha condições de fornecer chapas de aço galvanizadas; a indústria nacional fornecia a borracha, parafusos e ferro fundido. A GMB pode produzir seus primeiros 2.000 resfriadores de garrafas para a Coca-Cola.

O caminho traçado ficou pronto. Assim, no dia 12 de julho de 1951, a fábrica de São Caetano deu início à produção de geladeiras Frigidaire nacionais. Até então, haviam sido importados 72.000 aparelhos de refrigeração dos Estados Uni-

dos. Para isso, a empresa contratou 800 funcionários que, no início de 1955, comemoraram a fabricação do refrigerador número 50.000. Um ano depois já eram 100.000.

Com a nacionalização da produção de veículos, aliada ao crescimento do mercado consumidor, a General Motors decidiu se dedicar exclusivamente ao seu foco inicial. Foi então que, em 1979, encerrou sua participação no mercado de aparelhos domésticos (estava produzindo fogões também), vendeu a marca e concentrou-se na fabricação e venda dos brasileiríssimos Opala e Chevette.

PEÇAS & ACESSÓRIOS – Primeiro foram as molas semi-elípticas para diversos modelos de caminhões e utilitários, em 1943. Veio em seguida a produção de baterias, fabricadas com matéria-prima nacional a partir de 1945. As anteriores, importadas, eram da marca Etna, que teve seu nome mudado para Delco: a média inicial era 7.000 unidades por mês, que cresceu para 40.000/mês em 1952, quando a tecnologia e a estrutura de produção foram totalmente reformuladas.

Hoje, a General Motors do Brasil tem um Centro Distribuidor de Peças e Acessórios em Sorocaba, no interior do Estado de São Paulo, que atende prontamente as 470 concessionárias Chevrolet e GMC em todo o país.

Em 1938, a General Motors construía refrigeradores comerciais para hotéis, açougues, sorveterias e todos os tipos de balcões para mercearias. Nesses equipamentos eram instalados compressores Frigidaire, importados



General Motors

PASSADO FAMOSO – De 1926 a 1968, quando o Opala foi lançado, a General Motors do Brasil montou veículos importados dos Estados Unidos e da Europa. Em seu primeiro ano no país, comercializou as marcas Buick, Cadillac, Oakland, Oldsmobile e Chevrolet, além dos já citados caminhões GMC e Chevrolet e ônibus. Algum tempo depois passou a comercializar também veículos Opel e Vauxhall. A seguir, um pouco da história de cada um desses produtos.

BUICK: O CARRO SEM CAVALO – A Buick foi a primeira marca fabricada pela General Motors, considerada hoje o núcleo embrionário no qual se assentaram as bases da Corporation. David Buick, que inventou o slogan de "o carro sem cavalo", levou sua empresa para Flint, onde

construiu 16 carros em 1903 e outros 37 no ano seguinte.

Apesar de ser uma grande novidade, os veículos tinham lá seus opositores, a turma do contra da época, que dizia que "os carros poderiam levar as pessoas quase a qualquer lugar, porém poucos as trariam de volta". Mesmo com a campanha contrária, Buick seguia em frente - porém seu capital estava se exaurindo rapidamente.

William Durant entrou na empresa como diretor-executivo em 1905. Hábil, dinâmico e com apurado tino comercial, conseguiu aumentar o capital de 300 para 500 mil dólares em alguns meses. A produção saltou para 1.400 carros em 1906, para 4.641 em 1907 e para 8.820 em 1908. Em outras palavras: Durant era "fera", pois em cinco anos tornou a fabricação de automóveis um grande negócio.

Um tribunal inglês condenou um motorista de caminhão a pagar 5 libras de multa por andar em velocidade sobre poças de água, depois da chuva, salpicando cinco pedestres. //

Em 1959, a frota de veículos mundiais ultrapassou a casa dos 110 milhões de unidades, o que representava, para a época, um carro para cada 25 habitantes da terra. //

"Chama-se hora de movimento aquela em que nenhum automóvel consegue andar" (Millôr Fernandes, como Vão Gôgo, meados da década de 50). //



Foto de uma ambulância (Chevrolet Comercial) em frente ao prédio administrativo da General Motors de São Caetano. 1926

Antes da Segunda Guerra Mundial, a Buick tinha vendido 316.251 carros de passeio, uma produção maior do que os Dodge, Pontiac e Oldsmobile.

CHEVROLET: O AUTOMÓVEL MARAVILHOSO – Era apenas uma pequena oficina mecânica experimental em Detroit, na qual Louis Chevrolet trabalhava no desenvolvimento do veículo 490, com luz elétrica e partida automática. Transformou-se numa marca que prima pela qualidade, mundialmente conhecida.

Na Segunda Guerra Mundial, a fabricação de veículos Chevrolet era feita em nove centros manufatureiros e 11 instalações de montagem, somente nos Estados Unidos. Durante o conflito, todas essas fábricas foram convertidas à produção bélica; com o término, em 45, voltaram a produzir os "automóveis maravilhosos", com a ajuda de duas novas fábricas.

Está claro que o público gostou do produto. No primeiro ano de existência, a Chevrolet produziu 2.999 carros de cinco passageiros, que custavam US\$ 2.500. Doze anos depois, atingiu a produção do primeiro mi-

lhão de veículos. Eram vários os modelos oferecidos: o *Baby Grand*, carro de turismo, o *Royal Mail*, para serviços gerais, ambos de 1914. O famoso modelo 490, que deu origem à *General Motors Corporation*, foi apresentado em 1916 e era produzido numa fábrica comprada da Maxwell Motor Company, de Nova Iorque. Mas somente em 1918 a Chevrolet tornou-se parte integrante da Corporação. E foi exatamente aí que se deu o crescimento vertiginoso da marca e de seus produtos: 150.000 unidades vendidas naquele ano.

De 1926 a 1931, com ampliações e compra de novas fábricas, a produção continuou a crescer, atingindo o ápice em 1929, quando foram vendidos 1.328.605 veículos e caminhões. Já então as melhorias nos modelos atraíam mais e mais consumidores. Uma das inovações, por exemplo, veio no modelo Internacional, de seis cilindros, com motor de válvulas no cabeçote.

A crise de 29 abalou os aliados mas não interrompeu o crescimento, pois em 1934 comemorou-se a produção de seu 10.000.000º veículo.

Em 1936, a marca Chevrolet obteve a liderança de vendas de veículos de passageiros de toda a indústria americana. Não parou por aí: nos anos seguintes, até 1940, a Chevrolet foi a primeira - e estava produzindo um milhão de carros por ano. Porém o último deles deixou a linha de montagem no dia 6 de Fevereiro de 1942. A partir daí, todas as instalações foram convertidas para a produção de equipamento militar - inclusive no Brasil.

Continuou apenas uma produção moderada de caminhões civis Chevrolet - que serviam ao transporte da produção de guerra. Racionamento de materiais e falta de suprimentos impediram a volta imediata aos grandes volumes de produção no tempo de paz. Pior ainda para os carros de passageiros, cujas linhas de montagem tinham desaparecido: tornou-se necessário reconstruí-las para o reinício da produção.

Esse agravante fez com que a produção anual dos automóveis maravilhosos voltasse à casa do um milhão de unidades dois anos depois, em 1947 - porém a liderança em vendas continuava. Já que tinha de refazer tudo, por que não trabalhar em novos modelos de carros e caminhões?

Pensando assim, o departamento de Engenharia desenhou uma transmissão automática em 1949 porque a GM pretendia, pela primeira vez na história, apresentar um sistema revolucionário nos carros de preço baixo e da mais alta qualidade. A nova fábrica de Cleveland lançou-se na produção da transmissão Powerglide e peças de chapas metálicas. A fabricação da transmissão em Saginaw ocasionou a incorporação de

uma nova fábrica. E a produção alcançou o extraordinário número de 1.339.952 veículos no Canadá e nos Estados Unidos, de onde vinham desmontados dentro de caixotes de madeira para a fábrica da GM em São Caetano do Sul.

OAKLAND & PONTIAC – No início, eram muitas as fábricas que construía carros. Bem, não eram verdadeiramente "fábricas"; a maioria delas eram garagens ou antigas cocheiras transformadas em oficinas de artesanato de automóveis. Por isso mesmo, poucas sobreviveram. A Pontiac Buggy Company é uma delas.

Sua história começa em 1893, numa área de 4.500 m², onde se produzia carruagens. A Oakland Motor Car Company adquiriu a área e a empresa em agosto de 1907 e no ano seguinte já tinha fabricado 278 carros de quatro cilindros, revolucionários para a época. Quatro mil veículos depois, em 1910, a Oakland passou a fazer parte da General Motors Corporation.

O lançamento de seu primeiro carro de seis cilindros, juntamente com um modelo leve e rápido de quatro cilindros equipado com partida automática constituiu um importante passo para firmar a marca, em 1913. O volume de vendas continuou a crescer. Tanto que, em 1926, a Divisão Oakland resolveu lançar uma nova marca de carros de passageiros. Para homenagear um dos mais famosos chefes indígenas norte-americanos e também a cidade na qual a fábrica estava instalada, foi lançado o primeiro Pontiac, um carro de seis cilindros.

Numa área de 40 alqueires ao norte da cidade de Pontiac

Vista aérea das instalações da GM, em São Caetano, na década de 30. Aparece em primeiro plano, à direita, o cemitério da Vila Paula (hoje, bairro Santa Paula), ao centro a rua General Osório, e à esquerda, a rua São Carlos



General Motors

foi erguida uma nova e gigantesca fábrica que, em 1927, havia produzido 127.699 carros, número que saltou para 210.890 no ano seguinte. Diante do sucesso do Pontiac e da posição estacionária do Oakland, a produção desse último foi descontinuada em 1931, ocasião em que o nome da companhia passou a ser Pontiac Motor Division.

Em 50 anos de atividades, a fábrica produziu 7.000.000 de veículos, dos quais 6.500.000 eram Pontiacs e 4.000.000 deles produzidos somente depois da Segunda Guerra Mundial. Os 4.500 m² da fábrica de carruagens haviam se transformado em 585.000 m² de várias linhas de montagem espalhadas pelo território norte-americano.

CADILLAC: A PERFEIÇÃO E A PRECISÃO – Alguns anos antes da Primeira Guerra Mundial, o nome Cadillac já se tornara sinônimo de perfeição em automóveis. Conhecidos como os mais belos carros americanos, os modelos conquistaram também, em pouco tempo, o mercado exterior.

William H. Murphy, rico comerciante de madeiras, escolheu esse nome para sua empresa em 1902, para homenagear o fundador da cidade de Detroit. Associando-se a Henry Leland, adotaram o lema "nosso credo: a perfeição. Nossa lei: a precisão", e apresentaram o primeiro protótipo do modelo A no Salão de Nova Iorque em janeiro de 1903. Esse carro de motor monocilíndrico tornou-se um veículo particularmente adequado para as péssimas condições das estradas norte-americanas, na época, porque era simples, leve e tinha grande altura em relação ao chão.

A crescente fama do Cadillac chamou a atenção de Durant, que conseguiu absorver a empresa para o grupo General Motors em 1909. Durant tinha interesses puramente comerciais, porém Leland e Murphy não cederam no quesito "qualidade" - que era o diferencial da marca. Leland já vinha realizando um trabalho conjunto com os laboratórios Delco, de Charles Kettering, que propôs uma nova experiência: saltar o estágio intermediário do motor

“Sir” Dunscombe levou para a Inglaterra, em 1634, uma cadeira coberta, com janelas laterais e porta dianteira, carregada por dois homens e destinada a transporte de passageiros. Como o nobre britânico a havia trazido de Sedan, província francesa, passou a ser conhecida como “cadeira de Sedan”. A palavra sedan sobreviveu até os dias atuais e serve para designar um tipo específico de veículo. //

“ José Osório de Araújo, soldado da PM, fazia a sua ronda numa movimentada rua do Distrito Federal, Rio de Janeiro, quando encontrou um Cadillac, placa oficial, pertencente ao Presidente da República, estacionado em local proibido. À despeito das explicações do motorista, autuou o veículo. Recebeu palmas de todos os populares que se acercaram do local, um elogio de seu chefe e outro do sr. Juscelino Kubitschek, que mandou que a multa fosse paga, como determina a lei. //

“ Os dirigentes da Companhia Urbanizadora da Nova Capital, Brasília, asseguraram, em 1957, que a cidade não teria problema de trânsito, pois “os pedestres terão passagem à parte dos veículos. Além disso, no traçado da nova metrópole serão eliminados os cruzamentos, o que tornará desnecessário o uso de luminosos (faróis)”. //

de seis cilindros e adotar o motor de oito cilindros em V. O velho Leland topou, convencido de que, no futuro, a maioria dos automóveis o utilizaria. O anúncio foi feito em 1914 e oficialmente adotado nos carros de 1915. Os concorrentes tiveram de admitir o êxito completo da iniciativa. A partir dali não se passou um ano, mesmo durante a Guerra, sem que a Cadillac produzisse motores V-8.

A fama da marca crescia. Em meados dos anos 20, a imprensa informava que “o Cadillac é o automóvel preferido pelos grandes actores da scena muda.” Douglas Fairbanks, famoso ator, aparecia ao lado de

seu cupê Cadillac de cinco lugares e a matéria dizia que “ninguém melhor do que um artista pode compreender o que é Bello, o que é Arte”.

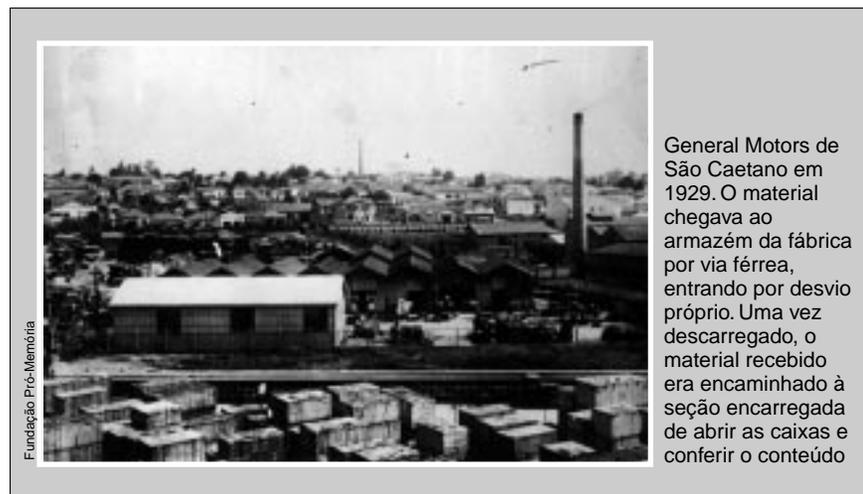
A segunda revolução da marca se deu em 1948, quando surgiu pela primeira vez o famoso “rabo-de-peixe”, a nova “cauda” dos modelos Cadillac, inspirada em uma avião caça-interceptor de dupla fuselagem e duplos lemes. A moda durou até o final da década de 50, quando os *designers* começaram a reduzir o comprimento dos rabos dos veículos.

CADILLAC POR UM DIA – Magro, elegante e talentoso, o ponta-direita do Fluminense

Futebol Clube, do Rio de Janeiro, foi o autor dos dois gols que garantiram a vitória e a conquista do título de campeão de 1951. Como forma de reconhecimento, um dos diretores do Clube deu ao jogador o direito de usufruir do conforto de um Cadillac, com motorista e tudo, por um dia.

Assim, Telê Santana, um dos mais queridos técnicos da Seleção Brasileira nos últimos anos, refastelou-se no assento traseiro do carro e declarou aos jornalistas que aquele era “o dia mais feliz de sua vida, pois há muito alimentava o sonho de poder passear num Cadillac pelas vistosas ruas da Cidade Maravilhosa”. Além do passeio, Telê cumpriu a promessa que houvera feito: subiu as escadas da Igreja da Penha para agradecer o título.

OLDSMOBILE – A marca Oldsmobile passou a fazer parte da Corporação GM em 1908; antes disso, fora uma oficina mecânica passada de pai para filho, cujo filho, Ransom Eli Olds, foi o primeiro exportador de veículos americanos. Bem, ele exportou apenas um carro, para a Índia, vendido por US\$ 4,000, em 1892.



General Motors de São Caetano em 1929. O material chegava ao armazém da fábrica por via férrea, entrando por desvio próprio. Uma vez descarregado, o material recebido era encaminhado à seção encarregada de abrir as caixas e conferir o conteúdo

Fundação Pro-Memória

O que Ransom fazia mesmo era fabricar motores a vapor, mas com o rabo dos olhos acompanhava o desenvolvimento do motor a gasolina de Otto e Daimler, na Europa. Foi se aperfeiçoamento, melhorando seus produtos até conseguir êxito com um veículo simples, pequeno, econômico e funcional, que teve 425 unidades vendidas em 1901.

Quando Durant incorporou a Olds à GMC, a produção estava em baixa, visto que Ransom tinha enveredado para a fabricação de carros grandes e luxuosos - sem muita aceitação pelo mercado. A primeira providência de Durant foi o retorno à fabricação de veículos econômicos. O modelo 20, um pequeno de quatro cilindros, foi um sucesso logo de seu lançamento: 5.000 unidades produzidas em 1909.

De 1910 a 1920, os avanços tecnológicos foram se sucedendo: câmbio de quatro marchas desde 1912 em todos os modelos; instalação elétrica para partida e iluminação desde 1914, modelo 44 com motor V-8 de válvulas laterais e 26,4 cv, a apenas US\$ 1,295, que foi produzido até 1923. A produção ultrapassou os 100.000 veículos pela primeira vez em 1929. E veio a crise, e veio a Guerra. Somente no outono de 1945 a fábrica retomou sua produção normal, baseada em modelos de antes do conflito, com algumas modificações.

Na década de 50, os carros-chefes da Oldsmobile eram os modelos 88 e 98, em várias versões, com carroceria de fibra de vidro e grade oval (Starfire, 1953), dois tanques e roda de liga leve (Delta, 1955), pára-brisa envolvente e muito luxo (Fiesta, 1953).



OPALA – Um milhão de Opalas. Entre 1968, quando do lançamento do primeiro Chevrolet brasileiro, até 1992, quando deixou de ser produzido, a fábrica de São Caetano do Sul produziu essa quantidade enorme de veículos.

Durante esse tempo, o Opala ganhou várias versões, a fim de satisfazer os clientes e conquistar novos consumidores. Lançado como um veículo cupê, foi ampliando seu leque de opções ao longos de seus 23 anos de vida: Caravan, a perua *station wagon* e as versões Diplomata e Comodoro.

Em termos de tecnologia, os clientes podiam escolher entre motores de quatro ou seis cilindros e transmissões mecânica ou automática. Por duas vezes foi eleito Carro do Ano pela revista Autoesporte: em 71, com o próprio Opala e em 75, com a Caravan.

O sucesso no Brasil foi tão grande que o carro deixou as pistas normais para se transformar em astro das provas de corrida, como as do Opala Stock

Car, consideradas das mais competitivas do país e que arastava multidões nos autódromos. Hoje, mesmo fora de linha, o veículo continua tendo admiradores, que formaram até um Clube do Opala.

O nome foi escolhido entre milhares de sugestões de funcionários que participavam de um concurso interno. Um jornalista indiscreto, conhecedor dos seis finalistas, divulgou o Opala como o nome vencedor, antes da escolha final. Em poucas semanas, o nome estava consagrado pela imprensa e pelo público.

Opala é uma pedra preciosa que, incolor e transparente quando extraída do solo, adquire um jogo de cores quando exposta à luz: o verde da esmeralda, o púrpura da ametista, o vermelho do rubi e o azul da safira. Mas circula a informação, à boca pequena, que o funcionário que sugeriu o nome simplesmente pensou numa junção das marcas Opel e Impala.

CHEVETTE – A imprensa brasi-



Fundação Pro-Memória

Pátio interno da General Motors do Brasil, em 1938, durante exposição dos automóveis da linha Chevrolet. Aos fundos, trecho da futura Avenida Goiás

leira anunciou, em abril de 1973, a chegada do "verdadeiro divisor de águas: o Chevette". A GM do Brasil investiu cerca de US\$ 100 milhões no desenvolvimento do modelo e na ampliação do complexo industrial de São José dos Campos para produzi-lo. Naquele momento, o mercado estava carente de veículos compactos e baratos.

Em 20 anos - a produção foi descontinuada em 1993 - foram produzidas 1.260.000 unidades. Ganhou dois títulos de Carro do Ano, pela revista *Autoesporte*: em 73 e em 80. Foi se modernizando, ano a ano, as linhas ficaram mais suaves. Suas duas versões chegaram no final da década de 70 e início da de 80: a esportiva e a *station wagon*, batizada de Marajó.

Em 1992, para atender à crescente demanda de veículos de pequeno porte e baixo consumo, a GMB lançou o Júnior, com motor 1.0. Com o advento do carro popular, no ano seguinte, veio o modelo L, equipado com motor 1.6, álcool ou gasolina. O Chevette ficou na

história como o "popular com o melhor desempenho do país".

MONZA - Primeiro carro mundial produzido no país. Seu lançamento, em maio de 1982, aconteceu simultaneamente em diversos países, como os Estados Unidos, Alemanha, Inglaterra, Japão, Austrália e África do Sul.

Resultado de um trabalho de quatro anos, que reuniu centenas de engenheiros e técnicos da GM em todo o mundo, a versão lançada no Brasil foi a Hatch. Um ano depois foi apresentado ao público o modelo quatro portas, que revolucionou o mercado que, até então, tinha preferência por veículos duas portas. Para aqueles que ainda resistiam à mudança, a GM lançou no ano seguinte o Monza duas portas.

O Monza introduziu no Brasil novos padrões de beleza (com o *design* que predominava na Europa) e tecnologia. Seu motor, por exemplo, era da geração Família II, superior aos de modelo de maior porte, o

que também o diferenciava da concorrência.

Em 1991, o Monza ganhou novas linhas externas e um sistema eletrônico de injeção de combustível, que oferecia maior economia. Seu último dia de produção foi 21 de agosto de 1996, com um saldo de 950.000 unidades mundialmente comercializadas e três títulos de Carro do Ano.

KADETT - A chegada do Kadett ao mercado brasileiro, em 1989, teve dupla importância. Primeiro porque com ele a GM do Brasil passou a ter um veículo bastante competitivo no segmento de carros compactos. As características esportivas e de bom aproveitamento de espaço interno agradaram imediatamente o mercado.

Além disso, o Kadett praticamente inaugurou a era da informática na indústria automobilística brasileira. Com ele chegou o inovador computador de bordo, que traz informações sobre o consumo médio e instantâneo de combustível, velocidade média, autonomia, temperatura externa, cronômetro e relógio.

Segundo porque o veículo provocou uma verdadeira transformação na fábrica de São José dos Campos, onde era produzido. A sua linha de montagem foi a primeira a contar com recursos de automação industrial que trouxe maior qualidade a todas as etapas de produção.

Em novembro de 1994, sua produção foi transferida para São Caetano do Sul, de onde saiu o último Kadett no dia 16 de setembro de 1998. No período, foram produzidas 459.068 unidades nas versões standard, luxo, esportiva e *station wa-*

gon, a Ipanema. Em 1990, foi eleito Carro do Ano pela revista *Autoesporte*.

OMEGA – O mais moderno e sofisticado entre todos os modelos produzidos no Brasil, o Omega foi lançado em 1992, em substituição ao Opala. Consagrado na Europa, chegou ao país em apenas 25 meses entre o desenvolvimento do projeto e a sua adaptação ao mercado brasileiro.

Inaugurou um novo segmento de vendas, o dos veículos grandes e de luxo, em duas versões: a GLS, equipada inicialmente com motor 2.0 e a CD, com o propulsor 3.0 de seis cilindros importado da Alemanha. A injeção eletrônica MPFI, a mais sofisticada e eficiente do país, na época, era comum a todos os motores.

A família cresceu em 93, com a *station wagon* Suprema, também nas versões GLS e CD; em 94, os motores foram substituídos pelo 4.1, fabricado em São José dos Campos.

Um CD preto, de câmbio manual foi o último Omega nacional produzido em São Caetano do Sul, em 31 de julho de 1998. A partir daí, os Omegas são importados da Austrália. Ao todo, foram produzidos 93.282 unidades, das quais 12.221 Suprema. Em 1992 recebeu os prêmios de Carro do Ano (revista *Autoesporte*) e O Eleito do Ano (outorgado pelos



Foto de um Chevrolet Comercial em 1924

Fundação Pro-Memória

jornalistas e público leitor da revista *Quatro Rodas*).

VECTRA – Quando o Vectra foi lançado pela Opel, na Alemanha, em 1989, rapidamente tornou-se líder no segmento de veículos de porte médio, em função das inúmeras novidades tecnológicas que apresentava, principalmente em termos de *design*, de aerodinâmica e na construção de alguns de seus sistemas, como os de suspensão e transmissão.

Ao chegar ao Brasil, em 1993, o sucesso foi o mesmo. Tanto que, já naquele ano, foi escolhido pelas revistas *Autoesporte* e *Quatro Rodas*, respectivamente, Carro do Ano e O Eleito do Ano, repetindo o feito do Omega no ano anterior.

Na ocasião, o modelo ocupava o segmento de venda intermediário entre o Monza e o

Omega e era praticamente o mesmo produzido na Alemanha - as adaptações foram feitas no sistema de suspensão, para adequá-lo às condições de nossas ruas e estradas, e no motor, em vista das diferentes características da gasolina nacional.

Com um novo *design*, o Vectra continua em produção na fábrica de São Caetano do Sul.

CORSA – O Corsa chegou quebrando, em fevereiro de 1994. Não havia quem não quisesse ter aquele carrinho pequeno, ágil, simpático e de linhas extremamente modernas, suaves e arredondadas. Está aí até hoje, em produção na fábrica de São José dos Campos e na de São Caetano do Sul (somente a versão Wind). Sim, porque, para atender à demanda, para aumentar ainda mais a sua produ-

“ A previsão, em 1962, era de que, em 10 anos, haveriam 5 milhões de veículos com telefones instalados em seu interior, nos Estados Unidos. ”

“ A General Motors do Brasil recebeu, no primeiro semestre 1954, a visita de 918 pessoas (inclusive 32 mulheres!). Desse total, 506 eram industriais que queriam conhecer os métodos de trabalho. ”

“ A média mundial de funcionários da General Motors, nos primeiros nove meses de 1953 era de 558 mil. A remuneração deles, nesse período, foi igual a dois bilhões de dólares. ”



Chevrolet Rey em 1945 que fazia o percurso Estação Santo André a São Paulo (via São Caetano)

ção, uma parte dela precisou, pela primeira vez na história da GM do Brasil, deixar a casa de origem e ser transferida para outra fábrica.

Hoje a família está grande. Corsa Wind, Sedan, Super, pick-up (com a traseira completamente desenvolvida pela GM do Brasil). Além do sucesso inicial, no mesmo ano de seu nascimento levou o título de Carro do Ano, outorgado pela revista Autoesporte.

Em 1997, a linha Corsa já era considerada uma das mais completas oferecidas ao mercado pelas indústrias automobilísticas.

ASTRA – O Astra chegou da

Europa em 1995. Sua segunda geração, com novo *design* e avançados processos de engenharia, manufatura e qualidade saiu da fábrica de São Caetano do Sul, que recebeu um investimento de cerca de US\$ 300 mil, em 1998, para fabricá-lo no Brasil.

O primeiro modelo produzido aqui foi o três portas *hatchback* que, em janeiro e fevereiro de 99 conquistou 24,8% de participação do mercado, em seu segmento (o líder em vendas, com 3.401 unidades comercializadas no período). Logo em seguida veio o Astra Sedan quatro portas com motor 2.0 litros DOHC de 16 válvulas e excepcional espaço interno.

PICK-UPS CHEVROLET & GMC

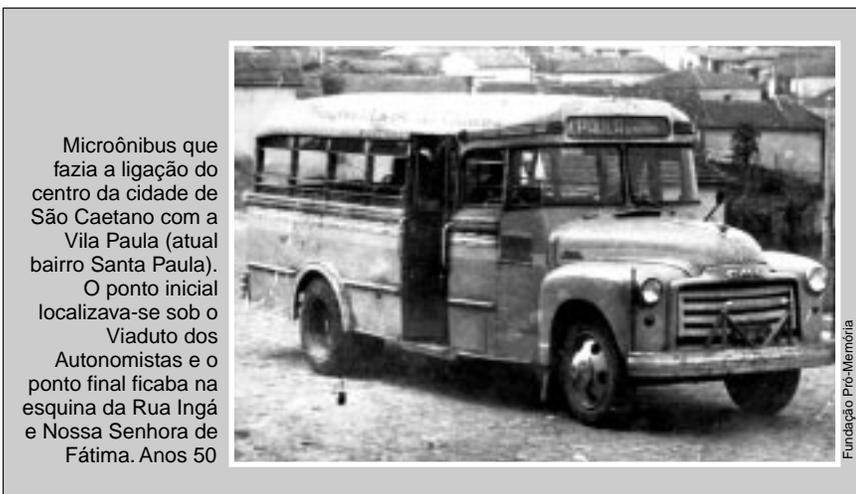
– A história começou com aquele caminhão Chevrolet carvoeiro importado, em meados da década de 20. De semelhança com os modelos Chevrolet e GMC atuais eles têm a mesma qualidade e robustez, quatro pneus, uma cabine e a carroceria. Só.

Foi em 1997 que a GM retomou a produção nacional de caminhões, com a inauguração da nova fábrica em São José dos Campos, que produz a linha GMC. A fabricação de pick-ups não foi jamais descontinuada. Ao longo dos anos, saíram as famosas Veraneio, D-10, D-20 que evoluíram para as atuais S10, Silverado e Blazer.

Com pouco mais de um ano de atividades, a divisão de caminhões GMC fechou 1997 com a conquista de 10% de participação no mercado de segmentos em que atuava, o de caminhões leves e pesados. A produção atingiu 4.000 unidades.

O NOVO MILÊNIO – A General Motors é a maior empresa do mundo. Atua em mais de 40 países nos cinco continentes e conta com cerca de 650 mil funcionários. Realizou-se o sonho de William Durant - as fábricas GM ajudaram a construir a história da indústria automobilística no mundo. Todas as marcas iniciais, as pequenas garagens compradas por Duran, continuam levando aos clientes o que de melhor existe em termos de qualidade e tecnologia atuais. Compromisso de Durant. Compromisso da GM.

(*) Valda Carrara é jornalista



Microônibus que fazia a ligação do centro da cidade de São Caetano com a Vila Paula (atual bairro Santa Paula). O ponto inicial localizava-se sob o Viaduto dos Autonomistas e o ponto final ficava na esquina da Rua Ingá e Nossa Senhora de Fátima. Anos 50

Início da década de 20 marca a instalação da primeira montadora no País

Com uma população de 34 milhões de habitantes, o Brasil em 1924 era o país mais populoso da América do Sul e o maior em extensão territorial. Na época, a economia tinha uma taxa média anual de crescimento superior a 4% na década.

O cenário era este. Os dirigentes da General Motors Corporation fizeram uma análise segura e precisa para instalar a primeira fábrica de montagem de veículos no país.

Já a capital paulista, com seus 700.000 habitantes, dava os primeiros passos para se tornar o principal pólo industrial do Brasil. As chaminés das indústrias estendiam-se ao longo dos trilhos da Central do Brasil, da Santos-Jundiaí e da Sorocabana.

No centro da cidade, as ruas já se mostravam pequenas para abrigar o trânsito de carroças, cabriolé, troles, bondes, ônibus e caminhões. Os lampiões a gás começavam a dar seus últimos suspiros, substituídos pela luz elétrica. O café alimentava o comércio e a indústria, gerando empregos para milhares de trabalhadores nacionais e estrangeiros.

As autoridades estaduais trabalhavam para melhorar o trânsito urbano, conservar e construir es-



Com o racionamento de combustível durante a II Guerra Mundial, o gasogênio foi a alternativa para automóveis e caminhões

Fundação Pro-Memória

tradas. O governador paulista e futuro presidente da República, Washington Luís, era um "defensor da boa estrada, que vai baratear o custo do transporte e vai aproximar os extremos que produzem os centros de consumo".

IPIRANGA, 1925 – O bairro histórico do Ipiranga formou-se às margens do rio Tamandateí e da ferrovia Santos-Jundiaí, um ponto estratégico para uma empresa que pretendia, conforme sua escritura, a "venda, fabricação, importação, exportação de automóveis, acessórios, maquinários, materiais necessários para a montagem e fabricação dos ditos produtos, bem

como todo e qualquer negócio que se prenda ao comércio e à indústria motora e de maquinaria, inclusive montagem, aquisição de venda de fábricas e bens que se relacionarem com o dito comércio e indústria".

Em um conjunto de galpões utilizados anteriormente para a armazenagem de algodão, na avenida Presidente Wilson 2.935, a *General Motors of Brazil* fincava suas raízes no país, exatamente no dia 26 de janeiro de 1925. Começou a contratar funcionários, reformar os galpões para transformá-los em linha de montagem e organizar os escritórios. Oito meses depois, dali saía o

“ A maior rede rodoviária do país, em junho de 1953, era a do Estado de São Paulo, com 89.357 quilômetros, dos quais apenas 232 de estradas federais. O Brasil tinha, na mesma data, um total de 306.110 quilômetros de estradas (240 mil de rodovias municipais, 52 mil de estradas estaduais e 13 mil federais). ”

“ Mais de dois milhões de veículos trafegaram pela via Anchieta durante o ano de 1953. O movimento, na via Anhanguera, foi menor: um milhão e 700 mil veículos. Em 61, a Anchieta continuava na liderança, com uma média de quase 20 mil veículos, caminhões, ônibus e motocicletas por dia. ”

“ O precursor do bonde foi o tîlburi, veículo originário da Inglaterra que apareceu na então capital federal, o Rio de Janeiro, por volta de 1830. Antes dele, as novidades em locomoção foram trazidas por D. João VI, quando fixou residência no Brasil em 1808. Pelas ruas cariocas circulavam a caleche, os coches, as seges. ”

Em 1º de Dezembro de 1928 três brasileiros completaram a primeira viagem de automóvel Brasil-Estados Unidos. Gastaram 8.883 litros de gasolina e 803 de óleo para cruzar 4 vezes a Cordilheira dos Andes, e atravessar, só nos países latino-americanos, 209 rios, o que os obrigou a construir 4 balsas e 19 pontes de emergência. //

São Paulo, capital, 1º de Janeiro de 1954: 64.260 veículos de passageiros, 11.925 automóveis de aluguel, 22.984 caminhões, 2.540 ônibus, 2.701 veículos da administração pública e 2.448 motocicletas. Do total de registros, 31,95% tinham sido produzidos pela General Motors; a marca Chevrolet detinha o maior contingente: 35.169 unidades ou 25,7% do total. //

Os mais remotos antepassados dos ônibus começaram a circular no Rio de Janeiro no final de 1817. Por aviso régio, o príncipe regente, que depois viria a ser D. João VI, concedeu a Sebastião Fabregas Surigue o privilégio exclusivo para estabelecer linhas de transporte, com "diligências", entre a cidade e os Palácios da Boa Vista, em São Cristóvão. //

primeiro Chevrolet montado na América Latina.

A prosperidade econômica que o país atravessava era tão grande que a produção diária de 25 veículos em 1925 subiu para 40 no ano seguinte e para 150 em 1927. As carrocerias comerciais, feitas de madeira, já estavam sendo inteiramente fabricadas aqui desde o primeiro ano de funcionamento.

Começaram a aparecer as primeiras concessionárias, em São Paulo, Rio de Janeiro, a capital do Brasil, Porto Alegre e Recife. Juntas, comercializaram 13.527 veículos em 1926, 18.604 em 1927 e 25.162 em 1928, ano em que a GM comemorou, no dia 10 de dezembro, a produção do veículo de número 50.000. O número um da revista General Motors, o primeiro

órgão de divulgação da empresa, registrava, em fevereiro de 26, a existência de agentes Chevrolet em Aquidauana, no Pantanal matogrossense, e em Garanhuns, no sertão pernambucano. Era possível também comprar um Buick em Pelotas, no Rio Grande do Sul e em Aracaju, no Sergipe; ou um Oldsmobile em Cataguases, Minas Gerais e em Ponta Grossa, no Paraná.

A produção de 150 unidades por dia, no Ipiranga, pode parecer pequena se comparada com a atual, de 1.200. Porém, na época, era um número considerável: em três anos, a GM produziu o mesmo total de veículos em circulação em todo o país, no ano da fundação da empresa. Ou, em outras palavras, a produção da GMB dobrou o número de veícu-

los da frota brasileira em 3 anos.

A empresa dava especial atenção na capacitação e especialização da mão-de-obra, em programas de treinamento ao desenvolvimento técnico pessoal. Seus funcionários da linha de montagem e de serviços, inclusive mulheres, e os das concessionárias, chamadas de agências, a maioria imigrantes, tiveram a oportunidade de frequentar os cursos da Escola Técnica e da Escola de Aperfeiçoamento de Mecânicos.

Ao mesmo tempo, a GM organizava exposições em várias cidades para apresentar os novos modelos de carros que fabricava. O Oldsmobile, por exemplo, foi apresentado ao público em um "monumental desfile", segundo relatos da época. "A Grande Exposição da General Motors", anunciada com estardalhaço com cartazes colados nos bondes, anúncios em rádios e campanha publicitária nos jornais do Rio de Janeiro, São Paulo, Santos e Campinas, apresentou 60 automóveis modelo 1927.

A imprensa noticiou que mais de 40 mil pessoas visitaram a Exposição, entre 11 e 19 de dezembro de 1926, na rua da Consolação, em São Paulo. Na noite da abertura, 100 automóveis recobertos com pano branco - para despertar a curiosidade dos transeuntes - desfilaram pelas principais "artérias" da cidade. Cada carro trazia um car-



Teste do Chevrolet movido a gasogênio, em 1944, em Interlagos, antes da II Guerra

taz chamando para a exposição. Um aeroplano sobrevoou a cidade, lançando pequenos panfletos com uma "Mensagem do Ar", o anúncio do evento e um envelope com bilhetes que dava ao portador o direito de candidatar-se ao sorteio de um Oldsmobile.

O *Jornal do Comércio*, de 19 de dezembro de 1926, escreveu: "dado o extraordinário desenvolvimento que o automobilismo tem tido ultimamente no Brasil e especialmente em São Paulo - o que nada mais é do que a consequência natural da falta de meios de comunicação e da vasta extensão do nosso território - tudo que se relacione com o aperfeiçoamento do automóvel desperta vivo interesse no nosso povo. É justamente o que se dá com a exposição da General Motors do Brasil, cujo êxito excedeu as perspectivas mais otimistas. E esse interesse é de todo justificado pelo fato de que a exposição da grande companhia de automóveis se caracteriza pelo seu aspecto todo diverso de tudo quanto até aqui temos visto nesse gênero em São Paulo. Dizendo isso, queremos nos referir ao caráter instrutivo do certame, pois ali se vêem demonstrações práticas do funcionamento, da resistência e da beleza do automóvel, assim como das vantagens que decorrem dos melhoramentos ora introduzidos nos novos modelos".

SÃO CAETANO DO SUL, 1930 –



Detalhe da antiga loja de Cassio Muniz S/A, à Rua São Bento, 12, vendo-se o Oldsmobile que realizou o reide, em 1910

General Motors

Com apenas dois anos de atividades e a marca de 25.000 veículos montados, a GM brasileira demonstrou que veio para ficar ao começar a construção de uma nova fábrica em São Caetano do Sul, numa área descampada do subúrbio, com 45 mil metros quadrados, ao lado da via férrea que ligava São Paulo ao porto de Santos. A primeira picaretada num descampado cheio de mato, na presença de autoridades da região e dirigentes da GM, aconteceu no dia 24 de setembro de 1927. Em outubro de 1929 a nova fábrica entrou em operação, cinco meses antes de sua inauguração oficial.

Inesperadamente, porém, a euforia econômica e social foi interrompida pela famosa quebra das bolsas de Nova Iorque e Chicago. O dia: 29 de outubro de 1929, o mesmo mês de início da monta-

gem na nova fábrica de São Caetano do Sul. Em poucas horas, 70 bilhões de títulos perderam o seu valor. Como numa cascata, 85.000 empresas e mais de 9.000 bancos vão à falência, somente nos Estados Unidos. Os preços despencam; os empresários suicidam-se, queimam-se produtos, máquinas são destruídas, rebanhos dizimados, numa tentativa desesperada de conter o preço. É a Grande Depressão. Nos Estados Unidos, Canadá e Europa, a General Motors precisou reduzir em 75% sua produção, no período de 1929 a 1933.

O Brasil não escapou da onda de falências, desemprego em massa, retração da produção e do comércio. As exportações de café, que sustentavam a economia brasileira basicamente agrícola, reduziram-se drasticamente, apesar da queda contínua dos preços interna-

“ O primeiro veículo motorizado a chegar ao Nordeste brasileiro foi um ônibus importado em 1900. Fazia o transporte de passageiros entre Recife, capital de Pernambuco, e Goiana, a mais importante cidade do Estado. Transitava por uma histórica estrada por onde já haviam passado Frei Caneca e o próprio imperador Pedro II. ”

“ José do Patrocínio foi também o autor de um dos primeiros acidentes com veículos no Rio de Janeiro. Junto com seu amigo, o poeta Olavo Bilac, que estava aprendendo as lições de *chauffeur*, dava um giro pela Tijuca, quando atirou o carro contra uma árvore. Ambos se contundiram ligeiramente, mas o carro precisou ser rebocado - por uma junta de bois - e não voltou mais a andar. ”

“ Em 1921 havia no Estado de São Paulo 6.588 veículos e 329 caminhões. Trinta anos depois, em janeiro de 1951, existiam 36.824 veículos, 17.203 caminhões e 1.457 ônibus, que começaram a surgir em 1924. Em 1954, de um total de 240.174 carros e caminhões, 60.649 eram Chevrolet, o que representava 25,25%. ”

“ A Associação dos Manufatureiros de Automóveis informou, em 1952, que havia mais de 78 milhões de automóveis em circulação, em todo o mundo. ”

“ Fica proibido o trânsito de gado pela avenida Paulista. Os infratores incorrerão na multa de 50 mil réis”. Câmara de São Paulo, 26 de abril de 1894. ”

“ Antonio Prado Júnior realizou também a primeira viagem de automóvel entre São Paulo e Santos, em 1908, com um carro motobloc de 30hp. ”

cionais do produto. Muito café também foi queimado por aqui.

O período compreendido entre 29 e 32 foi de rigor absoluto em todas as despesas da GM brasileira. As vendas caíram vertiginosamente, a partir do *crash* americano. Graças ao trabalho de propaganda que vinha sendo desenvolvido desde sua chegada no país, a GM conseguiu comercializar 17.741 unidades no ano fatídico. Mas, em 1930 foram vendidos somente 4.051 carros de passeio, número que caiu para 3.573 em 1931 e 1.566 em 1932.

A fábrica de São Caetano do Sul, inaugurada em plena crise, no dia 12 de agosto de 1930, precisaria no mínimo manter a produção. Não conseguiu. Dos 1.500 empregados da nova fábrica, várias centenas perderam seus empregos. No departamento de Contabilidade, dos 60 funcionários restaram apenas seis no auge da crise.

Como as dificuldades pareciam intranponíveis, a direção da GMB decidiu fechar a fábrica recém-inaugurada e interromper a produção. Porém, alguns dias depois, para surpresa geral dos empregados, veio a contra-ordem: o trabalho seria retomado imediatamente. O fato é que, em 1932, o governo paulista adquiriu o estoque inteiro de veículos e ainda solicitou a cooperação da empresa na retaguarda civil da mobilização militar - as dependências da GM em São Caetano se tornaram uma extensão dos quartéis da Revolução Constitucionalista.

Em meados da década de 30, a fábrica já estava concluída. A cidade, ao seu redor, também havia

mudado. Onde cinco anos antes era um descampado, hoje havia um número crescente de casas, ruas e bairros onde os trabalhadores se instalaram. A produção aumentava - em 36 foi montado o veículo de número 100.000 -, a economia parecia entrar nos eixos e São Caetano fixava-se como um pólo geográfico e econômico do futuro município, emancipado definitivamente em 1948.

Mas eclodiu a 2ª Guerra Mundial, em setembro de 1939 e, mais uma vez, o mercado se retraiu. A General Motors sobreviveu, adaptando veículos para receberem aparelhos de gasogênio (combustí-

vel alternativo que substituiu a gasolina) e fabricando 9.167 veículos para uso militar e civil.

BRASIL, 1950 – População: 52 milhões de habitantes (67% deles na zona rural)

Frota nacional: 528.000 veículos (276.000 automóveis, 236.000 caminhões, 16.000 ônibus, média de um veículo para cada 100 pessoas)

Diversificar para crescer. Dizendo assim, parece fácil. Não foi. Foi necessário reconstruir a economia, readequá-la ao mercado. O governo brasileiro do presidente Dutra empenhava-se no fortalecimento de uma política nacional de transportes. Para a indústria automobilística, as perspectivas eram otimistas.

A GM do Brasil, no entanto, procurou ampliar seu leque de produtos oferecidos ao cliente, aumentando sua presença no mercado nacional. Dividiu-se em dois grandes ramos: Veículos e Não-Veículos. No primeiro, intensificou a produção de caminhões e ônibus, as principais demandas na área de transporte, na época (os bondes eram insuficientes), e colocou novos modelos de veículos de passageiros na praça. No segundo, aumentou sobremaneira a fabricação e comercialização de peças (motores, diferenciais, baterias, rolamentos etc.) e investiu no setor da refrigeração comercial e doméstica. Foi assim que os refrigeradores Frigidaire começaram a ser produzidos na fábrica em São Caetano do Sul, de lá para as lojas e cozinhas das mulheres brasileiras.

A siderúrgica de Volta Redon-



General Motors

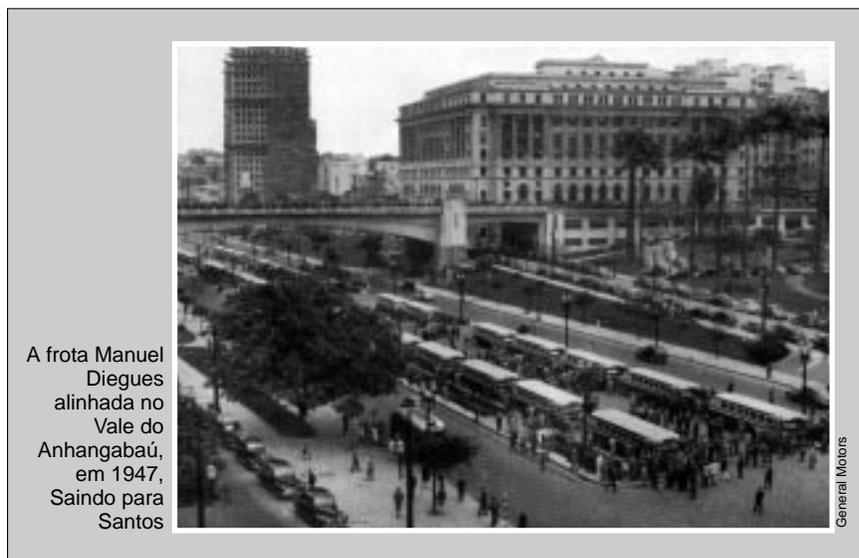
A tradicional rua 15 de Novembro, onde se concentrava boa parte dos estabelecimentos bancários de São Paulo, aparece na foto (tirada da esquina com a rua da Quitanda, em direção à praça Antônio Prado), tal como era por volta de 1910

da, recém-inaugurada, permitiu que, em 1948, a GM produzisse sua primeira carroceria inteiramente metálica. Em janeiro de 51, quando comemorou a produção do milésimo ônibus, começou a circular o *GM Coach*, para 70 passageiros, com chassi e motor diesel importado dos Estados Unidos. Os caminhões Tigre e Gigante ainda eram importados mas a empresa desenvolveu outros modelos, além de furgões com diversas capacidades de carga.

A base da consolidação da indústria automobilística nacional surgiu em junho de 1956, com a criação do Geia (Grupo Executivo da Indústria Automobilística), que tinha por meta a nacionalização dos meios de transporte - proposto pelo presidente Juscelino Kubitschek. Ciente de que o mercado brasileiro era promissor, a GMB já tinha adquirido uma área de 70 alqueires no município de São José dos Campos, no Vale do Paraíba e a construção da primeira fundição para a fabricação de motores nacionais estava adiantada.

Assim foi possível que, em dezembro de 1958, a GM apresentasse o seu primeiro caminhão Chevrolet brasileiro que tinha 44% de nacionalização, em peso, sobre todos os seus componentes - 4% acima do mínimo exigido pelo Geia.

SÃO JOSÉ DOS CAMPOS, 1958 – Devidamente equipado com uniforme de segurança, o presidente Juscelino despejou uma caçamba de ferro fundido num molde de



A frota Manuel Diegues alinhada no Vale do Anhangabaú, em 1947, Saindo para Santos

General Motors

bloco do motor. Estava assim oficialmente inaugurado o complexo industrial de São José dos Campos, no dia 10 de março de 1959. A fundição de Ferro e a fábrica de Motores, porém, já operavam normalmente: o primeiro motor fundido, forjado e usinado no Brasil fora entregue no dia 4 de dezembro do ano anterior.

A oficina de usinagem e de montagem do motor foi erguida numa área de 27.000 metros quadrados. Para a concretagem dos edifícios e da fundição foram gastos 90.000 sacos de cimento e quase 600 toneladas de ferro. O Brasil tinha pressa. A GMB acompanhou: em 1960, já tinha produzido 10.000 motores.

SÃO CAETANO DO SUL, 1968 – O chão estava devidamente sedimentado. A GM aumentou em 28.000 m² a área construída, elevou o número de funcionários de

5.130 para 8.155, modernizou o ferramental. E lançou o Chevrolet Opala, produzido na fábrica de São Caetano, o primeiro veículo de passeio projetado e construído no Brasil, um automóvel de porte médio que encerrou seu ciclo de vida 24 anos depois, com a marca de 1.000.000 de unidades vendidas.

A produção da GM do Brasil cresceu 630% no período entre 1968 e 1974, com a ampliação do mercado interno e das exportações. O enorme sucesso de vendas do Opala impulsionou a empresa a trabalhar para atender a outro desejo dos clientes: um veículo pequeno, econômico, ágil e de toque esportivo, a ser fabricado em São José dos Campos.

Para o lançamento do Chevette, a população da fábrica pulou de 3.000 para 8.000 funcionários; foram construídas novas instalações, ampliadas outras (especial-

“ A primeira viagem de automóvel entre São Paulo e Curitiba realizou-se em fins de setembro de 1913. Os senhores Washington Luiz e Antonio Prado Júnior levaram exatos 12 dias para percorrer 800 quilômetros. ”

“ Em 1948, o governo federal aplicou Cr\$ 130.000.000,00 em trabalhos de construção da rodovia Rio-Bahia. Trabalharam nela cerca de 20 mil operários, 17 engenheiros e 63 empreiteiros. ”

“ Em 1949, a General Motors tinha 401.326 funcionários. Em 1925, no Brasil, eram 1.500 empregados de 22 nacionalidades diferentes. Hoje, no mundo, são 650.000 mil pessoas. ”



Foto do tradicional luminoso da GM, instalado no terraço do edifício São Pedro, na Praça Ramos de Azevedo. O painel publicitário estendia-se numa largura de 28 metros, tendo oito metros de altura. Imagem de 1955

mente fundição e fábrica de motores). Quando atingiu 20 anos de idade, o Chevette foi descontinuado, com mais de 1.250.000 veículos vendidos.

Os anos 80 marcaram o conceito do veículo mundial, aquele que atendia às necessidades e exigências de vários países onde pudesse ser lançado. Foi então que a GM começou a fabricar o Monza, lançado em maio de 1982, com significativos avanços tecnológicos e que liderou as vendas em seu segmento por três anos consecutivos. Em agosto de 1996, com um saldo de 950.000 unidades vendidas no Brasil, Chile, Venezuela, China, Colômbia, Uruguai e muitos outros países, o veículo teve sua produção desativada.

E vieram, num tempo muito

menor, graças à rapidez dos tempos modernos, mais e mais produtos: Kadett (1989 a 1998, com 459.068 unidades vendidas), Omega (1992 a 1998, 12.221 veículos comercializados), Vectra (lançado em 1993), Corsa (1994), S10 e Blazer (1995), Silverado (1997), Astra (1998), além da linha de pick-ups e caminhões GMC.

INDAIATUBA, 1972 – Uma antiga fazenda com 1.127 hectares transformou-se em 40 quilômetros em 12 pistas de testes e sofisticados laboratórios de segurança veicular, ruídos, vibrações e emissões, onde são testados os veículos Chevrolet e GMC. É assim o Campo de Provas da Cruz Alta, o mais completo da América Latina e o terceiro, em grandeza, da GM, no mundo. A al-

ta tecnologia do CPCA convive harmoniosamente com uma exuberante reserva florestal de 4,6 milhões de m², habitada por pássaros variados e capivaras, entre outros animais nativos da região.

SÃO CAETANO DO SUL, 2000 – A General Motors está comemorando 70 anos de instalação em São Caetano do Sul e 75 anos no Brasil. A sede da empresa continua sendo na aprazível cidade que a acolheu nos idos dos anos 30. Porém, o ambiente é outro. Não fosse a preocupação da empresa em manter a sua história, com a criação do Museu GM, em conjunto com o trabalho desenvolvido pela Fundação Pró-Memória de São Caetano, as novas gerações não teriam a oportunidade de conhecer os desafios que foram vencidos no passado.

A cidade e a GM cresceram juntas, numa ajuda mútua ao longo dos anos. Hoje a GM expandiu suas unidades fabris e comerciais - em Mogi das Cruzes, Sorocaba e inaugurou em julho a fábrica de Gravataí, no Rio Grande do Sul. Mas São Caetano do Sul continua sendo o centro de suas operações. São Caetano abraçou - literalmente - a General Motors. E a empresa não abre mão desse abraço: pretende permanecer na cidade até... o ano 3000, quem sabe? (VC).

“ Salvador, Bahia, 12 de maio de 1871. Registro de uma invenção do jurista Francisco Antonio Pereira da Rocha: "uma locomotiva de rodas revestidas de borracha, movida a vapor, percorreu lugares planos e ladeiras sem o auxílio de trilhos. A grande vantagem é que suas rodas não se aprofundam em terreno não pedrado, transpõem com segurança a mais íngreme ladeira, não produzem barulho em sua marcha e, no caso de desastre, não causam tão graves danos como os causados pelos bondes ”

“ Por volta de 1950, a cidade de São Paulo tinha o apelido de "capital do barulho", em virtude da "zoada infernal das buzinas dos automóveis nas ruas". Em maio de 1953, a Diretoria do Serviço de Trânsito proibiu o uso da buzina na área central da cidade. O problema não era menor em Nova Iorque: lá, os motoristas que insistissem em buzinar eram passíveis de pena de prisão por 10 dias. Em compensação, em Belgrado, capital da Iugoslávia, o uso da buzina era obrigatório. Num cruzamento, se o motorista fosse adiante, deveria dar uma buzinação. Se desejasse virar à esquerda, duas buzinas e, à direita, três. ”



1



2



3



4



5



6

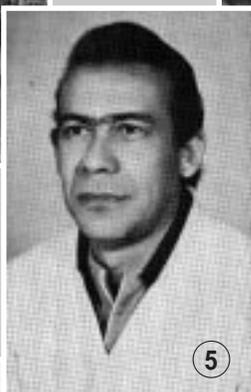
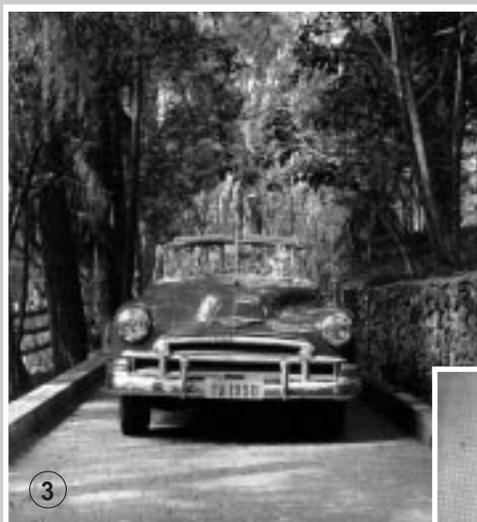


7



8

1 - Comemoração da produção do 25.000º Chevrolet no Brasil, em 17 de setembro de 1927; 2 - Construção de prédio em São Caetano para armazenamento de 600 veículos, seção de peças e assistência. 1949; 3- Marco de produção do 75.000º refrigerador Frigidaire na fábrica da General Motors do Brasil em São Caetano, 21 de outubro de 1955; 4 - Equipe de futebol do GMEC bi-campeã. 1949/1950; 5 - Década de 1950. Leonardo Sperate e participantes do GM Mirim; 6 - General Motors do Brasil e GMEC durante inauguração do Viaduto dos Autonomistas. Presença do Governador do Estado de São Paulo, Professor Lucas Nogueira Garcez. 28 de Julho de 1954; 7 - Abril de 1936 - Produção do 1000º veículo produzido na fábrica de São Caetano. Em pé, da esquerda para a direita, Lester Kelly (viria a ocupar o cargo de diretor-presidente da empresa entre os anos de 1955 e 1958) e John Fouse; 8 - Visita de familiares dos mini-empresários à linha de produção de cabides existente. Maio de 1999.



1 - Revista *Vida* na GM. Novembro/Dezembro 1956; 2 - Caravana entrando no centro da cidade, pela Avenida São João - Revista *Vida*. Janeiro/Fevereiro 1957; 3 - Chevrolet 1950; 4 - Representando o Prefeito Municipal de São Caetano do Sul, Manoel Claudio Novaes, desata fita simbólica, reabrindo oficialmente a piscina do GMEC - Revista *Vida*. Maio/Junho de 1954; 5 - Sylvio Pélico, ferramenteiro da GM, vereador eleito para Câmara Municipal de São Caetano do Sul. Revista *Panorama*. Janeiro/Fevereiro de 1983; 6 - Chevrolet Comercial.1942; 7 - Chevrolet Comercial na rua Marechal Deodoro, em 1931.

Pinheiro Neto destaca integração total da empresa com o Município

Integração total da empresa com a cidade, sublinha José Carlos Pinheiro Neto, vice-presidente da General Motors no País, responsável por Relações Públicas e Governamentais e Exportação, e também presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. A cidade, atualmente, envolve a empresa - lembra o vice-presidente ao recordar o fato de que a instalação da fábrica, há sete décadas, impulsionou o crescimento local e regional.

O comando da General Motors brasileira está situado em São Caetano do Sul, onde são produzidos todos os modelos dos veículos Astra e Vectra e uma versão do Corsa. Há 72 anos, mais exatamente em 1928, um ano depois de terem sido iniciadas as obras da fábrica de automóveis em São Caetano, a GM já comemorava a produção de seu caminhão de número 50 mil. Consciência das responsabilidades sociais é um elemento fundamental na política da empresa, destaca



Pinheiro Neto, que prevê participação crescente da GM no desenvolvimento do Município. A seguir, trechos da entrevista concedida a *Raízes*.

Raízes - Como foi a vinda para São Caetano?

Pinheiro Neto - Pouco de-

pois de chegar ao Brasil, em janeiro de 1925, instalando-se em galpões alugados no bairro do Ipiranga, a GM viu que precisaria expandir-se. A decisão por São Caetano deveu-se à localização considerada perfeita para a instalação de uma fábrica de automóveis. Depois de adquirido o terreno e efetuado o planejamento, iniciamos a construção no dia 24 de setembro de 1927.

Raízes - Quando começou a produção de veículos em São Caetano do Sul?

Pinheiro Neto - *Praticamente um ano depois do início das obras começamos a produzir. Foi no dia 1º de Outubro de 1928, ano em que a GM já comemorava a produção do 50.000º veículo. Nesse início eram apenas caminhões. Mas a devida inauguração oficial foi em 1930.*

Raízes - Como era São Caetano do Sul naquela época?

Pinheiro Neto - *Aqui já existiam, dentre outras, a Ce-*





râmica São Caetano e as Indústrias Matarazzo, mas a nossa chegada certamente contribuiu para acelerar o desenvolvimento de São Caetano do Sul, principalmente à volta da propriedade. Hoje, quando vemos fotografias daquele tempo, orgulhamo-nos bastante pelo impulso que a GM deu à região. A cidade atualmente envolve a GM e nossa participação na arrecadação do Município beira os 50%.

Raízes - Como é o relacionamento com a população da cidade?

Pinheiro Neto - *A integração da GM com a cidade é total. Temos o maior cuidado que se pode imaginar com o meio ambiente e o todos constatarem e ficam admirados como aqui não se escutam ou se notam emissões de ruídos, gases ou fumaças. Aqui mesmo, do meu escritório, escuto pássaros cantando em meio às muitas árvores que existem na fábrica. A Câmara Municipal aprovou a lei que cria o Dia do Chevrolet, comemorado no terceiro domingo de julho, uma evidência da participação da GM na cultura da cidade. A GM faz parte da paisagem de São Caetano do Sul.*

Raízes - O que existe na fábrica de São Caetano do Sul?

Pinheiro Neto - *Aqui são produzidos uma versão do Corsa e todos os Astras e Vectras. Na produção propriamente dita, temos a total estampagem das carrocerias, a funilaria, onde a carroceria é armada em complexos dispositivos de soldagem, a pintura e a montagem final. Os motores e transmissões são produzidos na fábrica de São José dos Campos. É aqui em São Caetano que se encontra a administração da General Motors do Brasil. Há também o Centro Tecnológico,*



onde se encontram a Engenharia de Produto e os estúdios de Design.

Raízes - Existe envolvimento da GM com a comunidade de São Caetano do Sul?

Pinheiro Neto - *A GM tem total consciência de suas responsabilidades sociais e para isso mantém programas de longo alcance perante a sociedade. É um bom exemplo O Empresário do Futuro, uma fábrica-mirim de cabides, em que jovens de 14 a 16 anos tomam contato com um autêntica indústria, preparando-os para a vida profissional. E, pelo Instituto General Motors, a GM toma parte em inúmeros projetos de natureza social, sempre visando ajudar os segmentos mais carentes da população.*

Raízes - Alguma mensagem especial nesta marca de 70 anos da fábrica de São Caetano do Sul?

Pinheiro Neto - *Estendemos nossos festejos aos munícipes de São Caetano e aos leitores de Raízes, pois temos todos os motivos para comemorar e participar cada vez mais do desenvolvimento do Município e também deste nosso imenso País.*



Fundação Pró-Memória

André Beer

Beer sonha com o Museu da GM, para marcar simbiose com a cidade

Enquanto afirma, convicto, que *São Caetano é o berço da GM no Brasil, porque as instalações na Avenida Presidente Wilson foram apenas um acidente*, André Beer confessa estar aguardando a realização de um *sonho maior*: a instalação do Museu General Motors na cidade. Fala com a autoridade de quem passou quase 50 dos 68 anos de vida dentro da corporação, chegou à vice-presidência e teve papel decisivo em momentos fundamentais para a empresa: a produção do primeiro automóvel da marca no Brasil, o Opala, a reformulação da fábrica de São Caetano para a produção mundial do Monza, o surgimento do sindicalismo forte e das greves no Grande ABC, as crises do petróleo, a direção da Anfavea (entidade que congrega os fabricantes nacionais de veículos), a interlocução com os governos federal, estadual e municipal. *Na minha análise, houve um belo casamento entre as duas entidades, a empresa privada, representada pela Anfavea, e o poder público: houve problemas, houve discussões,*

mas as soluções sempre foram encontradas, sentencia. Mas ele também fala sobre a infância e adolescência, passados parcialmente em São Caetano, das lembranças de uma cidade menor e sem infra-estrutura, de violinos, orquestras e outros fatos que marcaram a sua própria vida.

Este verdadeiro *cidadão do Grande ABC*, como se auto-intitula (nasceu no Vila Valparaíso, então Distrito de São Bernardo, antes do desmembramento dos Municípios), presta assessoria à presidência da



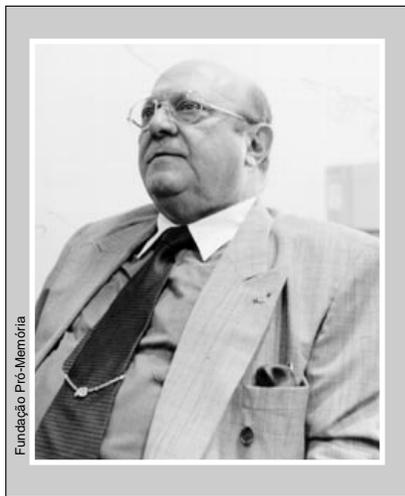
General Motors a partir de janeiro do corrente ano. Fundou sua própria empresa de consultoria em São Paulo, mas continua ligado à região e, em especial a São Caetano. Muito em função de fatores emotivos. De um lado, uma filha reside na cidade. De outro, participa de inúmeras entidades, sobretudo no campo filantrópico. *Faz parte de meu íntimo*, comenta. Além de ter sido ativo na fundação da Beneficência Portuguesa de São Caetano, também é conselheiro do Hospital São Caetano; tem papel atuante no Lar Irmão Alexandre; ainda, continua vinculado ao Lions Clube-Centro, mantenedor de um asilo, sendo também presidente honorário do Clube dos 30, dentro da GM. Já em São Paulo, é curador da Fundação Zerbini, mantenedora do Instituto do Coração e conselheiro da AACD. *Só posso agradecer a maneira pela qual fui recebido pela cidade e todas as oportunidades que a General Motors me deu de construir uma vida profissional digna e honrosa e dar condições muito especiais para minha família*, sentencia.

Para André Beer é fácil explicar a interligação da GM com a cidade: a empresa chegou em 1929, quando não havia mais do que outras três grandes fábricas no Município. *Entendo que a GM alavancou o grande progresso de São Caetano, porque foi a única empresa que cresceu na cidade. Quando ingressei na GM, em 1951, havia cerca de mil empregados, e conhecia quase todos pelo prenome. Hoje, há quase dez mil funcionários no Município, o que equivale a uma comunidade de mais de 40 mil pessoas ligadas à empresa dentro de São Caetano.* O crescimento da fábrica foi propulsionado em meados dos anos 50, com a criação do Grupo Executivo da Indústria Automobilística, durante o governo do presidente Juscelino Kubitschek, cujo objetivo era nacionalizar a produção de veículos.

A GM foi privilegiada por estar instalada em São Caetano: houve diálogo fácil com o Poder Público, muita compreensão da comunidade. O mais importante é que a cidade gosta da empresa. Torna-se difícil ficar onde não gostam de nós, explica. E sublinha que a empresa granjeou admiração, respeito e carinho da cidade, oferecendo, em contrapartida, tratamento adequado aos colaboradores e à própria comunidade. Cita como exemplo objetivo da participação proativa da corporação com a comunidade a doação de uma rede de computadores à Associação dos Pais e Amigos dos Excepcionais, ano passado. *Houve uma combinação feliz que permitiu o crescimento da companhia, junto com o Município, com bom astral,* diagnostica.

Começou a trabalhar na GM em 1951: fazia o custo industri-

al da primeira geladeira fabricada no Brasil, a *Frigidaire*. Mas passou quatro anos, entre 1947 e 1951, tentando conseguir esse emprego. Em 47, trabalhou numa concessionária da montadora em Santo André. Depois, algum tempo em São Paulo e também na Swift, novamente em Santo André. Era uma época que coincidiu com a segunda campanha pela autonomia de São Caetano e a criação do Município. Afirma que realizava um grande sonho profissional



ao ingressar na montadora: *E, felizmente, estive no lugar certo e na hora certa.*

INTEGRAÇÃO – Beer salienta preocupação com os problemas sociais e com os aspectos humanos nas relações de trabalho. Afirma que os governantes do País, muitas vezes, acabam esquecendo que a criação de novos empregos é provavelmente a melhor forma de resolver grande parte das dificuldades e desigualdades sociais do Brasil. *O acervo mais importante que uma empresa pode ter é o ser humano e não as máquinas, que podem ser compradas, lembra.* A crença deste *self-made man* na importância

das ações individuais para alterar o meio ambiente que envolve a todos pode ser medida por uma frase sintética: As pessoas comandam as ações; nós fazemos o bem ou o mal.

O interesse em integrar pessoas também o conduziu a sugerir a criação do *Clube dos 30* dentro da GM, com o objetivo de congregar funcionários com 30 ou mais anos de trabalho na corporação. *Em 1965, os veteranos da companhia, que haviam completado 40 anos de GM, decidiram fundar um clube, que congregava algumas pessoas, mas que não conseguia ampliar-se. Quinze anos atrás, comecei a conversar com os meus colegas, observando que as coisas mudaram, tendo em vista o fato de que os colaboradores estavam saindo antes de completar 40 anos de trabalho. O Clube dos 30 seria a oportunidade de integrar e relacionar pessoas, mostrar o devido respeito e melhorar o relacionamento entre elas.* Há catorze anos, foi promovido um jantar de final de ano em que todos os colaboradores da empresa com 30 anos ou mais foram apresentados. *Inclusive os que já estavam aposentados,* observa Beer. Mas destaca o fato de que ainda hoje muitos continuam prestando serviços à GM. *Quando promovemos algum evento, levamos o pessoal do Clube dos 30. Conhecem a empresa, não precisam de treinamento. E fazem tudo com muito orgulho. Você tem um embaixador da empresa. Isso tem sido assim em eventos internos e externos.*

CASAMENTO – Quando discorre a respeito do relacionamento da GM com a cidade que a abriga há sete décadas, André Beer

repete, várias vezes, a palavra *casamento*. Observa que a simbiose entre a corporação e o Município começou há muito tempo: a cada crescimento da empresa a cidade mostrava mutações. Um dos fatos mais significativos, em sua opinião, foi o alargamento da Avenida Goiás, nos anos 70, durante a gestão do então prefeito Walter Braido. *Já produzíamos o Opala e a cidade mostrava necessidade de promover mudanças no trânsito, devido ao volume elevado de veículos que trafegava na cidade. Meu amigo Braido soube compreender que a ampliação não poderia ser feita às custas da empresa, que gerava empregos e divisas para o Município.* As reivindicações da GM, no entender de Beer, sempre foram muito transparentes, corretas e, assim, as expansões da empresa em São Caetano prosseguiram, a despeito do fato de que empresas engolfadas em centros urbanos tendem a mudar-se. *Sempre avaliamos o impacto de uma saída da GM sobre a cidade. O dirigente que não consegue avaliar as consequências do que faz não é um cidadão responsável.*

A expansão da infra-estrutura também sinalizou os saltos qualitativos de São Caetano, comenta, porque nos anos 50 o sistema viário era precaríssimo e as redes de água e esgotos, inexistentes. *Quando mudei em 1959 para o Bairro Barcelona, então ainda Vila Barcelona, minha água era de poço. Não havia nenhum comércio adequado, exceção aos armazéns de secos e molhados. Tampouco havia iluminação pública. Em suma, era uma grande vila, recorda. Tudo evoluiu. Mas existe um defeito: antigamente, o ar da região era*

melhor...e a natureza também. Mas as áreas alagadas também eram maiores. Lembro-me que, em minha infância, tomava-se banho numa lagoa da Avenida Atlântica (divisa atual entre Santo André e São Bernardo) e também no córrego dos Meninos. Em sua opinião, a autonomia fez bem a São Caetano, porque a renda própria surgiu com a política do governo federal de substituir importações de veículos com a implantação da indústria automobilística no País.

São Caetano não tem motivo algum para não se orgulhar de



si própria, proclama Beer, mencionando as conquistas do Município, inclusive 100% de infra-estrutura e políticas públicas muito recentes que considera adequadas nos mais diversos setores, tais como, por exemplo, o da redução das alíquotas do ISS para atrair novas empresas. Salienta também que o valor intelectual do Centro Tecnológico da empresa, situado nas instalações da antiga Tecelagem Nice, é enorme. Eles estão sempre trabalhando em novas tecnologias. Tenho certeza de que, no futuro, a ciência descobrirá certo tipo de autopropulsão, e haverá veículos capazes de le-

vantar vôo. Não teremos mais congestionamentos. Pelo menos, aqui embaixo...brinca. Mas garante que o futuro da GM, na cidade, está limitado às suas propriedades atuais. Não há mais como avançar sobre áreas residenciais. Existe possibilidade, limitada, de expansão vertical. O futuro? Produção máxima, com eficiência e racionalização para produzir veículos de médio e alto porte e manter-se na cidade durante séculos. O futuro de São Caetano está interligado com o futuro da General Motors, sentencia.

Também sublinha que o mundo reconhece hoje que o terceiro milênio será a *era da área de serviços*. Lembra que haverá crescimento vertical na cidade e o Município precisa iniciar, desde já, um trabalho para receber o crescimento e sediar empresas que darão atendimento nos mais variados setores, inclusive no desenvolvimento de pesquisas. *A qualidade de vida é fundamental e São Caetano precisa preocupar-se com isso, com mais áreas de lazer. O Grande ABC, por sua vez, deveria pensar seriamente no ecoturismo nas áreas situadas junto à Serra do Mar.*

MÚSICA – Existe um entrelaçamento pessoal forte entre a General Motors, seu ex-vice-presidente e a cidade: desde menino, Beer visitava o Cemitério do Bairro Santa Paula, onde está sepultado o avô materno. *E o cemitério fica de frente à GM. E eu pensava no tamanho da empresa e como seria trabalhar ali.* Filho de imigrantes iugoslavos, oriundos de uma área multiétnica que havia feito parte do Império Austro-Húngaro antes da Primeira Guerra Mundial, conta que os

pais se conheceram em São Caetano. Quando o avô materno faleceu, a avó retornou à Iugoslávia. Mas a filha, mãe de André, permaneceu no Brasil.

A antiga Vila Paula era uma espécie de reduto de imigrantes da Europa Centro-Oriental nos anos que se seguiram ao conflito de 1914-18. Ali havia húngaros, alemães étnicos (os chamados *Donauschwaben*), iugoslavos, romenos, uma escola de língua alemã e um clube alemão, o Teuto. Beer estudou música, uma hora por dia, dos quatro aos onze anos de idade. O motivo era simples: o pai, José, nascido na cidade iugoslava de Sombor, formou-se marceneiro, mas também havia estudado música. *A grande paixão da vida dele eram a música e os instrumentos. Durante muitos anos, trabalhou como marceneiro em São Bernardo. Foi ele quem praticamente ensinou os marceneiros a produzirem móveis folheados. Trabalhou na Vera Cruz, fazendo os estúdios, forrados com madeira. Finalmente, montou sua própria oficina em Santo André, onde produzia móveis e - instrumentos!* rememora.

André Beer tocava, com o pai, nas festas do Teuto, na Vila Paula, em São Caetano. Parada



Fundação Pro-Memória

obrigatória na rua Martim Francisco, uma quadra abaixo, para visitar o tio, José Lauer, barbeiro durante mais de 50 anos no mesmo local. Até os 15 anos, tocou violino na banda dirigida pelo pai a quem comunicou que iria aprender um novo instrumento - acordeão. Era o instrumento da época. *Uma semana depois, meu pai dava-me de presente um acordeão, para que eu não deixasse a música.* Aos 17 anos, formou a própria orquestra, a *Yankee*. Em Santo André, a *Yankee* apresentou-se em clubes de grandes empresas, como o da Pirelli e da Rhodia, e fez as domingueiras do Clube Aramaçan. Também tocou em São Bernardo e Ribeirão Pires e

no antigo Clube Comercial, em São Caetano. *Foi divertido. Larguei a orquestra: havia sido apertado pelo chefe. Ou tocava ou progredia na GM. Estava sendo promovido...* Ainda durante um ano acompanhou os destinos da orquestra, que se desfez em seguida. Entre 1954 e 1955, foi diretor musical da Rádio Clube de Santo André, com programa de auditório, coisa muito na moda então. As preferências musicais de André Beer? Grandes bandas, como a de Glenn Miller, cantores *boa voz e músicas inteligíveis*, como Gal Costa, Frank Sinatra.

Os violinos de José Beer, produzidos por ele próprio, o filho doou à Fundação das Artes de São Caetano. *Cheguei a ver os meninos usando os instrumentos. Fiquei muito feliz*, observa. José Beer chegou a fabricar contrabaixos na época da Segunda Guerra Mundial e os instrumentos passavam por importados, tal o grau de perfeição. Ele chegou a ser conhecido como o *consertador de violinos*. Era capaz de deixar novo em folha qualquer violino e, quando alguém perguntava se não era um novo que estava sendo entregue no lugar do velho, o imigrante iugoslavo respondia: *Se fosse novo, custaria mais caro!* (AJ).



Fundação Pro-Memória





Arnaldo Jurowsky durante entrevista à Fundação Pró-Memória

Pharmacia Européia e General Motors: quarenta anos de vizinhança

Quem chegou primeiro na Avenida Goiás: a Pharmacia Européia ou a General Motors do Brasil? É com o depoimento do engenheiro civil Arnaldo Jurowsky, funcionário da General Motors por 37 anos, e filho do fundador da farmácia, Isaac Jurowsky, que vamos conhecer a história desta longa e harmoniosa convivência, já que entre ambas instituições, houve uma série de coincidências históricas, ligadas ao desenvolvimento urbano de São Caetano e aos antigos moradores da Vila Paula (hoje Bairro Santa Paula).

Meu pai, Isaac Jurowsky, chegou ao Brasil em 1929, vindo da Rússia onde nasceu em 1892. Creio que depois de um ano e meio no país é que ele montou a farmácia Européia. Ele era formado em farmácia na Rússia. Quando ele chegou, foi diretamente para a Vila Zelina, São Paulo, devido à grande concentração de russos, lituanos, ucranianos, que ali moravam. Inicialmente, começou trabalhando como vendedor ambulante, oferecendo diversos produtos de porta em porta. Depois foi vender terre-

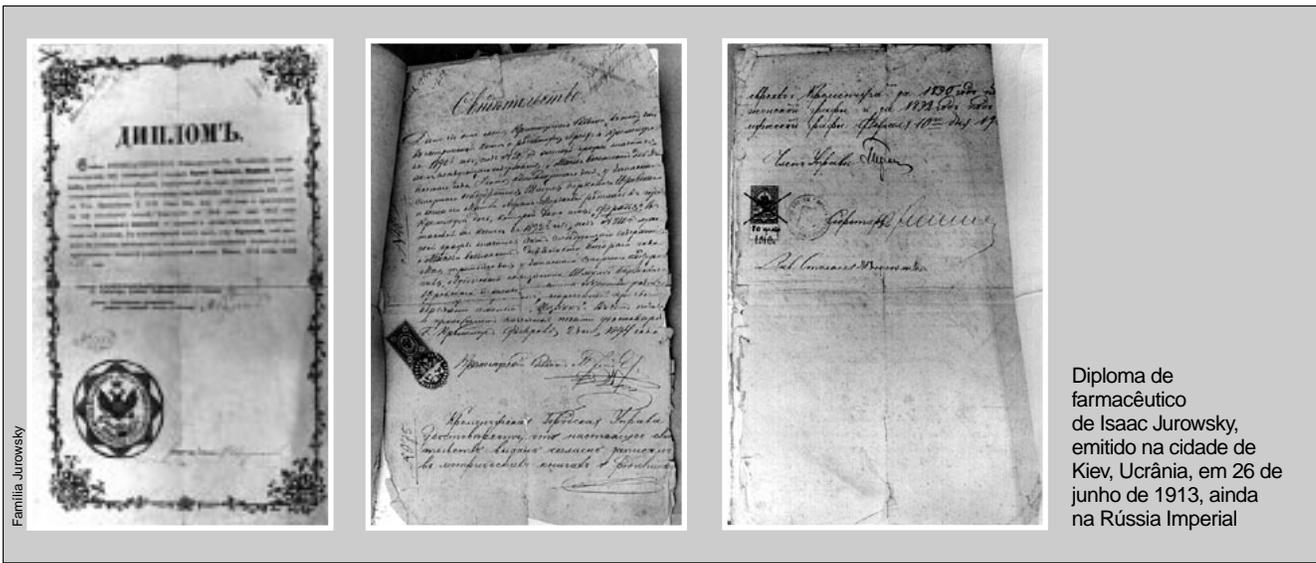
nos, apesar da dificuldade de se expressar em português. Ele já era casado. Mas minha mãe, Maria Jurowsky, e uma irmã, Bella Jurowsky, só vieram posteriormente para o Brasil. Ele deve ter chegado a São Caetano em 1931, porque eu nasci no prédio da farmácia, em 18 de Fevereiro de 1932. A minha infância foi toda passada na Vila Paula, quando a Avenida Goiás ainda era uma simples rua, parcialmente calçada com paralelepípedos. Frequentei o grupo escolar da Avenida Goiás quando o prédio era encostado ao

prédio da farmácia. Só depois é que foi construído o prédio novo, do outro lado da Avenida, e que passou a ser dirigido pelo professor Alirio Saraiva, e onde também estudavam suas filhas: Diva, Irani, Belize e Nice. Nice Saraiva, futuramente seria a idealizadora e fundadora da Escola de Educação Especial, da Fundação Anne Sullivan.

Arnaldo Jurowsky conta que após a conclusão do curso primário foi obrigado a sair de São Caetano para continuar os estudos, pois só existia o curso ginasial em Santo André. Nas

Pharmacia Européia em 1931, com Isaac Jurowsky à porta. Entre as crianças a filha, Bella Jurowsky, e mais duas meninas não identificadas. Ao lado, o consultório médico do dr. Nelson Penteadó, e uma vista parcial das instalações da General Motors, ao lado direito da farmácia





Diploma de farmacêutico de Isaac Jurowsky, emitido na cidade de Kiev, Ucrânia, em 26 de junho de 1913, ainda na Rússia Imperial

horas vagas auxiliava o pai na farmácia, pois a frequência era numerosa. O curso colegial fez em São Paulo, em condições difíceis de locomoção: usava o ônibus Santo André-São Paulo que passava pela Avenida Goiás, descia no Parque Dom Pedro, São Paulo, subia a pé até o Largo São Bento e tomava o bonde Vila Buarque até o colégio Mackenzie. Ali cursou o Científico, o 2º grau na época.

Comecei a trabalhar na General Motors em 1956, após a conclusão do curso de Engenharia Civil na Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, e já ingressei na GM com o firme propósito de frequentar o General Motors Institute nos Estados Unidos. Comecei pela área de Controle de Qualidade, na seção de recebimento, envolvendo apenas a área da Frigidaire e de bateria. A produção de caminhões e pick-ups só começou em 1958, após a criação do GEIA-Grupo Executivo da Indústria Automobilística. Após o curso nos Estados Unidos, assumi as funções de superintendente da inspeção Frigidai-

re, onde permaneci até 1962. Depois passei para o serviço de veículos e assistência técnica; depois marketing na venda de veículos comerciais e engenharia de vendas. Curioso, nesta época, é que a distância que separava a minha cadeira de trabalho na GM de minha casa, no prédio da farmácia, era de 500 metros. Talvez eu fosse o empregado que morasse mais próximo do local de trabalho. Nem sequer atravessava a rua: bastava caminhar pela calçada e já estava no portão da GM. A minha amizade com os companheiros da General Motors facilitava a venda de remédios da farmácia, pois eu mesmo recebia os pedidos dentro da fábrica, inclusive do gerente Maradei, Pedro Nogueira, Jairo Martins e outros. O engenheiro Jurowsky lembra que a localização da farmácia na época, entre as décadas de 30 a 60, ainda era distante do centro comercial da cidade, e a clientela em geral era formada pelos moradores da Vila Paula, que devido à sua origem étnica, identificavam-se muito com sua família, transformando a farmá-

cia em ponto de encontro de lituanos, ucranianos, russos e alemães.

Continuando minha vida profissional na GM, em 1970 já ocupava o cargo de vendedor a frotistas, e em 1980 já atuava no planejamento, onde fiquei até a aposentadoria em 1993, totalizando 37 anos de trabalho. Na seção de planejamento, desloquei-me de São Caetano, trabalhando em vários endereços de São Paulo, principalmente na Alameda Santos, rua 13 de Maio, e, por último, na Avenida Indianópolis.

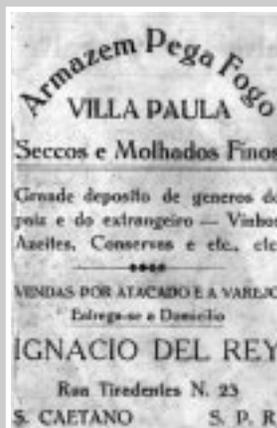
A Pharmacia Européia, fundada por Isaac Jurowsky, acabou sendo referência obrigatória naquele trecho da Avenida Goiás. Ela sobreviveu até os anos 70, quando encerrou as atividades. Isaac Jurowsky faleceu em 1985, aos 93 anos. O filho, Arnaldo Jurowsky, deixou de trabalhar na GM, mas guarda com carinho, verdadeira relíquia do pai, o diploma de farmacêutico emitido em 1913, na cidade de Kiev, Ucrânia (depoimento de Arnaldo Jurowsky à Fundação Pró-Memória em 24 de Abril de 2000).



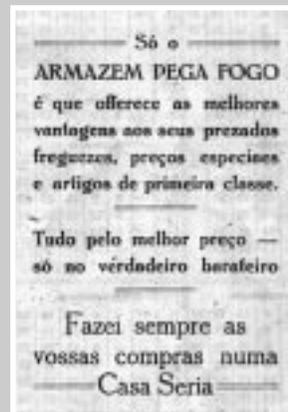
Fundação Pro-Memória



Publicidade da Loja Irmãos Del Rey, apresentando modelos de geladeiras Frigidaire



Frente e verso do cartão do Armazém Pega-Fogo



Carteirinha de sócio-concessionário do General Motors Esporte Clube, que pertenceu a Ignácio Del Rey

Família Del Rey: do Armazém Pega-Fogo a concessionários Frigidaire no ABC

O Bairro Santa Paula, antiga Vila Paula, onde estão localizadas as instalações industriais da General Motors do Brasil, em São Caetano do Sul, possui 25 ruas, cinco praças, uma avenida, uma alameda e uma travessa. E também uma história social internacionalista devido à concentração de etnias que conseguiu abrigar em seu espaço, desde o início de loteamento de sua área em 1927. No começo do século, o local era muito distante e isolado do centro do Distrito de São Caetano, a ponto de ter sido escolhido como a área ideal para receber o primeiro cemitério da cidade, em 1911. Todo o espaço

da antiga Vila Paula ocupou os antigos lotes coloniais números 61 e 64, de um total de 169 lotes iniciais. Na década de 20, quando o empreendedor imobiliário Gabriel Teixeira de Paula iniciou a venda de terrenos, incluíam-se também as antigas Vilas Elekeiroz e Industrial, depois extintas.

Dada a grande concentração de húngaros, tchecos, alemães, iugoslavos, russos, lituanos e poloneses, as ruas da Vila Paula receberam instituições diversas, como a Sociedade Teuto-Brasileira, a Sociedade *Vilna Ukraína*, a Escola Alemã, etc.

A chegada da General Mo-

tors na Vila Paula foi um fator agregador de todos estes povos, pois muitos se tornaram trabalhadores e funcionários da empresa. Com a chegada da empresa a Vila Paula, recebeu a energia elétrica em 1928.

Entre as dezenas de famílias de nacionalidades diferentes que se estabeleceram na Vila Paula, na década de 30, uma se destacou pela singularidade de sua origem, e do sistema de trabalho que o patriarca, Santiago Del Rey, imprimiu aos filhos na determinação de uma vida voltada à área comercial. Isso teve início num pequeno armazém localizado junto ao cemitério da Vila Paula, o



Função Pro-Memória

Armazém Pega-Fogo, instalado na rua Tiradentes, nº 23, em foto de 1931



Santiago Del Rey com os filhos, em foto de 1958. Da esquerda para direita: Miguel, Felipe, Antônio, Santiago, Santiago Filho, Francisco e Ignácio

Pega-Fogo, que, com o passar do tempo, transformou-se em 1956 no Lar da Frigidaire, uma moderna e sofisticada loja de artigos domésticos, pioneira na concessão dos refrigeradores Frigidaires, produzidos pelo antigo vizinho, a General Motors do Brasil.

Santiago Del Rey nasceu em 22 de Julho de 1882, em Vila Nueva de Los Pavones, Espanha, filho de agricultores. Trabalhou com os irmãos na lavoura até os 24 anos de idade, quando resolveu embarcar para a Argentina, onde chegou a cultivar trigo e alfafa. Casou-se em 1910 com Maria Nascimento Campos. Casado e com filhos pequenos, Santiago Del Rey embarcou para o Brasil no vapor De-seado, da Mala Real Inglesa, chegando a São Caetano do Sul em 5 de Junho de 1920. A família passou por várias vicissitudes em 1924 e 1930, devido às revoluções e à instabilidade política do país, até adquirir o armazém da rua Tiradentes junto ao cemitério da Vila Paula, onde permaneceu até 1934. A trajetória dos Del Rey continuou em várias atividades até 1946, quando se aposentou aos 64 anos de idade, passando os ne-

gócios da família para o filho Ignácio, que ocuparia o lugar do pai na gestão dos negócios familiares e seria o líder empresarial do grupo nas próximas décadas.

Ignácio, nascido em Mendoza, Argentina, em 1912, chegou ao Brasil com os pais em 1920. Como todo menino do Distrito de São Caetano, estudou no Grupo Escolar Senador Flaquer e continuou os estudos no Liceu Coração de Jesus, em São Paulo. Foi casado com Olga Leone Del Rey, e teve dois fi-

lhos, Maria Helena Del Rey e Mário Del Rey. Faleceu em 7 de Janeiro de 1969 Cabe lembrar que a segunda geração dos Del Rey foi muito dinâmica na gerência dos negócios industriais e comerciais a partir de 1936. Em 1941, a família fundou uma indústria de artefatos de madeira, fabricando brinquedos bastante procurados na época. A partir da década de 50 Ignácio, junto com os irmãos, revolucionou o comércio de São Caetano do Sul com a fundação da firma Irmãos



Aspecto da fachada do novo edifício da loja O Lar da Frigidaire, em São Caetano

Função Pro-Memória

Del Rey e Cia. Ltda., que viria a ser, em 1956, a primeira concessionária da Frigidaire para o ABC, pioneira no sistema de vendas a crédito para aparelhos de tevê. Em 1953, foi valiosa a colaboração da família Del Rey nas comemorações do Quarto Centenário de Santo André. Construíram inúmeros prédios que modernizaram o aspecto urbano da área central de São Caetano, como o Edifício Maria Helena Del Rey, na esquina da rua Rio Grande do Sul com a rua Niterói, e o prédio Maria Del Rey, na esquina da rua Manoel Coelho com a rua Niterói. Mas o prédio da rua Baraldi, 883, foi o a jóia dos empreendimentos: além de abrigar uma moderníssima loja, para os padrões da época, possuía no teto um telescópio de 420 mm, o maior do Brasil, referência para todos os estudantes secundaristas de São Caetano, e um sonho de Ignácio Del Rey, aficcionado pela astronomia e fundador da Associação de Amadores de Astronomia de São Caetano do Sul.

LAR FRIGIDAIRE- A General Motors do Brasil havia iniciado



Momento em que Fred H. Coppess, diretor de vendas da General Motors, ligava a chave-mestra do sistema elétrico do novo edifício

a produção de refrigeradores domésticos em São Caetano em 12 de Julho de 1951, incluindo a área de refrigeração como um dos seus projetos industriais importantes em vista das condições climáticas do país. Com a inauguração da loja concessionária Frigidaire dos Irmãos Del Rey em São Caetano, a GM fechava o ciclo produtivo dos refrigeradores na cidade. Produção e comercialização na mesma cidade, o que, na prática, facilitava a assistência técnica, a entrega e a própria comercialização dos produtos.

Em 8 de Dezembro de 1956, a zona central de São Caetano, especificamente a rua Baraldi, amanhecia em festa. O imponente edifício construído pelos irmãos Del Rey seria inaugurado, abrigando uma moderna loja de artigos domésticos, espalhados em três pavimentos, decorados em estilo mourisco, e sob as arcadas, uma seção de exposição e vendas de refrigeradores Frigidaire. Por volta de 8h30, iniciaram-se as solenidades, cabendo a Fred H. Coppess, diretor de vendas da General Motors ligar a chave-mestra do sistema elétrico do edifício. Em seguida, as mais altas autoridades civis do Município (o prefeito Anacleto Campanella e o vice-prefeito Jacob João Lorenzini), desataram a fita simbólica inaugurando a loja. Culminou a cerimônia com a bênção procedida pelo bispo da Diocese de Santo André, Dom Jorge Marcos de Oliveira. Maurício Simão falou em nome do Departamento Frigidaire da General Motors, expressando a satisfação da empresa americana pelo acontecimento, pois representava justa compensação dos esforços realizados pelos irmãos Del Rey (*Texto e pesquisa a cargo do Departamento de Difusão Cultural da Fundação Pró-Memória de São Caetano do Sul*).



Inauguração da Loja Irmãos Del Rey na rua Baraldi, em 6 de Dezembro de 1956. Da esquerda para direita: bispo da Diocese de Santo André, Dom Jorge Marcos de Oliveira, dona Aracy Torres Campanella, o prefeito Anacleto Campanella, Ignácio Del Rey, e o vice-prefeito, Jacob João Lorenzini

Fundação Pró-Memória



Fundação Pró-Memória



Fundação Pró-Memória



General Motors



General Motors



General Motors



General Motors



General Motors



1 - Rua Amazonas, altura do atual número 750, onde funcionou a indústria de porcelana da família Toyoda. Membros aparecem ao lado do primeiro carro com capota de aço, marca Chevrolet, lacrado em São Caetano. 1936; 2 - Vista panorâmica do trecho da Avenida Conde Francisco Matarazzo, esquina com a rua Serafim Constantino. Nesta esquina funcionava do lado esquerdo a Casa Weigand e no lado direito a papelaria Ao Carioca. Ao fundo aspectos da Vila Califórnia, Vila Alpina e Vila Bela pertencentes ao Município de São Paulo; 3 - Rua Visconde de Inhaúma no trecho compreendido entre as ruas Pedro Duó e Issaco Coppini à direita e rua Roma à esquerda. Década de 50; 4 - Linha de montagem da fábrica da GM no bairro do Ipiranga, São Paulo. 1926; 5 - Setor de montagem de carrocerias da GM. 1939; 6 - Linha de montagem da GM. Década de 1930; 7 - Setor de inspeção final na fábrica da GM. 1938; 8 - Carro alegórico da GM com o brasão de São Caetano. Desfile no Vale do Anhangabaú nas comemorações do Dia do Trabalho. 1º de maio de 1958.

Confraternização reforça a união dos empregados dentro da montadora

Em qualquer grande família que se preze, há de haver belas festas, confraternizações, jogos, esportes, reuniões de bate-papo regadas a aperitivos, churrasco e até um arrasta-pé de quando em quando. Ainda que a origem da GM seja americana, aqui no Brasil uma grande parte de seus funcionários era, e ainda é, descendente de imigrantes italianos, um povo alegre por tradição e que não dispensa nenhum tipo de comemoração.

Nasceu assim a idéia de se fundar um clube que congregasse os funcionários da General Motors do Brasil. Não se sabe exatamente a data, mas em 1926, o ano seguinte ao da instalação da empresa na Avenida Presidente Wilson, estava criado o GMSA - General Motors Sports Athléticos. Dois anos depois, foi alugada uma chácara no Sacomã, para ser a sede do clube. Com a crise de 29, o clube foi fechado.

O tempo passou, a economia foi se recuperando e os funcio-



Flagrante de um dos primeiros bailes de carnaval promovidos pela General Motors do Brasil em 1929, na sede do seu clube

Família Sperate

nários começaram a se articular novamente até fundarem o General Motors Esporte Clube (GMEC), em 20 de novembro de 1935. À reunião de fundação estiveram presentes cerca de 600 funcionários e a primeira providência deles foi alugar uma sede na Rua Sousa Ramos, que depois passou a se chamar Avenida Goiás, em São Caetano do Sul, pela qual se pagava um aluguel de 600 mil réis. A inauguração foi marcada por um "festival" realizado em fevereiro de 1936. Para os jogos de futebol, o

GMEC utilizava o campo da União Mútua, no Ipiranga.

Diversos "craques do esporte" passaram pelas equipes de futebol do clube da GM, entre eles o zagueiro central da Seleção Brasileira de 1974, Luiz Peçeira, conhecido também por Luiz Chevrolet, Del Débio e Filó, também integrantes da Seleção, além de Valentino, que foi goleiro do Corinthians. Diferentemente dos dias atuais, os jogadores de futebol, naquela época, defendiam as cores de seus times profissionais mas, periodicamente, vestiam a camisa de seu primeiro clube - no caso, o GMEC.

DIVERSÃO - As instalações do GMEC eram precárias, porém as festas muito animadas. Os bailes se realizavam num local onde anteriormente havia funcionado uma cocheira. A iluminação vinha de lâmpões a querosene. Pode parecer romântico mas, no final dos anos 30, tornava-se necessário alguns melhoramentos, como uma reforma e a colocação de luz elétrica.

Foi no dia 3 de fevereiro de



No desfile de abertura dos Jogos Industriais de 1980, realizados em Agosto, o General Motors Esporte Clube participou com carro alegórico, que apresentava réplica da Concha Acústica do Jardim Primeiro de Maio

Folha de São Caetano



Aspecto da festa de reabertura da piscina do GMEC em 4 de abril de 1954



Apresentação da Orquestra da Rádio Nacional de São Paulo no dia 20 de agosto de 1953. A programação da Rádio foi transmitida diretamente da sede do GMEC em São Caetano do Sul



Aspecto das dependências do General Motors Esporte Clube, 1949

1939 que o então presidente da GMB, George P. Harrington reuniu os funcionários no restaurante e anunciou a todos que a empresa não iria mais pagar o aluguel da sede do GMEC: o terreno tinha sido comprado, pela própria GM, por 600 contos de réis. Agora sim, era trabalhar para melhorar

algo verdadeiramente "nosso", da grande família GM.

A primeira providência: construir um campo de futebol, paixão brasileira. A segunda: uma piscina que aproveitasse a água vinda da fonte, a mesma fonte que até hoje serve à população de São Caetano que busca

a água pura na rua Tapajós. Mas o orçamento de 150 contos para a construção da piscina não era suficiente; de qualquer maneira, a piscina saiu.

A inauguração da nova sede, longe da cocheira e dos lampiões, foi em 1940, numa festa para ninguém botar defeito. E o processo de melhoramento continuou: biblioteca, construção de um palco, constituição de grupos teatrais, apresentações de cinema, parque infantil, quadra de vôlei, churrasqueiras, boliche. Até mesmo a famosa "banda", que merece um capítulo à parte.

A "BANDA" DO GMEC – A "banda" foi fundada por um grupo de amigos do GMEC, em 1942, para praticar atividades reconfortantes e menos cansativas. A especialidade deles, no entanto, era tomar chopp. Havia um maestro, Irineu Borsoi, que reunia o grupo às sextas-feiras, dias em que "o diabo ficava solto".

Tratava-se de uma entidade devidamente organizada, como num clube do Bolinha, no qual as meninas não tinham vez. Havia o mestre de cerimônias, o capelão, relações públicas e os diversos instrumentistas, todos muito conscientes de suas "responsabilidades". Alguns dos ensaios - pescar e tomar uns tragos - foram realizados na casa de um deles, em Mongaguá. Mas do que aquela turma realmente gostava era brigar no campo depois dos jogos e só terminar a pancadaria quando alguém chegava com o barril de chopp. Aí os inimigos se abraçavam e ficavam bebendo juntos até o fim - do dia e do chopp.

CLUBE GENERAL MIRIM – Leonardo Sperate era um sonhador. E conseguiu realizar seu sonho em 1954, quando foi fundado o

Clube General Mirim, que ficou sob seu comando até o fim de seus dias. Nesse clube mirim, muitas crianças tiveram a oportunidade de demonstrar o seu talento; as melhores eram levadas para a televisão, onde se apresentavam no Clube do Papai Noel.

Entre tantos artistas que passaram pelo Clube General Mirim, os mais consagrados foram Hebe Camargo, Lolita Rodrigues e Jerry Adriani, considerados "cria da casa".

GINKANAS GMEC – Em comemoração ao seu 18º aniversário, o GMEC realizou sua primeira gincana (na época, ainda grafada com a letra k) automobilística, que foi mantida durante três anos consecutivos e que teve enorme repercussão na cidade, pois era uma novidade "curiosa, pitoresca e cômica". Assim ela foi explicada ao público - e aos participantes: "é uma prova automobilística que deve ter um motorista e um acompanhante, obrigatoriamente do sexo feminino. O percurso compreende um circuito fechado, de pequenas proporções (no caso do GMEC, a pista que dava volta no campo de futebol), com uma série de obstáculos em seu trajeto. Os motoristas e suas acompanhantes deverão ser hábeis no volante para superar a natureza dos entraves antepostos".

Esta era uma meia-verdade, pois o que importava mais era a velocidade - não do carro - mas de seus ocupantes, que precisavam carregar ovos numa colher, sem deixá-los cair, pregar botão na camisa do outro, encher e estourar bexigas de borracha no sopro, pular corda, tomar refrigerante com canudinho, abrir e fechar porteira, correr com saco nos pés, quebrar uma moringa



Apresentação de Mazzaropi, membro do elenco da Rádio Nacional de São Paulo. No dia 20 de junho de 1953, a programação da Rádio foi transmitida diretamente da sede do GMEC em São Caetano do Sul

General Motors

Carnaval no General Motors Esporte Clube, em 1941

Em visita da Rádio Nacional à GMEC, os maestros Spártaco Rossi e Osmar Milani conduzem a Orquestra Nacional

de olhos vendados e até dançar ao som de uma sanfona.

Além dos tombos e contratempos que provocaram gargalhadas, marcou presença humorística nas três gincanas o motorista que estava acompanhado de um associado travestido de mulher. A melhor colocação

que a dupla teve foi um honroso 7º lugar.

A festa de aniversário do GMEC incluiu ainda representações teatrais, outras modalidades esportivas e o Baile de Aniversário, abrilhantado pelo elenco da Rádio Nacional de São Paulo, formado pelos cantores Leny

Eversong, Dolores Bárrios, Sólon Salles e Alfredo Moretti.

AUDITÓRIO – O ano de 1953, que marcou a maioria do GMEC, foi intenso em comemorações. Os tradicionais festejos em louvor de São João e São Pedro proporcionaram a vinda para São Caetano de todo o elenco da Rádio Nacional de São Paulo, seus diretores e programadores. Durante duas horas, na noite do dia 20 de junho, a sede do clube transformou-se no auditório da rádio, fazendo a transmissão dali para seus ouvintes.

A presença do público foi maciça, o salão de festas ficou abarrotado. A equipe de locutores, comandando a programação, anunciava os nomes dos artistas: Tônia Carrero, "bela estrela do cinema nacional", contracenando com Walter Foster, "um dos maiores valores do rádio paulista", além de Tito Fleury, ator de cinema.

O acompanhamento dos cantores esteve a cargo da Orquestra da Rádio Nacional, formada por 40 músicos, sob a regência dos maestros Osmar Milani e Spártaco Rossi. O público presente se empolgou com as exibições de Inezita Barroso, Hebe Camargo e Nelson Gonçalves, que já faziam parte do primeiro escalão da rádio. Também se apresentaram Osny Silva, Wilson de Andrade, Sólon Salles, Neusa Maria, Francisco Egídio, Alfredo Moretti e os trios Marabá e Itapoã.

Porém aquele que recebeu o maior número de aplausos nessa noite marcante foi o humorista popular do rádio, televisão e cinema, o famoso e querido Mazzaropi, que fez a sua apresentação devidamente paramentado com as vestimentas do personagem caipira paulista



Hebe Camargo, intérprete de ritmos populares, foi um dos sucessos da noite em visita da Rádio Nacional à GMEC

que o consagrou na história do cinema nacional.

ARTISTAS DA CASA – E chegou a vez dos artistas anônimos (e outros nem tanto assim) se apresentarem no GMEC. Um grupo de funcionários teve a idéia, organizou a mostra, pediu a colaboração dos artistas incógnitos dentro da empresa e a daqueles que já eram conhecidos pelo talento. O resultado desse trabalho foi a abertura da 1ª Gmart, de 12 a 26 de dezembro de 1955, que teve



Donos de notável popularidade, Walter Forster e a bela Tônia Carrero foram aplaudidíssimos em visita da Rádio Nacional à GMEC

muita repercussão na cidade. Foram 32 os participantes - somente funcionários - da primeira exposição. A maior concentração deles foi nas áreas manual, desenho artístico e decorativo.

A Gmart é realizada esporadicamente até hoje, nos clubes da GM em São Caetano do Sul e São José dos Campos. Podem participar não apenas funcionários, mas também suas famílias.

NOVO SÉCULO – Foi-se o tempo das cocheiras. Desde 1978, a denominação oficial passou a ser Associação Desportiva Classista (ADC) General Motors e existem duas, uma em São Caetano e outra em São José, ambas com seus respectivos clubes de campo, o primeiro às margens da represa Billings e o segundo em Jambeiro, no Vale do Paraíba. Ambas também possuem quadras esportivas cobertas, piscina, programas esportivos diversos e sede social: a de São Caetano, novinha em folha, inaugurada em dezembro de 1999, em concreto e tijolo aparente, tem 2.000 m² de área útil.

Funcionam 24 horas por dia - existem campeonatos entre os turnos noturnos -, fecham somente às segundas-feiras. A programação de bailes continua intensa, durante todo o ano: carnaval (o melhor da região do ABC), Aleluia, Baile do Hawái e outras tantas quanto necessário.

A ADC vem cumprindo o seu objetivo: proporcionar momentos de lazer aos funcionários e seus familiares, incentivar a prática de esportes, incentivar a cultura, proporcionar a integração por meio de eventos sociais. Enfim, reunir a grande família generalense e integrá-la à comunidade de São Caetano do Sul (VC).

Grupo de Escoteiros João Ramalho

48 anos dentro da ADC General Motors

O Grupo de Escoteiros João Ramalho foi fundado em 14 de maio de 1952. A idéia da criação do grupo foi de José Gonçalves de Oliveira, funcionário da GM, e também membro da Escola Filosófica e Fraternidade Rosa Cruz de São Paulo. Incentivado por Lourival Pereira, presidente e fundador da Escola Filosófica, José fez um curso de chefe de escoteiro, em março de 1952. Em abril do mesmo ano, o novo chefe de escoteiros, pensando em uma ocupação para seus dois filhos, expôs à Diretoria do clube da GM os seus planos para aí formar um grupo escoteiro.

Aprovada a proposta e fundado o grupo, as atividades tiveram início com o adestramento de seis meninos. Em 23 de agosto de 1952, foram fei-

tas as primeiras promessas, com a presença do comissário regional, chefe Lourival Pereira. Justamente para explicar como foi a origem e a concretização desta idéia, José Gonçalves de Oliveira relembra os acontecimentos da época da fundação do grupo:

-“Nessa época, fazia seis anos que freqüentava a Escola Filosófica e Fraternidade Rosa Cruz de São Paulo, cujo presidente e fundador era o professor Lourival Pereira. O professor, além disso, também era chefe regional dos Escoteiros de São Paulo. Ele convidou os membros da fraternidade a fazer o curso de chefe de escoteiros. Houve interesse geral, e tivemos tempo para resolver”.

Ao término do curso, José Gonçalves decidiu apresentar ao clube da GM uma proposta para aí criar um grupo de escoteiros. Na verdade, seu principal interesse era o de encontrar para os filhos uma ocupação útil. Em suas próprias palavras: primeiro meus filhos, segundo o clube. A proposta foi apresentada no dia 5 de abril de 1952.

Aprovada a idéia, uma das primeiras providências tomadas por José Gonçalves foi a de consultar um estudioso dos astros para saber em que dia



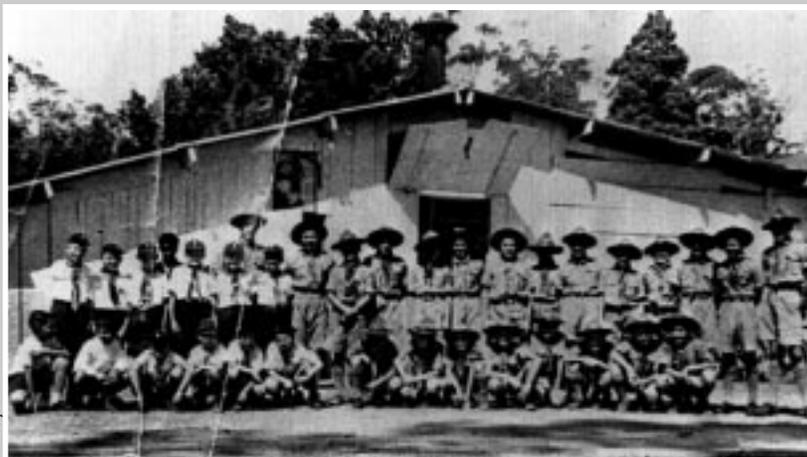
Grupo Escoteiro João Ramalho, quando se preparava para um acampamento, junto ao ônibus Chevrolet apelidado de *Carolina*

Fundação Pró-Memória



Fundação Pró-Memória

O fundador do Grupo Escoteiro João Ramalho, José Gonçalves de Oliveira, aparece à frente de um grupo de escoteiros, em pleno acampamento



Antiga sede do grupo de Escoteiros João Ramalho na General Motors, em 25 de Novembro de 1956. O primeiro dos adultos, da esquerda para direita, é o chefe do grupo, José Gonçalves de Oliveira

deveria iniciar as atividades do grupo escoteiro. "O resultado da consulta apontou o dia 14 de maio de 1952 como a melhor data", comenta José Gonçalves. Em seguida, era preciso escolher um nome para o grupo: João Ramalho, português pioneiro, fundador de Santo André da Borda do Campo, foi o homenageado.

-“Ainda precisávamos escolher os membros da diretoria, mas isto não foi difícil”, relembra José Gonçalves. De fato, havia um consenso entre todos : para presidente, Nikolaus Fritz; secretário, Benedito de Oliveira; tesoureiro, Américo Rosalino; presidente de honra, Walter Tomé.

O primeiro grupo de esco-

teiros, por sua vez, era formado pelos seguintes componentes: José Garcia, 11 anos; Alcides Garcia Gonçalves, 11 anos; João Vamondes, 11 anos; José Seppefield, 13 anos; Cláudio Vilar Esteves, 13 anos; Antônio dos Santos, 13 anos. Os membros da alca-téia eram Maxuel Gonçalves de Oliveira, 7 anos; Odair Gonçalves de Oliveira, 6 anos; e o sênior Duílio de Lima, 16 anos, já escoteiro.

José Gonçalves lembra que o grupo, aos poucos, ia crescendo, e em agosto de 1952 já havia quatro patrulhas e a tropa contava com 24 candidatos. As primeiras barracas, lenços e uniformes foram confeccionados por minha mãe, conta José Gonçalves. As reuniões do grupo aconteciam debaixo de árvores ou no salão do clube, visto que, como frisa o chefe de escoteiros, foi muito difícil construir uma sede.

Por fim, Gonçalves rememora as festas, os acampamentos e as variadas atividades que preencheram os anos em que esteve orientando o Grupo de Escoteiros João Ramalho:

-“Em Março de 1953, planejei o primeiro acampamento, e o tradicional "Fogo de Conselho", apesar da inexperiência, foi realizado com muito sucesso(...)Participei de milhares de "Fogos de Conselho", centenas de acampamentos - alguns mesmo em outros Estados como Paraná, Minas Gerais, Mato Grosso, Brasília, Goiás, Rio Grande do Sul, Bahia-, e milhares de excursões a júri nacional. Tudo isso sempre com a colaboração do Clube e da GM do Brasil (JRG).



Da esquerda para direita, José Gonçalves, chefe do grupo, cumprimentando Hermógenes Walter Braidão, e João Anhô. Foto da década de 60

Programas internos buscam valorização dos funcionários na empresa

A General Motors do Brasil investe pesado em treinamento, em reembolso escolar, em programas de estágios.

Para se ter uma idéia, somente para funcionários foram quase 400 mil horas de treinamento, mais de 16.000 pessoas em aperfeiçoamento durante todo o ano de 1999. Três mil e quatrocentos empregados usufruíram do programa de reembolso escolar, no qual a GM do Brasil investiu R\$ 4.300.000,00. Foram 221 estagiários em todas as unidades, cujo programa teve um orçamento de R\$ 1.900.000,00.

A GM procura sempre valorizar a sua gente; empenha-se em oferecer o que há de melhor aos seus funcionários e familiares, por meio de programas de benefícios e serviços que são oferecidos a todos. Dentre eles, destacam-se os programas de saúde, previdência privada, alimentação e transporte, cujo investimento, em 99, foi superior a R\$ 67.000.000,00. Assim, nos nove restaurantes (cinco em São Caetano, quatro em São José, dois em Mogi das Cruzes, um



Primeiro ônibus com motor traseiro fabricado no Brasil pela General Motors do Brasil. Capacidade: 42 passageiros

Fundação Pro-Memória

em Sorocaba e um em Indaiatuba) foram servidas 3.487.615 refeições, o que dá uma média de aproximadamente 300.000 refeições por mês.

PIC - Todos os problemas são problemas de todos. Esta é a base da filosofia do PIC - Processo Integrado de Comprometimento, no qual a General Motors vem trabalhando há quatro anos, investindo na humanização das relações do trabalho. Esse processo tem o apoio diário de multiplicadores, pessoas que, no dia-

a-dia, viabilizam formas de valorização e reconhecimento dos funcionários. Comemorar datas de aniversário, anos de trabalho na empresa, por exemplo, comemorar realizações e compartilhar experiências positivas com os colegas e superiores são formas de valorizar o ser humano e integrá-lo cada vez mais ao seu ambiente de trabalho.

O PIC, que está na base da política de Recursos Humanos da GM do Brasil, procura colocar em prática os valores do comprometimento na vida de cada um, visando o aperfeiçoamento profissional e o crescimento do homem como cidadão e membro de sua família e comunidade. Esses são os valores que alicerçam o programa: auto-estima, empatia, afetividade, respeito, trabalho em equipe, iniciativa, transparência, valorização e reconhecimento.

RELÓGIO DE OURO - De 1970 a 1999, a General Motors entregou exatamente 4.824 relógios de ouro a funcionários que prestaram 25 anos de serviços à empresa. O



Vista externa do prédio principal da General Motors do Brasil, localizado à Avenida Goiás em São Caetano do Sul em 1929. Nesta foto aparece um grande número de funcionários dessa época

Fundação Pro-Memória

Funcionários da General Motors do Brasil S/A em São Caetano no ano de 1945



Fundação Pro-Memória



Foto de 1949 onde aparece a Seção de Projetos e Desenhos do Departamento de Engenharia de Veículos da General Motors de São Caetano do Sul

relógio é um símbolo do reconhecimento à dedicação dos empregados que, ao receberem, normalmente dizem: parece que foi ontem. É também uma espécie de preparação para a entrada num seletor clube, o dos trintenários.

CLUBE DOS 30 – Trinta ou mais anos de dedicação a uma mesma empresa não é fácil. Pois a General Motors tem 1.534 deles, integrantes do Clube dos 30, a associação de ex-funcionários (e alguns ativos) aposentados. A empresa apóia, incentiva e mantém a associação, não somente pelos valores que ela traz embutidos em si mesma mas também por consciência de ter uma participação considerável na vida de cada um deles.

Eles estão presentes em quase todos os programas: entregam

kits de primeiros socorros, *kits* escolares, brinquedos de Natal para os filhos de funcionários, agasalhos para os carentes, alimentos para os necessitados. Vêm muito animados para qualquer trabalho para o qual são chamados. Na maioria das vezes, trazem suas esposas, sorridentes senhoras sempre dispostas a colaborar.

Reúnem-se uma vez por mês, no Clube da GM, para comer, dançar e jogar bingo porque, afinal, não são de ferro... Aliás, a maioria adora chacoalhar o corpo. No baile e jantar de gala anual, todo mês de novembro, para a adesão de novos sócios, eles recebem um *bottom* folheado a ouro. O comparecimento é maciço. Em 99, o Clube dos 30 recebeu de braços abertos a adesão de 185 novos sócios.

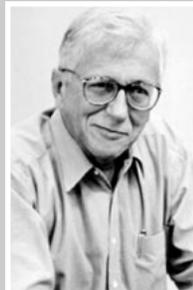
Sempre que possível e necessário, eles voltam à casa, ajudam ao próximo, dividem sua experiência com os mais novos, revêem os amigos e ainda se divertem - trabalhando.

SAÚDE - O corpo humano é uma máquina complexa, que precisa de cuidados constantes para não quebrar ao longo do caminho. Em 75 anos no país, a General Motors do Brasil sempre investiu em prevenção da saúde por meio de campanhas de conscientização e educação, incentivando uma vida mais saudável e feliz.

São as pequenas ações que, no dia-a-dia, fazem muita diferença e muito bem à saúde. Foi por isso que a General Motors aderiu, em agosto de 98, ao programa Agita São Paulo, da Secretaria de Saúde do Estado. Por meio de mensagens em *outdoors*, holerites, *e-mails* internos, a empresa procurou conscientizar seus funcionários e respectivos familiares da importância de se praticar alguma atividade física por pelo menos 30 minutos ao dia, aproveitando toda e qualquer oportunidade para isso. Eventos que estimularam caminhadas dentro da fábrica surtiram ótimos resultados. A GM manterá o programa e continuará incentivando seus funcionários a praticá-lo (VC).



Funcionários do setor administrativo da General Motors do Brasil em São Caetano do Sul, década de 1950



Depoimento de Fuad Sayar em 12 de Maio de 2000, na Fundação Pró-Memória

As alegres lembranças de Fuad Sayar, sobre a década de 60

Em 1958, a General Motors do Brasil empenhava-se em executar seu plano de nacionalização progressiva dos caminhões, dentro dos prazos e condições fixadas pelo Grupo Executivo da Indústria Automobilística. Também era apresentada uma nova linha de refrigeradores de qualidade superior aos modelos anteriores. O clima era de grande euforia em relação ao progresso do País. Foi exatamente nesse ano que o jovem Fuad Sayar, descendente de sírios, recém-formado no curso secundário (na época, era o Ginásio Estadual Coronel Bonifácio de Carvalho), após uma participação ativa no Grêmio 28 de Julho, iniciava sua vida profissional na General Motors. Coube ao Departamento de Recursos Humanos da empresa adaptar-se rapidamente aos novos desafios que o crescimento econômico exigia na formação de mão-de-obra qualificada e, ao mesmo tempo, escassa. Fuad Sayar, alegre, descontraído, sempre bem-humorado, discorre a respeito do período compreendido entre os anos de 1958 e 1966.

Fiz o curso primário no Grupo Escolar Bartolomeu Bueno da Silva, quando ele ain-

da funcionava no prédio velho da rua Monte Alegre. Depois, o curso ginásial no Instituto de Ensino de São Caetano do Sul e o colegial, no Ginásio Estadual Coronel Bonifácio de Carvalho. Ali funcionava o Grêmio Estudantil, de cujas eleições participei, porque o pessoal do Curso Clássico não gostava do provável vencedor. E fui empurrado a participar daquelas eleições. Nessa época, eu estudava, e ajudava meu pai na venda que ele possuía na rua Roberto Simonsen. Tinha vergonha de pedir dinheiro para o meu pai, devido ao estilo patriarcal dele. Tanto que todo o dinheiro que recebia entregava-lhe no envelope, fechadinho. Mas, no fundo, eu não tinha aptidão para o comércio. Não gostava daquilo. E, por azar, arrumei o primeiro emprego na Vemag, justamente para trabalhar na cooperativa. Não agüentei e abandonei o serviço, sem dar satisfação a qualquer pessoa. Simplesmente fui para casa. Quinze dias depois, fui procurado para dar baixa na carteira. Se não, seria abandono de emprego. Isto foi mais ou menos em 1957. Fui obrigado a voltar para a Vemag.

Colocaram-me no Setor de Compras: ficava dia todo datilografando pedidos, e aquilo me irritava. Como tinha o nível colegial, fiquei encarregado do expediente de compras. Resolvi estudar Química na Escola Oswaldo Cruz. Tinha de prestar um vestibular para poder estudar química. Naquela época a escola ficava no Largo do Arouche, em São Paulo. Pedi férias para estudar. O meu chefe, Ciro Lucchesi, não quis deixar. Já estava sendo lançado o DKV. O chefe era o dr. Bortmann, e eu namorava a secretaria dele, a Anita, uma italiana nascida no Egito. Imagine: pedi-lhe para marcar uma entrevista com o dr. Bortmann, para reclamar das férias. Fui demitido...

Sayar recorda que, em seguida, foi trabalhar na GM. Fez os testes e passou. Começou a trabalhar na Seção de Custos de Peças, onde André Beer era o chefe geral. Tratava-se de peças importadas e anotava o preço nas folhas de kardex. Éramos o Luiz Bendazoli e eu. Também não agüentava aquele trabalho, não era aquilo que eu queria. Ficava nervoso, considerava tudo aquilo sem criatividade. Procurei meu

chefe, Pedro Ara Ortega, e falei: Não quero mais, vou pedir demissão. Naquela época pedi demissão da General Motors era uma coisa brava. Ninguém fazia isso, porque, na saída, era preciso explicar os motivos. Ninguém queria isso. O André Beer pediu-me para esperar. Foi quando surgiu uma vaga no Departamento Pessoal, na área de Recursos Humanos, para treinamento. O RH de então, Dráusio Villas Boas Rangel, havia se formado em Direito e passaria para a área legal da companhia. Fui lá, fiz o teste, fui aprovado e passei a ser o responsável pelos alunos do Senai. O meu primeiro serviço chamava-se Educação e Treinamento. Tínhamos duzentos alunos no Senai; eu era diretor da escola ambulante, pois rodava de Senai em Senai, a tal ponto que fui convidado para ser paraninfo de uma das turmas.

Naquela época, observa Sayar, a empresa começava a implantar o processo de seleção propriamente dito, porque a indústria estava crescendo e não havia formação para ferramenteiro. *Na época, ferramenteiro era mosca branca. Quando encontrávamos um, pagávamos um caminhão de dinheiro. Ninguém formava ferramenteiros no Brasil.* Lembra que no momento em que a Escola Senai Roberto Simonsen abriu o curso de Ferramentaria, nenhuma indústria quis inscrever alunos, simplesmente porque não acreditavam que a iniciativa vingasse. *Por incrível que pareça, a General Motors de São Caetano foi a primeira empresa a enviar alunos para o curso de Ferramentaria, num caso que vale a pena relatar. Fui procurado pelo diretor do Senai, professor Luiz Gonzaga Ferreira Martins. Ele me disse textualmente: Preciso de alunos da GM para o curso de*

Ferramentaria no Brás. Era praticamente impossível atender ao pedido, porque o contrato do aprendiz do Senai era de apenas três anos. Depois disso, o aluno poderia ser ou não ser efetivado como empregado da empresa. Daí a dificuldade de fazer o aprendiz retornar à escola. Com muita insistência, acabei falando com todos os gerentes da fábrica e eles concordaram em liberar cinco aprendizes para o pioneiro curso de especialização em Ferramentaria. Atendido o pedido, o diretor do Senai exigiu que o contrato fosse por escrito. Tudo bem. Com aquele documento o diretor do Senai procurou outras empresas, mostrava o papel e dizia: Olha aí a General Motors já resolveu enviar cinco alunos para o curso! Por que vocês também não mandam?. O argumento era incisivo, e, graças a ele, o Senai do Brás pôde por muito tempo formar ferramenteiros para todo o parque industrial paulista.

Sayar explica que a General Motors havia contratado alguns estudantes de um Seminário para que auxiliassem o setor de Recursos Humanos com alguns técnicas pedagógicas. *A espécie de seleção que aprendemos era elementar. Era como se fôssemos para a roça perguntar para o indivíduo se ele conseguia bater palmas ou tomar sorvete. Se fosse capaz, seria admitido...*brinca em seu relato. *Perguntávamos ao candidato: Você conhece de ferramentaria? Se dissesse que sim, servia. Trazíamos os candidatos de ônibus ou de trem. Fazíamos o treinamento com eles na Ferramentaria da fábrica. Tivemos problemas seriíssimos com o pessoal recrutado no Interior. Não estavam preparados para entrar numa fábrica. E nós não estávamos preparados para ensi-*

nar. Mas não sabíamos disso... Seleção era um problema gravíssimo naquela época, porque não dispúnhamos de psicólogos. Aqui o matuto chegava e via uma prensa de cem toneladas. Quando aquilo abaixa, treme tudo em volta. Ele via uma série de prensas de cem toneladas à sua volta, aquelas mandrilhadoras, aquelas broxadeiras, os tornos imensos, plainas funcionando, saindo faísca para tudo quanto é lado. Eles deviam pensar que seriam devorados por um dragão. Lembro-me também de uma formatura ocorrida em Jaú, ou Botucatu, de estudantes de Curso Técnico Industrial; na saída da escola, um ônibus da General Motors já esperava por todos os formandos e os transportou diretamente para a fábrica, onde a turma foi toda admitida. Como legado dessa fase acho que duas atividades pioneiras foram desenvolvidas pela General Motors: o plano de sugestões, até hoje em funcionamento, e a admissão de um engenheiro de segurança, novidade naquela época.

Fuad Sayar passou doze anos na GM, na área de RH que então se resumia, na maioria das empresas, ao Departamento Pessoal. Contratavam-se pessoal, que eram registradas na carteira e pagava-se. Não havia treinamento, assistente social, benefícios ou seleção. Fuad Sayar graduou-se depois em Matemática, pela Universidade Mackenzie, e Física, pela Universidade de São Paulo; tem especialização em Recursos Humanos na Fundação Getúlio Vargas. Trabalhou em diversas outras empresas: Massey Ferguson, Perkins, Henkel do Brasil, Shelmar Embalagens Modernas. Hoje é diretor-superintendente do Sindicato das Indústrias Gráficas do ABC e Baixada Santista.



Depoimento de Isaiás Polido Nieto em 17 de Abril de 2000, na Fundação Pró-Memória

Isaiás Polido e General Motors: um passado de 23 anos de histórias

O espanhol Isaiás Polido Nieto, nascido em 6 de Julho de 1903, chegou ao Brasil em 1915. Depois de morar em Piracicaba, veio para São Paulo, no bairro da Ponte Grande, e em seguida, para São Caetano. Após um primeiro emprego na Cerâmica São Caetano, e também algumas experiências com marcenaria no bairro da Móoca, em São Paulo, Isaiás ingressou na GM de São Caetano, aí permanecendo durante 23 anos (de 1934 a 1956).

Ao chegar no país, a família Polido foi imediatamente transferida da Hospedaria dos Imigrantes, no bairro do Brás, para a fazenda Pau d'Alho, em Piracicaba, como era a prática normal do governo brasileiro em relação aos imigrantes recém-chegados. No interior de São Paulo, a família Polido não se adaptou ao trabalho da lavoura, e o pai, Eleutério, conseguiu a transferência da família para a capital, São Paulo, onde ficou alojada na casa dos parentes no bairro da Ponte Grande, próximo ao rio Tietê. Logo em seguida, a família Polido transferiu-se para o distrito de São Caetano, que, segundo os comentários na época, possuía melhores oportunidades de empregos nas indústrias devido ao surgimento de grandes fábricas, atraídas

com a chegada da luz elétrica na cidade, em 1915.

Nessa época, Isaiás, com 14 anos, começou a trabalhar carregando telhas na Cerâmica São Caetano. Não frequentava a escola, e tudo o que aprendeu foi com o pai e o avô, professor. Seus primeiros anos de estudo foram na Espanha, onde cursou apenas até o 2º ano primário. O resto, como diz, aprendeu por conta própria. Em São Caetano, a família Polido estabeleceu - se no antigo bairro Monte Alegre, atual bairro Santo Antônio, reduto da colônia espanhola na cidade, onde as atividades sociais e esportivas resumiam-se em participar do Clube Atlético Monte Alegre, tanto nas exibições de teatro amador, como nos jogos de futebol. Isaiás Polido guarda uma foto do time de Monte Alegre, tirada em 1925, em que aparece junto aos demais jogadores; entre eles: Jaime Martim, José Gallo, Luiz Alcova, Fernando Rieira, Alberto Grigoletto, José Martins, Paulo Zanella, Miguel Panariello, Elizeu Vila, e José Perin. Isaiás lembra que o nome Monte Alegre foi escolhido devido a uma pequena elevação do terreno, que ficava longe do povoado - atual bairro Fundação -, e ficou sendo Alegre porque os espanhóis costumavam

ir do monte ao centro do povoado cantando velhas canções com bastante alegria. Uma das testemunhas do jogador Isaiás era o amigo Jayme da Costa Patrão, que o lembrava como um grande jogador, forte e vigoroso, não perdendo nenhum de seus jogos, realizados onde hoje é o quarteirão das ruas José Benediti, Monte Alegre, Rio Grande do Sul e Piauí.

Antes de contar como ingressou na GM, Isaiás lembra os empregos anteriores, como na Matarazzo, quando fabricava vidro para purgantes e óleo de rícino, e também em outra pequena fábrica de vidro, que funcionava onde hoje está o edifício Di Thiene, na rua Monte Alegre. Isaiás Polido tinha duas irmãs: Adriana, espanhola, e Assunta, brasileira. Durante a viagem para o Brasil, a mãe, Teodora Nieto, viu morrer uma filha recém-nascida, e escondeu o fato do comandante do navio com receio de que o cadáver fosse lançado ao mar. Segurou o corpo da criança a noite toda, como se estivesse vivo, e só no dia seguinte revelou a verdade. A menina foi sepultada na Ilha das Flores.

No que diz respeito aos anos em que trabalhou na GM, Isaiás lembra que, ao começar suas ativida-

des na fábrica, já possuía experiência profissional como marceneiro:

-“Quando ingressei na GM, em 28 de Agosto de 1934, já possuía experiência profissional como marceneiro - adquirida em duas fábricas no bairro da Móoca -, mas, devido à falência destas oficinas, aceitei o convite de um amigo para trabalhar na GM”.

O serviço era muito pesado, e Isaías comenta que carregava pranchões de madeira de cinco a seis metros de comprimento por oito de largura, e sete centímetros de espessura. O trabalho, porém, era feito por quatro pessoas, duas em cada ponta, que carregavam estes pranchões do depósito até à linha de montagem, onde eram montadas as longarinas, travessas e laterais das carroçarias, criando a peça completa que era montada sobre os chassis dos caminhões. Havia dois tipos de carroçarias, em 1936: uma para o Chevrolet Gigante e outra para o Chevrolet Tigre. Neste trabalho, fiquei mais ou menos três anos, depois passei a encarregado e a chefe de seção, rememora Isaías

Após algum tempo neste trabalho, foi promovido ao departamento de compras, como responsável em adquirir madeiras no norte do Estado do Paraná. O serviço, diz Isaías, consistia em receber o pedido de compra emitido pela GM e, no local da plantação das árvores, escolher a própria tora na serraria da madeireira, a qual deveria ser cortada na medida de 6,5 metros para ficar com 6,0 metros, ou seja, na medida exata em que seria fixada no caminhão.

Outra lembrança que está viva na memória do ex-funcionário da GM é a das festas e bailes promovidas pelo clube da firma: Frequentei o Clube da GM quando havia bailes, festas, e lembro-me que, na época da Páscoa, os ovos de chocolate eram enterrados por



Fundação Pro-Memória

Isaías Polido Nieto em frente ao portão nº 1 da General Motors, na avenida Goiás, em 17 de Abril de 2000

toda a área do clube, e cabia às crianças procurá-los para saboreá-los. Na época do Natal e Ano Novo, a mesma coisa acontecia com os filhos dos funcionários, que recebiam brinquedos de boa qualidade e todos os tipos de presentes.

Isaías também relembra com detalhes o fato de que os imigrantes húngaros, poloneses, iugoslavos, russos e ucranianos, habitantes da Vila Paula, assim que chegavam a São Caetano, iam procurar parentes e conhecidos que trabalhavam na GM a fim de arrumar um emprego. De fato, uma das épocas mais difíceis para se encontrar um emprego foi a da Segunda Guerra Mundial, quando muitos desses imigrantes já se encontravam na cidade: Uma época difícil

para a GM foi o período de guerra (1939-1945), em que a produção de carros ficou limitada a viaturas militares, carros-reboques e outros artefatos militares. Houve muita demissão nessa época, mas, quando a produção voltava a crescer, os desempregados da GM tinham preferência para ser readmitidos, e ficavam no portão da GM desde as primeiras horas da manhã.

Apesar dessas dificuldades, Isaías manteve-se no trabalho. Com efeito, encerrou suas atividades na GM não porque a crise obrigou-o, mas porque tinha medo de avião: Quando resolvi parar de trabalhar, recebi a proposta de continuar no emprego, mas recusei por um motivo que me assustava: eu tinha medo de viajar de avião, e o meu trabalho exigia deslocamentos constantes pelo país. Foi isso que me levou a deixar a GM, após 23 anos de trabalho, em 28 de Fevereiro de 1956, comenta Isaías.

Enfim, Isaías Polido lembra com saudades sobretudo dos amigos, já falecidos, que fez durante os 23 anos de GM: Romanelli, Salvador, Luiz Paulo, Chico Paula, todos chefes de produção. Em uma festa na minha casa, apareceu por lá toda a "chefaiada" para assar pizza em um forno que eu tinha construído, e eles levaram inclusive uma pá de madeira construída na oficina de marcenaria da GM (JRG).



Isaías Polido Nieto é o quarto jogador em pé, da esquerda para direita, no time do Clube Atlético Monte Alegre, em 1925

Fundação Pro-Memória



Nikolaus Fritz, durante depoimento à Fundação Pró-Memória de São Caetano do Sul, no salão social do ADC General Motors

Nikolaus Fritz, 52 anos participando da história

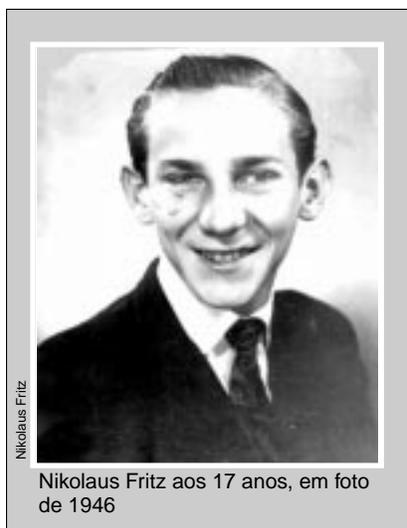
Nikolaus Fritz possui praticamente a mesma idade da General Motors em São Caetano do Sul. Quando ele nasceu, na Vila Paula, na Avenida Goiás, em frente ao portão principal da GM, em 1929, a fábrica já se preparava para a montagem inicial de seus veículos, antes mesmo da inauguração oficial em 12 de Agosto de 1930. A partir de 1948, quando Fritz ingressou no Departamento de Contabilidade da General Motors, talvez não imaginasse que sua vida profissional, social, e esportiva, estaria intimamente ligada às atividades da empresa. Tanto na área técnica e econômica, como na esportiva, na General Motors Esporte Clube, na cooperativa dos empregados na GM, e até hoje, dirigindo *Clube dos 30*. Mantendo inclusive intensa programação de eventos sociais para os funcionários que completaram 30 anos de atividades.

Por outro lado, dentro e fora do âmbito da empresa, as atividades sociais e esportivas de Nikolaus Fritz estenderam-se ao Lions Clube-Barcelona, e à Comissão Municipal de Es-

portes de São Caetano, onde atuou como tesoureiro na delegação dos XII Jogos Abertos do Interior, realizados em Sorocaba, em 1954.

Em depoimento à Fundação Pró-Memória de São Caetano do Sul, dia 8 de Maio de 2000, ele relatou o longo percurso, desde a infância na antiga Vila Paula até os dias de hoje, numa trajetória de amor, abnegação e dedicação ao trabalho, ao esporte, e à própria comunidade.

Nasci na antiga Vila Paula, São Caetano, em 29 de Julho de 1929. Meus pais, Andréa



Nikolaus Fritz aos 17 anos, em foto de 1946

Fritz e Ana Maria Fritz, eram imigrantes húngaros. Meu pai imigrou para o Brasil convidado pela Companhia Antártica Paulista para exercer a profissão de tanoeiro (construtor de barril), pois na Alemanha, também como imigrante, já havia exercido essa profissão. Veio diretamente para Ribeirão Preto, no interior de São Paulo. Durante a viagem para o Brasil, nasceu a minha irmã mais velha, Luiza; os outros cinco irmãos nasceram no Brasil, mas quatro morreram de tifo. Quando meu pai se transferiu para São Caetano, foi morar ao lado da Padaria Bom Gosto, da família Bisquollo, na esquina da Avenida Goiás com a rua General Osório, o melhor pão da vila, diga-se de passagem. E, ao lado direito da minha casa, existia o Restaurante Santa Clélia, cujo primeiro proprietário foi o sr. Romão, que posteriormente transferiu o estabelecimento para a família de Américo Gambatto.

INFÂNCIA - Como não poderia deixar de ser- estudou na escola alemã que funcionava den-



Nikolaus Fritz

Fachada do depósito da cooperativa de consumo, instalada na Avenida Goiás, no antigo prédio onde funcionou o cine Copacabana. Foto de 1971



Solenidade de inauguração do depósito da cooperativa, na avenida Goiás, em 1971. Da esquerda para direita: Milton Arruda, Balbo Santarelli, José Garcia, André Beer, João Abate, Padre Olavo e Nikolaus Fritz

tro da Sociedade União Esportiva Teuto-Brasileira, fundada em 13 de Fevereiro de 1930. A escola sobreviveu até às vésperas da II Guerra Mundial, quando foi fechada. Só em 1951 houve a fusão da escola com o clube, dando origem à União Cultural de São Caetano, que continua em plena atividade. Ali terminou o curso primário, e, na época da Segunda Guerra, com a escola fechada, freqüentou a Escola Alemã da Moóca-Brás, na rua João Caetano, atrás do campo do Juventus. O curso secundário foi feito em São Caetano, na Escola Técnica de Comércio, atual Instituto de Ensino, já dirigido pelo professor Vicente Bastos.

De minha turma, lembro dos colegas Albino Rocha, Luiz Orlando e Paulo Turco, todos da mesma família. Era o único curso secundário e de contabilidade na cidade, de modo que fui forçado a trabalhar nessa área em meus primeiros empregos. Comecei a trabalhar desde os oito anos de idade, no bar do Américo Gambatto, onde vendia bananas na quitanda

do bar, atendia no balcão e servia ao pessoal da General Motors que, naquele tempo, almoçava no Restaurante Santa Clelia. Aos 11 anos fui trabalhar em um escritório em São Paulo, na rua José Bonifácio, 210, onde atendia a maioria das tecelagens da cidade, no fornecimento de ferramentas para máquinas têxteis e artigos do ramo.

Ele teve ainda três empre-

gos em São Caetano antes de ingressar na General Motors: na Eletraço da rua Afonso Pena; na Siderúrgica São Caetano, na avenida Francisco Matarazzo, e na Porcelana Rex, na Avenida Augusto de Toledo. Aos 18 anos, já formado em Contabilidade, foi surpreendido numa manhã no quintal da casa, quando cuidava do jardim, por Herman Willings que chegou, bateu palmas, e foi perguntando: - *Foi o senhor que preencheu a solicitação de emprego, na GM?* - *Sim, fui eu mesmo, respondi. Na mesma hora, levou-me para dentro da GM, fez sentar-me na frente de Onofre Silva, que era o chefe do Departamento Pessoal e ordenou: - Registre o menino, aí! Comecei então a minha carreira profissional na General Motors como escriturário na Seção de Apontadoria e Distribuição de Mão-de-obra. Lembro-me que Onofre Silva me perguntou durante a admissão: - Quanto o senhor vai ganhar?* - *Eu acho que 6.000 cruzeiros!* - *Mas aqui está marcado 7.000 cruzeiros?* -

Revista Seleções

Publicidade do General Motors Esporte Clube, publicado na revista Seleções, em outubro de 1949

Ótimo, é sinal que já fui aumentado.

Fritz recorda que, naquele tempo, o trabalho contábil na GM era todo manual, com as antigas maquininhas de calcular, e o trabalho nas construções dos prédios da administração já era responsabilidade de sua seção. Desde 24 de Janeiro de 1948, quando foi admitido na General Motors, começou a sua participação no Clube e nos eventos sociais promovidos pela empresa.

Sempre gostei de esportes. Em 1949, lembro-me de que o presidente do General Motors Esporte Clube era Francisco Campanella e, a partir daí, não larguei mais as atividades sociais e continuou até hoje promovendo bailes e festas, confraternizando-nos com os companheiros de mais de 30 anos de trabalho na GM. Minha experiência anterior em clubes esportivos vinha desde a época do Saldanha da Gama Futebol Clube e do Piratininha Futebol Clube que tinha o seu campo às margens do Córrego dos Moinhos, junto à Alameda São Caetano.

A minha vida profissional seguiu normalmente na GM - relata -, onde me aperfeiçoava em cursos livres e de treinamento, como inglês e áreas técnicas, variando apenas de seção, ia da Contabilidade da fábrica para orçamentos, depois folha de pagamentos, e cheguei a trabalhar como gerente de controle de despesas e assuntos pertinentes da época. Na década de 50, trabalhei muito nas obras de terraplenagem da fábrica de São José dos Campos, treinando o pessoal de apontamento de mão-de-obra, inclusive com muitos cursos em São Caetano.

Participantes da primeira gincana automobilística promovida pelo General Motors Esporte Clube, em 1954



NIKOLAUS FRITZ



Segunda gincana automobilística no General Motors Esporte Clube. Foto de 1963

Piquenique no General Motors Esporte Clube, em 1963. Da esquerda para direita, em pé: Ilda Tomé, Ivete Sperate, Ondina Zamella, Odir Fritz, Nikolaus Fritz, e as três filhas do motorista Flores da GM. Agachados: Leonardo Sperate, Sueli Fritz, Ivanira Sperate, Célio Formazieri com a filha (?) e Oswaldo (?) com os filhos (?)



Encontro de famílias de funcionários, no General Motors Esporte Clube



Grupo completo dos funcionários dos escritórios da GM em almoço no final do ano de 1950, no General Motors Esporte Clube

Confraternização de final de ano, 1949: grupo de supervisores e chefes de seção da General Motors



Funcionários da contabilidade da GM na festa do final do ano de 1951. Da esquerda para direita, em pé: Carmelo A. Gentil, Nikolaus Fritz, Ilda Sayar, Joaquim Pinto Albino, Alberto Medeiros Couto, Mário Rosalino, Gabriel (?), Aquiles Amighini. Agachados: José Pinezzi, Darci Klein, Oswaldo (?), Sergio (?), e Arthur da Graça Paiva

Festa de confraternização de final de ano, em 1952, no General Motors Esporte Clube



Ele começou a participar mais ativamente das atividades do General Motors Esporte Clube na década de 60, com Leonardo Sperate, Francisco Campanella, Walter Tomé, Sebastião Batista, até que a intervenção de André Beer possibilitou uma renovação do quadro associativo. Desde então, Fritz afirma ter iniciado um trabalho mais ativo no clube. Foi a época das grandes *Ginkanas*, famosas na década de 50, dos grandes bailes de carnaval, e, em 1963, quando foi assassinado presidente norte-americano John Kennedy, havia sido preparado, justamente para aquele dia, um grande baile com a Orquestra Continental, da cidade de Jaú. O baile acabou sendo cancelado.

Havia muitas pessoas que trabalhavam comigo e depois se tornaram importantes em outras atividades, como o ex-prefeito Raimundo da Cunha Leite, o vereador Nicolau Dêlic, Nelson Scardelli, que foi para os Estados Unidos, onde se casou com a atriz Jane Mansfield. No clube da General Motors, fui pioneiro da montagem da equipe de futebol de salão, através de conhecimento das regras deste esporte, que aprendemos em São Paulo, na Praça das Bandeiras, onde estava localizada a sede da Associação Cristã de Moços. O primeiro jogo foi contra o Universitário, de desagradável lembrança, pois a quadra estava molhada e levei um tombo, batendo com a cabeça no chão, ficando quinze minutos desacordado. Além disso, perdemos o jogo por 14 a 1, relembra.

Outra atividade de que participou foi na organização do grupo de Escoteiros João Ra-

malho. José Gonçalves de Oliveira era seu subordinado na Seção de Apontadoria. *Ele me procurou pedindo ajuda. Conversei com os diretores da empresa e ele teve carta-branca para iniciar os trabalhos.* Além do futebol de salão, os outros esportes praticados no clube eram o futebol, o vôlei, o basquete, o bolão. Em 1962/1963, a equipe de futebol do General Motors participou da Terceira Divisão de Profissionais da Federação Paulista de Futebol, num regime semi-profissional, onde somente alguns jogadores eram funcionários, e outros não, jogando apenas por amor à camisa.

Gostaria de deixar registrado que, naquela época, o zagueiro Luiz Pereira, da seleção brasileira, começou a freqüentar o grupo de escolteiros do clube e depois a treinar nas equipes de futebol infantil e juvenil, com o apelido de Luiz Chevrolet, até que foi enviado para Sorocaba, onde iniciou uma brilhante carreira.

Nikolaus Fritz relata que continuou trabalhando até 1983, embora já estivesse aposentado desde 1976. Recebeu um pacote financeiro e achou melhor descansar. Depois da aposentadoria, recebeu carta da GM para que assumisse o Clube dos 30, pois o Clube dos 40 havia sido extinto, e solicitavam-lhe a colaboração para a criação do novo departamento.

Retornei ao clube, recebi o botão de ouro, foi realizado o primeiro baile no dia 1º de Dezembro de 1986. Lembro que a primeira diretoria do Clube dos 30 era formada por Nelson Berti, Nelson Dotta, Ireldi (?) e outros. Fui esco-

Time do Piratininga Futebol Clube em jogo contra o São Caetano Esporte Clube, no estádio da rua Paraíba. Em pé, da esquerda para direita: Candinho, Nenê, Nagi, Juarez, Jaú, Nicanor, Fábio, Mário, Boquinha e Carlito, (?), (?). Agachados: Jaime, Moura, Colé, boxeador, Nelson Boni, e Nikolaus Fritz. Foto sem data



Nikolaus Fritz



Time da seção de Contabilidade da General Motors em 1958. Da esquerda para direita, em pé: Belmiro (?), Nikolaus Fritz, Oswaldo Andrade, Benthinho(?), (?), (?) Vieira. Agachados: Carlito (?), (?) Pinezzi, Otto Diringer, Nestor Bosi e Raimundinho (?)

Equipe de basquete masculino do General Motors Esporte Clube em 1951. Em pé, da esquerda para direita: Nikolaus Fritz, Mário Chekin, Valentino Kiss, José Alt, Humberto Mainardi, Roque Latância e Maxidorio Penacchi. Agachados: (?), Ivan Chekin, Amado (?) e (?) Batistella



Seleção feminina de basquete de São Caetano do Sul, nos Jogos Regionais de 1951. Da esquerda para direita, em pé: Marta, Nikolaus Fritz (técnico), Rosa e Esmeralda. Agachadas: Nelsina, Herna e Minin



Inauguração do aparelho resfriador de chope, fabricado na GM por Norio Bossetto - Frigidaire Cunnighan, presidente da GM; Nikolaus Fritz, presidente Clube; Barlage, tesoureiro GM e André Beer, chefe contabilidade (1962/1963)



Grupo do Bolão, no General Mirim em 1962, transmitido pelo canal 7



Festa junina no General Motors Esporte Clube. Levantamento do mastro de São Pedro. Da esquerda para direita: Leonardo Sperate, Gastão Wolff, Nikolaus Fritz (presidente do clube), Gabriel Carreira e Ciro Rocha. Foto da década de 60



Festa junina no General Motors Esporte Clube. Da esquerda para direita: Angela Peduto, (?) Bufará e Nikolaus Fritz. Foto da década de 60

lhido por aclamação e estou até hoje comandando um quadro associativo de 1.528 sócios, ou 3.056, considerando sempre o casal.

Também participou da fundação da Cooperativa dos Empregados da Indústria Automobilística de São Caetano do Sul, na verdade formada apenas para funcionários da General Motors em 1965. A entidade começou a funcionar nas antigas instalações do supermercado Lev-Pag, na rua Augusto de Toledo. Sérgio Giorgetti, era funcionário do mercado, que passou a ser diretor da cooperativa. A instituição cresceu muito, e, com isso, utilizaram o antigo prédio do Cine Alvorada, na Avenida Goiás, como depósito de mercadorias. Depois da primeira sede, as instalações foram transferidas para a antiga fábrica de móveis da família Bina, também na Avenida Goiás.

O que motivou o fechamento da cooperativa foi uma lei do governador Adhemar de Barros, que tirava os 10% de desconto em nossas compras, o que era vantajoso em relação ao comércio em geral e no bom atendimento do nosso cooperado. Ficou inviável esse tipo de negócio, e fechamos as portas em 1975.

Hoje Nikolaus Fritz trabalha como consultor de vendas no Guarujá, onde mora com a esposa, Odi Fritz, e vive rodeado das filhas, netos, sem se desligar do clube da GM, e de seus amigos em São Caetano. O casal teve três filhas (Sueli Maria, Sandra Regina e Selma Inês), e quatro netos (Raquel, Cláudia Regina, Fernando, e Wagner *(depoimento de Nikolaus Fritz à Fundação Pró-Memória, em 8 de Maio de 2000)*)

Evolução do design automobilístico.

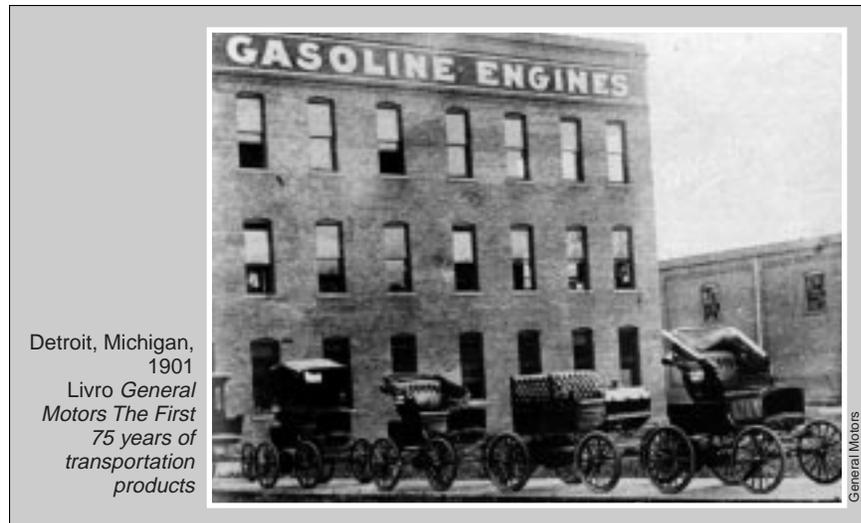
Fábrica de São Caetano do Sul

Adalberto BOGSAN NETO(*)

Na década de trinta, a General Motors instala-se em São Caetano do Sul. As primeiras carrocerias de madeira começaram a ser construídas para serem usadas em furgões, peruas e *pick-ups*, ônibus com estruturas de madeira e chapéadas foram também fabricados nessa época.

No início, até carrocerias de caminhões eram fabricadas pela GMB. A mão-de-obra usada nessa época de artesãos, marceneiros, funileiros e mecânicos orientados por um engenheiro de produto e vários desenhistas técnicos, forneciam informações para a produção dos veículos, na maioria imigrantes que moravam na cidade e vizinhança, como Santo André, São Bernardo do Campo, Vila Alpina e Ipiranga.

Durante a guerra a GM colaborou com as forças aliadas e montou unidades militares durante um período. Após a guerra, reiniciou as atividades com montagem CKD de veículos de passeio



e fabricação de derivados como ônibus e ambulâncias.

Com a nacionalização na década de 50, começa propriamente a evolução do *design* automotivo em São Caetano. Novas necessidades, com um cenário sombrio do Parque Industrial e dentro das possibilidades da época o Chevrolet Brasil começa a ser produzido em São Caetano com *design* local e componentes nacionais.

Nessa época, em 1960 inicia-se as indústrias chamadas de *au-*

topeças em paralelo, fabricando componentes como rodas, pneus, caçambas, cabines, vidros, bancos, motores e seus componentes, parte de componentes elétricos, baterias, faróis, lanternas, chicotes.

O Departamento de Engenharia do Produto e suas seções de carroceria, chassi, e motores começam a se desenvolver e expandir ao ponto de ter que ocupar instalações fora dos limites da propriedade principal da companhia.



Pick-up 3100, 1959



Veraneio, 1964



General Motors

Caminhão
Chevrolet 1958

O Departamento de Engenharia é instalada na Rua Baraldi no prédio conhecido como *Edifício Del Rey* em frente à praça Cardeal Arcoverde, onde a Engenharia de Carrocerias e Chassis tinham suas instalações. Nessa época, o grande projeto era uma nova linha de *pick-up*, caminhão e a veraneio, um projeto de grande envergadura e muita novidade não só do produto mas também nas áreas de processo, Compras e Desenvolvimento de Fornecedores.

Inicia-se a construção da fábrica de motores em São José dos Campos para alimentar a linha de montagem em São Caetano do Sul.

Em 1965 forma-se o Departamento de *Design* da GMB na época chamado de *Estilo*. Assim, L.W. Stier veio para o Brasil com a missão de formar o departamento que estava faltando na GMB. Foram convidados quatro funcionários da engenharia de carrocerias que fizeram parte do *Estúdio de Estilo*. A equipe formada sob a direção de L. W. Stier, G. Chiusano - supervisor, J. B. Mateo - *designer*, A. Bogsan Neto - *Tech. designer* e Emílio Mancha - modelador. Foram os fundadores do departamento de *Design* em São Caetano do Sul.

PROJETO INICIAL – Modificações na linha C14, eliminando as peças importadas por componentes nacionalizados como por exemplo faróis simples no lugar dos duplos.

Foi projetada a cabine dupla para completar a linha, chamada de C1414 com três portas somente, duas direita e uma esquerda. Para isso foi necessário ocupar uma área no prédio atrás do edifício de Compras (*Finish-Car*). Nessa época além dos veículos, o *Design* da linha Frigidaire fazia parte de nosso trabalho. Em 1970 outros projetos foram se somando: linha Opala,



General Motors

Chevrolet Opala 1969

Chevette e Chevette *pick-up*, mais a linha de *Pick-up* D-20, Veraneio e Caminhões. Foi necessária uma expansão e mudança para a rua São Caetano, quando teve um aumento em seu quadro de funcionários de dez para dezoito pessoas, e mais espaço para estúdio, tapeçaria e oficinas.

Nessa época não havia no Brasil cursos de Desenho Industrial e era necessário preparar o pessoal através de *bolsas de estudo* ou estágios nos Estados Unidos, onde adquiriam maiores conhecimentos para exercer suas funções. A linha Opala começava a nascer.

Com a grande demanda da linha Chevrolet alimentando sua linha de produtos, o *Design* acompanhou essa escalada.

Até um Fórmula 1 foi executado no *Design*. O Coopersucar F5 foi parte criado e desenvolvido pela equipe de *Design* da GM através de um programa de cooperação com a Fittipaldi Empreendimentos. Foi o primeiro carro de Fórmula 1 modelado em *clay* no Brasil. O seu melhor resultado foi um 2º lugar no GP do Brasil

Em 1998, a GMB comprou a propriedade conhecida como Telcelagem Nice, reformou para ser o Centro Tecnológico da GMB. Nessa época, os computadores gráficos começaram a ser usados no auxílio do *Design* e novamente grande transformação de produtos e processo teve lugar.

Hoje há 64 pessoas no Departamento de *Design*, sendo o que possui o maior número de *designers* formados no Brasil (18), constituindo-se no maior departamento do gênero na América Latina.

(*) Adalberto Bogsan Neto, gerente de *design* e administração da General Motors do Brasil

Em 1968, nascia o primeiro Chevrolet brasileiro, o Opala

Em 26 de Novembro de 1966, o presidente da General Motors do Brasil, Damon Martin, convocava a imprensa e anunciava: *a GM vai lançar o primeiro automóvel brasileiro, e a partir desta data as instalações industriais de São Caetano do Sul serão reformadas e ampliadas.* Dois anos depois, em 19 de Novembro de 1968, era lançado no mercado automobilístico brasileiro o *Opala*, um carro criado, projetado e construído para atender às condições especiais e diversificadas de pavimentação, clima e topografia existentes no Brasil.

Nos dois anos que separaram a notícia do lançamento do veículo do primeiro automóvel *Opala* da linha de montagem, em São Caetano, não se falou em outra coisa dentro da GM a não ser do *Projeto 676*, nome com o qual ficou conhecido o projeto do primeiro carro de passageiros brasileiro da empresa.

A profunda e vertiginosa transformação das instalações industriais em São Caetano e das rotinas operacionais da empresa teve de ser conduzida sem prejuízo das atividades normais ligadas à produção de veículos comerciais Chevrolet, de refrigeradores *Frigidaire* e baterias *Delco*. Assim, começaram as transformações na fábrica de São Caetano do Sul. Primeiro foram sacrificadas as frondosas árvores da espécie *ficus* na área primitivamente tomada por jardins, entre os escritórios e a fábrica, que foi



ocupada pelo armazém de chapas: ali foi montada uma gigantesca ponte rolante. A pista de provas foi invadida por máquinas, e ali levantado o edifício que abrigou no térreo vários escritórios e o recebimento

de materiais. No segundo andar foi expandida as seções de pintura e tapeçaria. No pavilhão das prensas foi escavada uma valeta base de 4,5 a 6 metros de profundidade para as prensas de grande capacidade. No outro lado da estrada de ferro, a área foi aterrada e ali foram construídos os laboratórios de Pesquisa e o Centro da Engenharia Experimental. Uma nova central telefônica foi instalada em virtude do acúmulo de comunicações. E, nos últimos três meses de 1968, o número de funcionários aumentou em 10% aproximadamente.

Em Dezembro de 1966, quando o programa do Chevrolet Opala começou a ser movimentado, a GM possuía 5.130 empregados. Na época de lançamento do Opala, contava com 8.155, um aumento de 47% em seu efetivo humano.





Chevrolet Opala, em foto para divulgação

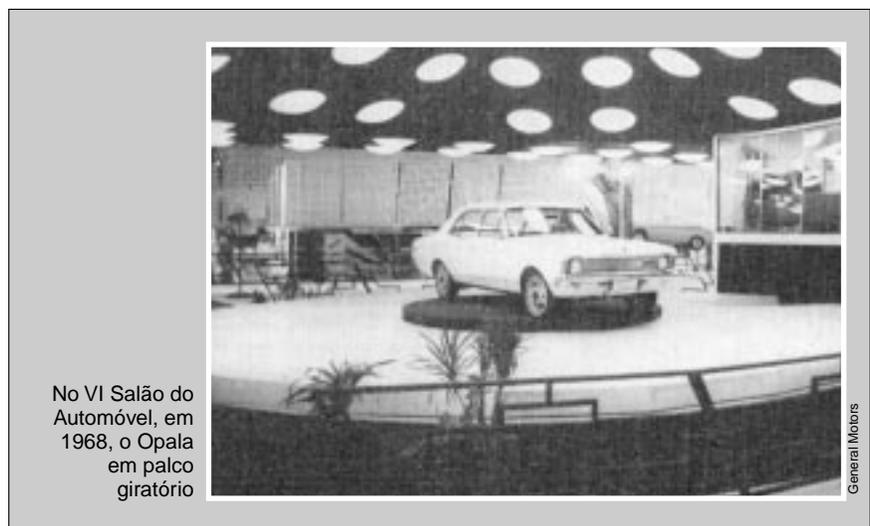
Como consequência da reviravolta na estrutura da empresa, a preocupação do presidente da GM, James F. Waters passou a ser a rede de distribuição e montagem de um serviço modelo de assistência técnica, e, para isto, instalou em São Caetano do Sul uma das mais bem equipadas escolas de mecânica automobilística do país: *O Centro de Treinamento Técnico*. Procedentes de oficinas espalhadas pelo País, centenas de mecânicos realizaram cursos intensivos para dominar todos os segredos do novo carro. Peritos em propaganda, relações públicas e promoções de vendas, administraram cursos de sua especialidade para o pessoal dos Revendedores Chevrolet. O programa intitulado *Desenvolvimento do Potencial Humano das Concessões* permitiu à empresa oferecer aos seus concessionários não apenas o acesso de conhecimento das características mecânicas e de manutenção do Chevrolet Opala, mas também o domínio das mais modernas técnicas de vendas, capacitando-as para uma posição de absoluta liderança no mercado brasileiro de automóveis.

O NOME – Em Janeiro de 1968, com o projeto 676 já em plena escalada final, ainda

não havia sido escolhido o nome do primeiro GM brasileiro. Especulações da imprensa na época batizaram-no de *Olímpico*, o nome do Opel mexicano, utilizado para testes nas estradas do interior paulista pelos pilotos da Engenharia Experimental. Segundo depoimentos de ex-funcionários que atuavam no Departamento de Relações Públicas, o nome *Opala* havia sido divulgado por um jornalista indiscreto, à revelia da própria diretoria da empresa, que, a princípio, não havia decidido nada a respeito. Entretanto, a versão corrente era que o nome realmente seria *Opala*, inspirado em outros dois nomes da linha GM: *Opel e Impala*. E com a seguinte justifi-

cativa: o *Opel* alemão servira de base aos estilistas que projetaram o novo carro brasileiro; e *Impala* era, entre os carros americanos da empresa, o que exercia maior fascínio no Brasil. A junção dos dois nomes resultaria obviamente em *Opala*. Uma comissão oficial da montadora encarregada da escolha final do nome teve seu trabalho assim facilitado, e os membros, na verdade, aderiram com entusiasmo à idéia de *Opala*, nome já popularizado através da imprensa.

O programa de lançamento do Chevrolet *Opala* foi um dos mais completos de que se tem notícia na indústria automobilística brasileira. Iniciou-se com a apresentação do carro à imprensa de todo o país; prosseguiu com a reunião das concessionárias Chevrolet e culminou com a realização de grandiosa festa de confraternização na fábrica da GM em São Caetano do Sul. Dirigentes e operários reuniram-se para celebrar o aparecimento do primeiro automóvel Chevrolet brasileiro. Houve shows, música e churrasco num ambiente de alegria. Em São Caetano, as dependências do General Mo-



No VI Salão do Automóvel, em 1968, o Opala em palco giratório

tors Esporte Clube jamais congregaram tanta gente: mais de 18.000 pessoas, entre empregados e familiares, compareceram à festa de *Opala*, um automóvel para cujo êxito todos contribuíam decisivamente. Durante as festividades, foi lida uma mensagem especial do presidente da GM, James F. Waters, saudando os empregados e enaltecendo o trabalho da equipe que permitiu à empresa cumprir sem qualquer atraso o programa de produção do Chevrolet *Opala*.

SALÃO DO AUTOMÓVEL – Na quinzena de 23 de Novembro a 8 de Dezembro de 1968, foi realizado o VI Salão do Automóvel, ainda no Parque Ibirapuera, e, segundo a imprensa, a atração especial foi o estande da General Motors do Brasil com área de 1500 m² que expunha a vedete do salão: o tão esperado Chevrolet *Opala*. O carro foi colocado num palco giratório, centralizando a mostra e dominando os olhares. Como atrações adicionais, farto material de propaganda distribuído durante a quinzena de duração da mostra, nele se incluindo calendários de bolso com a foto do novo veículo; cartões postais, de vários tipos, também com clichês coloridos do carro, carteirinhas de fósforo, balões de gás e prospectos diversos.

Em depoimento à revista *Panorama*, órgão interno da GM, em Janeiro de 1969, o presidente da empresa, James F. Walter, fazia um balanço de 1968. *Os excelentes resultados do ano que passou devem ser encarados como decorrência natural de esforços conjugados de uma empresa que sempre acreditou no Brasil.*

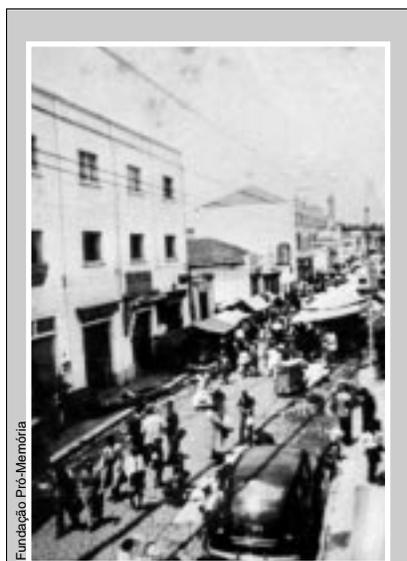
Na inauguração da concessionária Primarca, de São Caetano, aparecem J. Waters Jr. e R. F. McGill, com os diretores da revendedora



General Motors

Investimos milhões no projeto do Chevrolet Opala; ampliamos e reequipamos a fábrica em São Caetano do Sul; criamos mais de 3.000 novos empregos, cujo efeito multiplicador gerou cerca de 9.000 outros nas indústrias fornecedoras e na rede de concessionárias em todo o país...

CONCESSIONÁRIA – Faltava em São Caetano do Sul, cidade-sede da General Motors do Brasil, uma loja concessionária que completasse o ciclo de toda atividade da empresa, que apenas transformava matéria-prima em veículos, distribuindo-os para todos os países.



Rua Santa Catarina, em 1949, quando ainda recebia feira-livre

Fundação Pro-Memória

Mas, a partir de Agosto de 1971, também na cidade seria feita a comercialização dos carros da General Motors. Assim, foi inaugurada a *Primarca Veículos S/A.*, dotada de todas as características de uma construção moderna e avançada, primando pelo bom gosto arquitetônico. A oficina da loja foi dotada de todo o ferramental e equipamentos necessários. Na ocasião da inauguração, o gerente-geral de Vendas da GM, R. F. McGill, discursou. O Conselho Diretor da Primarca era constituído por Aldo Aliberti, presidente; Victor Nobilli, 1º vice-presidente; João Nicolau Braido, 2º vice-presidente; Alberto Aliberti, adjunto; Nelson Braido, adjunto. Na parte administrativa, contava com uma diretoria executiva composta de diretor superintendente, Umberto Sperandio; diretor gerente, Anielo Mauro; e diretor financeiro, Verino Ferrari.

Fontes:

1. Panorama da General Motors do Brasil, publicação interna dos funcionários da GM. Edições nº 54, Julho de 1967; nº 70, Novembro de 1968; nº 71, Dezembro de 1968; nº 72, Janeiro de 1969; nº 103, Agosto de 1971.
2. Folha de São Paulo, 24 de Novembro de 1968.
3. Revista Quatro Rodas, nº 89, Dezembro de 1967; nº 181, Dezembro de 1988.



1 - Avenida Goiás, próxima à esquina da rua Amazonas, ainda em pista única e calçada com paralelepípedos, década de 60;
2 - Avenida Conde Francisco Matarazzo. Destaque para a fachada do extinto Cine Max, década de 50;
3 - Largo da Figueira, no final da rua Visconde de Inhaúma, no Bairro Nova Gerty, na década de 50, em dia de feira-livre;
4, 5, 6 e 7 - Detalhes da portaria da General Motors



Diva Pereira



Diva Pereira em depoimento à Fundação Pró-Memória em 18 de Maio de 2000

Diva Pereira, exemplo da participação feminina

Em Maio de 1973, a revista *Panorama* nº 124 (órgão interno da General Motors) publicou pesquisa inédita sobre o trabalho feminino na fábrica de São Caetano. Havia 320 mulheres mensalistas e 150 horistas exercendo cargos de secretárias, escriturárias, psicólogas, telefonistas, cozinheiras, perfuradoras IBM, zeladoras, costureiras, e soldadoras, entre outras funções. Até então, as mulheres foram chegando aos poucos, disputando vagas e empregos, e exercendo as profissões em ambientes considerados redutos masculinos.

Antes da publicação da pesquisa, porém, dezenas de mulheres já trabalhavam na GM com mais de vinte anos de serviços prestados na empresa. Uma delas, Diva Pereira, por exemplo, admitida em 1951, exerceu a função de secretária bilíngüe até 1977, quando se aposentou. Seu trabalho estendeu-se à participação das atividades da General Motors Esporte Clube e na Cooperativa dos Funcionários da empresa. Diva Pereira narra episódios referentes ao período em que esteve profissionalmente vinculada à empresa automobilística e também lembra a participação do avô, Casemiro Alonso dos Santos, na história da cidade.

Acho interessante registrar a par-

ticipação histórica de meu avô, Casemiro Alonso dos Santos, no início do Núcleo Colonial de São Caetano, em 1877. Ele foi o maquinista da São Paulo Railway que conduziu a composição ferroviária, transportando a primeira leva de imigrantes italianos para a antiga fazenda dos beneditinos. A estação ferroviária de São Caetano ainda não existia, e o trem estacionou próximo à curva, onde seriam construídas depois as instalações da Indústria Matarazzo.

Meu avô era espanhol, nasceu na Galícia, e chegou ainda menino no Brasil. Segundo relatos à minha mãe, ele teria sido o proprietário das terras que se localizavam próximo à es-

tação ferroviária, entre a atual Avenida. Conde Francisco Matarazzo e a Travessa Comandante Salgado, divisa com as propriedades da Texaco. Minha avó chamava-se Regina Righetto Alonso, era italiana de Verona. Meu avô faleceu em 26 de Janeiro de 1933, e minha avó dia 12 de Setembro de 1928.

O pai de Diva Pereira, José Manuel Pereira, teve cinco filhos; três morreram ainda crianças. Sobreviveram Diva e o irmão, Jairo José Pereira. José Manuel exerceu várias funções nas indústrias da cidade, José Manuel na Antártica, na Moóca e nas metalúrgicas de São Caetano. Diva estudou no Grupo Escolar Senador Fláquer; depois frequentou o ginásio



Diva Pereira recebe o relógio de ouro das mãos de André Beer, em 1975, ao completar 25 anos de trabalho ininterrupto dentro da empresa

Diva Pereira



Diva Pereira em seu local de trabalho, na Engenharia de Manufatura, 1970

Funcionárias da GM, em 1953, durante despedida de (?) Robertson realizada no General Motors Esporte Clube. Da esquerda para direita: (?), (?), Leonor (?), Diva Elisa, Diva Pereira, Ofélia (?), Raquel (?), Terezinha (?), Thais (?), Romilda (?) e Rute (?)



Funcionárias da GM, na Cooperativa dos Empregados, em 1966. Da esquerda para direita: Joana Cavallini, Marli (?), Sonia Nascimento, Yadê Cavallini Ferrari e Diva Pereira

Coquetel do final do ano de 1963, no General Motors Esporte Clube. Da esquerda para direita: William (?), Regina (?), Dirce Sasso, Osmar Cerviglieri, Darci Sasso, (?) Andrade e Diva Pereira



na Vila Mariana, aos onze anos deslocava-se para São Paulo utilizando o trem até a Estação da Luz, caminhando até a rua Florêncio de Abreu, onde pegava o bonde Ponte Grande - Vila Mariana. cursou o Científico no Anglo-Latino, até chegar à Faculdade de Filosofia da Universidade de São Paulo, na rua Maria Antonia, onde me formei em Letras, com especialização em Inglês.

Sua vida profissional começou na Aços Villares, como secretária, quando a empresa ainda estava no Cambuci, e em São Caetano estava situada apenas a fundição de peças para elevadores. Foi secretária do presidente da Aços Villares S/A durante cinco anos. Afirma ter sido descoberta por Onofre Silva, do Departamento Pessoal da General Motors, que a convidou para trabalhar na empresa.

Em Julho de 1951, comecei a trabalhar na GM, como secretária de Mário Folmer, numa época em que passei por graves problemas familiares, devido à doença do meu pai. O ambiente nos meus primeiros tempos era excelente, as moças eram muito chiques: era quase um desfile de moda diário. Havia muitos jardins floridos junto aos prédios dos escritórios, espaço hoje ocupado por seções industriais. Lembro-me que nossas mesas de trabalho tinham vasos de flores, trocados diariamente.

Diva explica que na década de 50, a GM era uma festa: o clube da empresa permanecia aberto a todos os eventos sociais internos e também para os da cidade, com almoços de confraternização, despedidas de diretores norte-americanos, aniversários, bailes, coquetéis. O caráter das festas familiares entre os norte-americanos e os brasileiros era mais acentuado, a integração mais próxima. A maior parte do tempo em que trabalhei na GM foi como secretária de M. P. Starr, gerente de manufatura, e, em 1958, tive chance de ir trabalhar na fábrica de São José dos Campos, mas recusei por não querer sair de São

Caetano. Minha participação social foi ativa no clube da GM, na época de Leonardo Sperate, mas também nos clubes da cidade, como o São Caetano Esporte Clube, na Rua Perrella, o Clube Comercial, ainda na rua Santa Catarina, e os cinemas, como o Central, no Bairro Fundação, além dos teatros em São Paulo.

Os eventos sociais no General Motors Esporte Clube abrangiam desde bailes de carnaval até comunhão pascal, festivais de música, teatro, pique-niques, gincanas, shows mirins, e atividades esportivas.

Na minha época, as exigências para o trabalho de secretária eram rigorosas - explica Diva Pereira -, com necessidade de profundos conhecimentos de Português, Inglês e taquigrafia. Falar hoje em taquigrafia, na era da informática, é engraçado, mas na época era fundamental. Passei a minha vida taquigrafando reuniões, e hoje nem se fala mais nisto. Minhas amigas na época não permaneceram muito tempo na GM, porque casavam, criavam famílias e desligavam-se da empresa. O namoro e conseqüente casamento entre colegas de trabalho era muito comum na General Motors. Lembro-me da união entre Pedro Nogueira, gerente de manutenção com a secretária Míriam Maradei, por exemplo. Na década de 70, as mudanças foram mais radicais, devido à grande ampliação das instalações, a chegada de novas gerações com comportamento diferente. Completei 25 anos de atividades dentro da GM em 1975; afastei-me em 1977. Hoje, Diva Pereira mora numa casa muito conhecida na rua Tiradentes, no Bairro Santa Paula, devido a uma particularidade: desde 1961 ela mantém o hábito de decorar o jardim da casa com flores e folhagens. E o apelido da casa varia de acordo com o tipo de jardim escolhido: já foi a Casa dos Gerânios; antes, a Casa das Roseiras e hoje é a Casa das Rendas Portuguesas.

Na despedida de
(?) Robertson,
no General
Motors Esporte
Clube, em 1953,
em primeiro
plano, da
esquerda para
direita: Lilian (?),
sr.(?) Robertson,
Fábio (?), Erika
Rosenhein, Diva
Pereira, (?), e
(?) Mendell



Diva Pereira



Foto da entrega
do relógio de
ouro em 1975.
Da esquerda
para direita:
Nelson Berti,
M. P. Starr,
André Beer,
Diva Pereira e
Stefan Bogar

Comunhão
pascal dos
filhos dos
funcionários da
GM, em 1964,
no General
Motors Esporte
Clube



Durante o
lançamento do
fogão Frigidaire,
em 1969,
funcionárias da
GM posam junto
ao produto em
frente ao
escritório
central. Diva
Pereira é a
segunda, da
direita para
esquerda

1

no transporte da criação

camioneta **CHEVROLET**

representa mais lucros por tarefa!

GENERAL MOTORS DO BRASIL S.A.

2

Um novo

BRASILEIRO

realiza sua viagem em Fiat, Mercedes

GENERAL MOTORS DO BRASIL S.A.

3

OS CAMINHÕES **Chevrolet**

ABREM CAMINHOS PARA O PROGRESSO

GENERAL MOTORS DO BRASIL S.A.

4

Técnicos Brasileiros para o Brasil...

uma contribuição da General Motors!

GENERAL MOTORS DO BRASIL S.A.

- 1 - Contracapa da revista *Vida*, Setembro/Octubre de 1961;
- 2 - Contracapa da revista *Vida*, Março/Abril de 1956;
- 3 - Contracapa da revista *Vida*, Março/Abril de 1951;
- 4 - Contracapa da revista *Vida*, Maio/Junho de 1953;
- 5 - Contracapa da revista *Vida*, Julho/Agosto de 1952;
- 6 - Contracapa da revista *Vida*, Maio/Junho de 1952;
- 7 - Contracapa da revista *Vida*, Maio/Junho de 1949;
- 8 - Contracapa da revista *Vida*, Setembro/Octubre de 1951

5

FORÇA DO CAMINHÃO

CHEVROLET

CAMINHÃO CHEVROLET

GENERAL MOTORS DO BRASIL S.A.

6

SERVIÇOS QUE EXIBEM A

RESISTÊNCIA DO CAMINHÃO

CHEVROLET

CAMINHÃO CHEVROLET

GENERAL MOTORS DO BRASIL S.A.

7

Transporte Coletivo e Casa Própria

GENERAL MOTORS DO BRASIL S.A.

8

NOVO

CHEVROLET

POWER *Slide*

GENERAL MOTORS DO BRASIL S.A.



Nunciato Menitti

Nunciato Menitti



Nunciato Menitti, 36 anos de atividades e aventuras

Nunciato Menitti trabalhou 36 anos no Serviço Técnico da GM, de São Caetano, na assistência às concessionárias e orientação técnica como instrutor para mecânicos em todo o território nacional. Sua trajetória profissional é uma mistura de trabalho e *aventuras*, considerando as condições em que viajava na década de 40 pelo Interior do País, até atingir Fortaleza, capital do Ceará. Era uma época de poucas e péssimas estradas de rodagem. Era necessária uma grande dose de heroísmo para enfrentar todos os tipos de dificuldades, a saudade dos familiares, a falta de recursos de assistência mecânica durante as viagens e, principalmente, a solidão em trabalhos com mais de três meses de duração.

Nessa atividade, ele pôde acompanhar a evolução técnica dos veículos Chevrolet: desde os caminhões dos anos 40 até o lançamento do *Chevette* em 1973. Aposentado em 1977, recorda com saudades daqueles heróicos tempos de instrutor da *Escola Técnica* e, em depoimento à Fundação Pró-Memória revela, com bastante alegria e excelente memória, sua vida profissional na General Motors.

Em 1958, Nunciato Menitti participava da inauguração da Concessionária Vecchi & Cia., na cidade de Ribeirão Preto. Da esquerda para direita: o prefeito de Ribeirão Preto; general Porfírio da Paz, ex-governador de São Paulo; João Vecchi, dono da concessionária; Nunciato Menitti, e o gerente da concessionária



Nunciato Menitti

Nasci em Bragança Paulista, filho de Eduardo Menitti e de Teodora Barbara Menitti, comerciantes com lojas de consertos de armas, ferragens, carpintaria, enfim, era uma pequena indústria em minha casa. O meu pai era chamado de pau pra toda obra pois entendia e consertava de tudo. Quando resolvi vir para São Caetano, em 1935, sozinho, fui apoiado pelos meus irmãos que já residiam por aqui, e meu primeiro emprego foi na IME (Indústria Matarazzo de Energia), pertencente ao grupo Matarazzo, que refinava petróleo da Colômbia. Foi a primeira refi-

naria a ser instalada no Estado de São Paulo, e a segunda no Brasil; só perdeu a primazia para a refinaria do Grupo Ipiranga, inaugurada em Uruguaiana, Rio Grande do Sul, em 1934. Ali Menitti exerceu várias atividades: foi soldador, encanador, eletricista, mecânico, etc. Em 1939, começou a faltar óleo cru para destilar gasolina na refinadora Matarazzo, devido ao início da Segunda Guerra Mundial. Descontente na refinaria, resolveu pedir demissão. Um conhecido da cidade, apresentou-o na General Motors. Logo começou a trabalhar na empresa.



Escola volante instalada em Fortaleza (1953). Nunciato Menitti é o instrutor. As aulas eram improvisadas na garagem onde se vê o furgão da Seção Técnica da General Motors do Brasil



Curso de Transmissão Automática, pelo instrutor Nunciato Menitti, na Mesbla do Rio de Janeiro, década de 50



Curso de Transmissão Automática, ministrado pelo instrutor Nunciato Menitti, na Mesbla do Rio de Janeiro, década de 50

Em 1939 os carros da GM eram importados e chegavam desmontados, no processo que os americanos chamavam de CKD (Completely Knocked-Down) ou seja, completamente desmontados. Entrei na seção de carrocerias. A produção começava no mês de Setembro e terminava em Março, quando havia demissão geral dos trabalhadores. Na minha seção sobreviviam quatro operários, eu entre eles. Porque, após o fim da produção, chegavam dos Estados Unidos os protótipos e através deles fazíamos o ferramental para a próxima safra, ou seja, em Setembro começava tudo outra vez. No meu departamento havia 152 pessoas, e nesse ritmo fiquei na GM até 1944, quando também fui atingido pela crise. Não tive outra saída senão ficar um ano fora da empresa. Foi difícil a minha saída da empresa. Fui obrigado a falar com Adalberto Bogsan, gerente da fábrica. Disse que não dava mais para continuar, pois eu entrava às 9 horas, saía às 16, trabalhava três dias por semana. Achava que meus vizinhos já estavam me considerando um vagabundo; tinha vergonha de chegar cedo em casa. Fiquei em dúvida em sair ou não, pois estava preparando o meu casamento, mas acabei saindo. Nesse ano, afastado da GM, fiz de tudo; trabalhei com a família do empresário Ermírio de Moraes, na área de montagem de fábricas de ácido sulfúrico. Em Maio de 1945, estava na estação ferroviária de Sorocaba, quando ouvi a notícia do final da guerra. Imediatamente, pensei: poderei voltar para a General Motors.

Com o final da guerra, o serviço maior na General Motors era o da desmontagem dos carros movidos a gasogênio, com imensos tubos de gás amarrados na traseira dos veículos. Foi exatamente isso que possibilitou a volta de Menitti à GM. Ao

retornar à empresa, foi trabalhar no Departamento Técnico, onde permaneceu até aposentar-se. Foi convidado para ser instrutor da Escola Técnica devido ao conhecimento de muitas áreas- mecânica, funilaria, solda, pintura, transmissão automática, etc. Começaram as viagens para os cursos de treinamento: Rio de Janeiro, Recife, Fortaleza. Em cada local ministrava quatro cursos com um mês de duração. Nas concessionárias das capitais, o curso era centralizado para as cidades vizinhas, com um número grande de mecânicos, funileiros, que iam receber as instruções. A viagem era feita em carro-escola, que levava o material didático e as ferramentas. Menitti conta que viajava sozinho; ficava um mês em cada lugar. A estrada Rio-Bahia era apenas um caminho de terra, asfalto ainda não existia e o tempo que se perdia na travessia de balsas era equivalente à metade do tempo total da viagem. *A dificuldade de treinar mão-de-obra era imensa, o pessoal não tinha a menor habilidade neste trabalho, e eu era obrigado a desmontar o motor não sei quantas vezes. Em uma semana eu estava em Vitória, na outra em Salvador, depois Recife, e calculo que tenha viajado seis a sete mil quilômetros por mês.*

Conta que a assistência técnica evoluía na proporção do desenvolvimento da fábrica. Aos poucos as agências concessionárias regionais iam aumentando: em 1952 já eram onze as regiões de treinamento. A partir daquele momento, levava um assistente para acompanhar o treinamento, e também havia sido promovido a Gerente de Distrito. *Fiquei 16 anos nesse serviço de viagens constantes pelo país, chegando a ficar três meses longe da família, a ponto de, em alguns momentos, querer largar tudo e ficar junto da minha família, que já havia aumentado (tinha duas filhas*



Curso de Treinamento na Concessionária Arthur Hass, de Belo Horizonte, na década de 50

Nunciato Menitti



Na General Motors, em São Caetano, a turma de 1966: o instrutor, Nunciato Menitti, é o primeiro em pé, à esquerda



Curso na Mesbla do Rio de Janeiro, na década de 50. O instrutor Nunciato Menitti é o sexto da esquerda para direita



Em Setembro de 1970, Nunciato Menitti recebia o relógio de ouro (25 anos de serviços) das mãos do presidente James F. Walters. À esquerda sr. McGill, gerente de vendas, e, à direita, Arnaldo Jurowsky, chefe da seção de Garantia

e um filho). No final da década de 50, a GM já entrava nos planos de nacionalização dos caminhões e pick-ups, e o trabalho do Departamento Técnico passou a ser mais burocratizado, com a necessidade de publicações de orientação como manual do proprietário, fichas técnicas, manual de instruções. Etc. A última, chamada de Normas de Procedimento, foi organizada por minha equipe, formada por um advogado, a secretária, e por mim.

Em 1958, Menitti foi designado para ir a São José dos Campos, onde a GM acabara de comprar o terreno para construir a fábrica de caminhões. Teria a função de organizar a frota junto aos concessionários, para atender aos caminhões que iriam trabalhar na construção da fábrica. Paralelo ao serviço em São José, continuava indo frequentemente ao Rio de Janeiro no antigo trabalho de assistência técnica aos concessionários. Na minha seção, com o afastamento de João Scaglia Neto, passei a ser o chefe da Garantia, permanecendo por dez anos na função. O trabalho consistia no seguinte: as garantias dadas em todo o território nacional, eram recebidas por mim, através de relatórios e eu aprovava os pagamentos, recebia as peças defeituosas, analisava-as com o Controle de Qualidade; depois, encaminhava-as para os fabricantes a fim de que sanassem os problemas.

Conta que com a chegada do automóvel Opala, em 1968, passou a ter uma função mais diplomática: devia discutir com a Engenharia os problemas da embreagem, do diferencial, e do próprio motor. Em 1970, completou 25 anos de trabalho contínuo na General Motors. Nunciato Menitti mora na mesma casa que adquiriu em 1949, na Avenida Dr. Augusto de Toledo. (depoimento à Fundação Pró-Memória em 16 de Maio de 2000).

Nunciato Menitti apresenta, no pátio da GM, o veículo carro-escola com o qual viajava pelo Interior do Brasil, durante os anos 50. Foto de 1951



Reprodução de cartão postal da General Motors, da década de 50, com as foto de Nunciato Menitti e Rita de Bonis



Eugênio Malanga em depoimento à Fundação Pró-Memória, no dia 4 de Maio de 2000

A General Motors e a publicidade brasileira

Antonio de ANDRADE (*)

A história da Publicidade brasileira reserva um capítulo especial para descrever a participação da GM no importante segmento sócio-econômico representado pela atividade publicitária que tem como objetivo primordial estimular no consumidor o desejo de posse dos mais diversos produtos. Perdem-se na história da humanidade as manifestações sociais que, na atualidade, seriam enquadradas como de técnicas publicitárias. Papiros egípcios, datados de séculos antes do nascimento de Cristo, registravam pequenas notas relacionadas às fugas de escravos e, nas ruínas de Pompéia, foram encontrados anúncios de patrocínio da diversão favorita da época: os combates entre gladiadores. No Brasil, logo no início da colonização, Martim Afonso de Souza, em 15 de junho de 1543, assinou uma postura municipal regulamentando a maneira de anunciar à população os produtos comercializados no Mercado Público de São Vicente. Os vendedores, fa-

Redação da revista *Vida* na GM, publicada em 1956. Da esquerda para direita: Aristodemo Becherini, fotógrafo; Gilberto C. Barros, redator; Rachel Bernard, secretária; Walter Thomé, redator; e Eugênio Malanga, redator-chefe

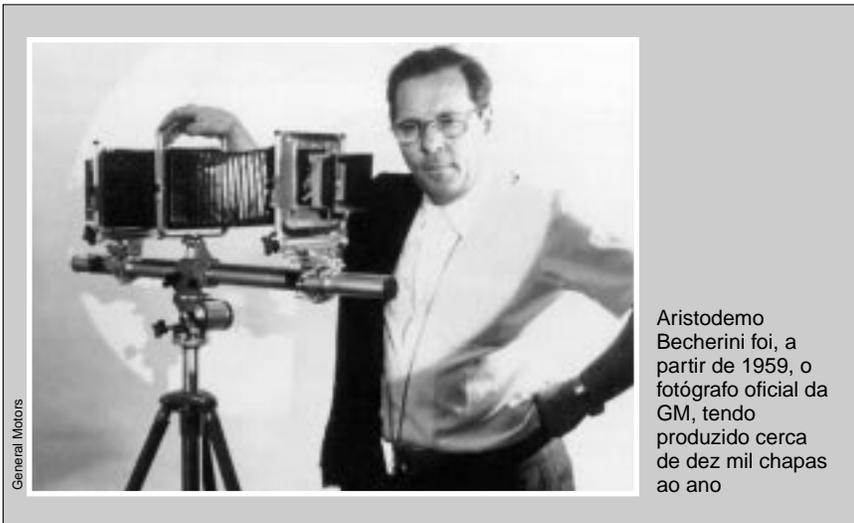


lantes ou cantantes - precursores da pamonha de Piracicaba - já circulavam pelas ruas das principais cidades brasileiras desde épocas remotas.

Quando surge, em setembro de 1808, o primeiro jornal impresso no Brasil, *Gazeta do Rio de Janeiro*, aparece no primeiro exemplar um anúncio de venda de livros e, no segundo, era anunciada a venda de um sobrado. No expediente do pioneiro semanário, editado pela Imprensa Régia, podia-se ler: "*Nesta Gazeta se porão quaisquer anúncios que se queiram fazer, devendo estar na quarta-*

feira no fim da tarde na Imprensa Régia".

Nessa fase pioneira da publicidade brasileira os anúncios não estavam direcionados a persuadir o leitor a comprá-los, mas principalmente informar da qualidade dos produtos, seu valor e quantidade disponível. O mercado promissor e crescente, advindo da transferência da Corte Portuguesa para o Rio de Janeiro, daria origem, inclusive, a um inusitado *Jornal de Anúncios*, que circulou em 1812. Esta profunda transformação ocorrida na capital do Império leva ao surgimento de anúncios de



Aristodemo Becherini foi, a partir de 1959, o fotógrafo oficial da GM, tendo produzido cerca de dez mil chapas ao ano

comerciantes, profissionais liberais e prestadores de serviços. Quando, em 1875, surge em São Paulo *A Província de São Paulo* (que, a partir da República, mudaria seu nome para *O Estado de S. Paulo*), sua edição diária era composta por apenas quatro páginas, sendo a última dedicada aos "anúncios". No rodapé do primeiro exemplar, *A Província de S. Paulo* recruta mão-de-obra para sua redação: "Precisa-se de um moleque de 10 a 14 annos. Quem tiver e quizer alugar dirija-se a esta typographia".

O novo século é marcado pelo surgimento das revistas, acompanhado pelo melhoramento da qualidade do maquinário destinado à impressão. *A Revista da Semana* surge em 1900, logo a seguir, sintoma da força do mercado aparecem: *O Malho*, *Fon-Fon*, *Careta*, *Vida Paulista* e *Arara*.

Lembra Ricardo Ramos (filho de Graciliano Ramos), o grande memorialista da publicidade brasileira, que nessa época o salto de qualidade é enorme, por causa da influência francesa com seu refinamento e elegância e do outro o tecnicismo e pragmatismo norte-americano.

Da mistura destas correntes surgiria uma publicidade brasileira com características próprias e profissionalizando quem se dedicava ao ofício.

Nesse cenário de mudanças e influências surge, em maio de 1914, nossa primeira agência, a Castaldi & Bennaton que mais tarde adotaria o nome fantasia de Eclética. Enfrentando enormes dificuldades, devido à desconfiança dos empresários brasileiros em relação à seriedade e eficácia da publicidade, a pioneira agência consegue as contas de importantes empresas: Matarazzo, Kolynos, Ford, Texaco. Passa a contratar poetas, romancistas e ilustradores de renome para dar mais elegância e criar rimas que facilitassem a memorização dos anúncios por parte dos eventuais consumidores. Para esses pioneiros publicitários, as dificuldades não eram poucas: pequena quantidade de produtos ofertados, inexistência de produtos concorrentes, baixo poder aquisitivo da maior parcela da população, elevado nível de analfabetos e uma mentalidade empresarial moldada a um país de economia predominantemente agrícola. Antes de propa-

gar as maravilhas e vantagens de determinado produto, necessitavam os publicitários de explicar em suas peças qual era a finalidade e como utilizar o produto anunciado. Tudo era novidade num país pouco afeito à modernidade.

Passaram pela Eclética nomes famosos da literatura brasileira como Guilherme de Almeida, Menotti Del Picchia, Orígenes Lessa, Afonso Schmidt e Belmonte. Monteiro Lobato, a par de sua produção infanto-juvenil, é igualmente lembrado pela criação do célebre Jeca-Tatuzinho que integraria por décadas as páginas do sempre requisitado *Almanaque do Biotônico Fontoura*, lançado em 1920.

Em 1922, o rádio chega de forma experimental ao Brasil e, em 20 de abril de 1923, Roquete Pinto e Henry Moritze fundavam a primeira estação de radiodifusão do Brasil: a Rádio Sociedade do Rio de Janeiro. No início, a publicidade no rádio seria precária, limitada à leitura do nome dos patrocinadores da emissora, mas, a partir da década de 1930, a verba publicitária destinada ao revolucionário veículo eletrônico de comunicação de massa iria crescer de maneira irreversível. A primeira emissora paulista data de 30 de novembro de 1923: era a Sociedade Rádio Educadora Paulista, instalada precariamente no Palácio das Indústrias no Parque D. Pedro II e que viria posteriormente a constituir a *Rádio Gazeta de São Paulo*.

PROPAGANDA – Quando a General Motors instalou em 1925 sua pioneira linha de montagem na Avenida Presidente Wilson, no Bairro do Ipiranga, em São Paulo, a metrópole paulista e o

Brasil apresentavam números e situações muito distintas de nossa atualidade. Éramos 34 milhões de brasileiros e cinco milhões de paulistas. O Município de São Bernardo (atual Grande ABC) tinha cerca de 37.000 habitantes e o prefeito era Saladino Cardoso Franco. O governador do Estado de São Paulo era Carlos de Campos e o Presidente da República, Artur Bernardes, que, em novembro de 1926, seria substituído pelo paulista Washington Luiz, cujo *slogan* de governo era *governar é abrir estradas*. Contava o Brasil, naquele momento, com pouco mais de 100 quilômetros de estradas asfaltadas e uma frota de veículos que mal ultrapassava 10.000 no Distrito Federal e 30.000 em todo país. Washington Luiz, apesar de sua postura moderna e adequada àquele momento histórico, pertencia à chamada *oligarquia cafeeira*, símbolo do país agrário e atrasado que seria aniquilado pelos tenentistas comandados por Getúlio Vargas, sob a égide da modernização e moralização dos costumes que, na verdade, resultaria numa ditadura de 15 anos (1930-1945).

Em fevereiro de 1926, surge a revista *General Motors*, um *house-organ* (publicação empresarial destinada a um público específico) estampando na capa uma "*vista parcial dos escritórios e oficinas da General Motors em São Paulo*". Nascia assim o Departamento de Propaganda da General Motors do Brasil e que iria produzir enorme impacto na publicidade brasileira, graças à experiência de profissionais que vieram dos Estados Unidos e que, junto aos melhores nomes recrutados no incipiente mercado brasileiro, começaram a produzir uma pu-



blicidade de ponta, semelhante ao que de melhor se fazia no mundo. Imagine-se o que seria vender veículos automotores em um país com pouco mais de 100 quilômetros de estradas asfaltadas, onde o rádio comercial não existia (tal só ocorreria após 1930), o cinema era mudo e a primeira grande revista semanal de circulação nacional, *O Cruzeiro* de Assis Chateaubriand, somente surgiria em 1928. Dá para imaginar o tamanho do desafio daqueles publicitários pioneiros. Essa equipe era constituída por nomes como dos norte-americanos: Grout, Thomas Buchner, Charles Dulley e os brasileiros Francisco Teixeira Orlandi, Felício Lanzara, Jorge Martins Rodrigues, João Barata, Américo Cassoli, Rafael Garrido, Aldo Xavier da Silva, Henrique Becherini e o romancista Orígenes Lessa, que, posteriormente, viria a ocupar a Cadeira de número 10 da Academia Brasileira de Letras.

Segundo Ricardo Ramos esse grupo iria realizar uma tarefa "múltipla e admirável". Já em 1927 a equipe contava com 34 profissionais promovendo a divulgação da empresa segundo os padrões técnicos da publicidade desenvolvida na matriz: mala-direta, painéis em estradas e pontos de grande circulação, treinamento de revendedores e salões de exposição. A crise de 1929 obrigou a GM a reduzir seu quadro de pessoal e o Departamento de Propaganda foi desfeito. Todavia a revista *General Motors* continuou a ser publicada, agora sob direção de Orígenes Lessa. Na edição de novembro de 1929 era noticiado o início da fabricação de veículos na unidade de São Caetano, fato ocorrido em 1o de outubro. A inauguração oficial das instalações em São Caetano somente ocorreria em 12 de agosto de 1930.

Quando em 1929 chega a Ayer, primeira agência norte-americana a instalar-se no Brasil, para atender aos interesses de seus clientes aqui instalados, irá recrutar os ex-funcionários do Departamento de Propaganda da GM para compor seu quadro profissional. Segundo Ricardo Ramos, a chegada das agências internacionais teve enorme impacto: "*As agências multinacionais entraram e colheram. Ensinando, é verdade, mas pela sua cartilha. Desenvolvendo, sem dúvida, mas sempre numa direção. Para o bem, para o mal, começando uma nova época. Difícil de entender naquela altura, mas hoje perfeitamente delineada*".

A Ayer, que chegou ao Brasil para assumir num primeiro momento a conta da Ford, coube um dos maiores feitos da época

ao convencer a toda poderosa Light a patrocinar campanhas regulares na mídia. Prevalencia na direção da poderosa e monopolista empresa canadense a mentalidade de que por não ter concorrente não deveria investir em publicidade. Com o slogan: "A boa luz é a vida de seus olhos". A Ayer e a Light passaram ao mercado a noção de que sem publicidade nenhum negócio prospera. São Paulo rapidamente incorpora a função da boa iluminação na vida moderna, lojas e residências passam a contar com melhor iluminação, a população exige das autoridades ruas e praças iluminadas, a cidade adquire mais vida, a Light mais lucros e a Ayer, novos clientes.

Com a desativação do Departamento de Propaganda a conta da GM passou para a Americana, de Vicente Ancona Lopes, a mesma que cuidou do lançamento dos elegantes loteamentos da Cia. City (os bairros jardins da capital paulista). A publicação de *house-organs* pela GM nunca foi interrompida. O pioneiro *General Motors* foi publicado até o final de 1933. Em 1934, surgia *Notícias Automobilísticas* que circulava inclusive externamente, com venda avulsa e assinatura paga, divulgando os principais produtos fabricados então pela GM: veículos Chevrolet; baterias Delco; buzinas Klaxon; velas A/C e os refrigeradores Frigidaire. Em 1949, *Notícias Automobilísticas* desaparece, dando lugar a uma nova publicação, *Vida na GMB* que circularia durante 15 anos, entre 1949 e 1964. Inovadora e diferente das outras publicações de cunho empresarial, *Vida na GMB* constituiria um marco, não apenas na publicidade brasileira, mas

na própria imprensa nacional, por sua qualidade editorial, diversidade de pauta, material fotográfico de primeira qualidade, diagramação avançada, uma impressão gráfica impecável e sem precedentes no mercado editorial da época e um texto enxuto e elegante.

VIDA NA GMB – Folhear ao acaso alguns dos 80 exemplares de *Vida na GMB* é exercício de puro prazer estético e literário. Suas capas fixaram, como nenhuma outra publicação, a cuidadosa plasticidade das obras e paisagens de um Brasil, de uma São Paulo, de um ABC em franco crescimento, sem perder a civilidade e o gosto pelas coisas boas e agradáveis de se olhar e compartilhar. Nas duas primeiras capas o registro de dois símbolos visuais da história de São Caetano do Sul; a portaria principal da fábrica (preservada até hoje) e a caixa d'água de construção idêntica à da matriz norte-americana sobressaindo o logotipo da GM, um marco da cidade possível de ser visualizado à longa distancia.

Vida na GMB exaltava as qualidades e conquistas de uma sociedade orgulhosa de sua história e de seu momento: a paisagem é de uma assepsia e beleza que redundava em forte impacto face às pichações e pobreza estética que tomou conta de nossas cidades. Não resta sombra de dúvida, no que diz respeito à estética e à qualidade arquitetônica regredimos muito nos últimos anos. Emolduradas, as capas de *Vida na GMB*, reproduzindo as fotos artísticas de Henrique Becherini e, posteriormente, Aristodemo Becherini, podem honrar e dar vida às paredes de qualquer salão de

arte. Conta seu primeiro redator-chefe, Eugênio Malanga (ver depoimento), que o modelo seguia o padrão da norte-americana *GM-Folks*. Contudo é fácil constatar que o projeto brasileiro alçou vôo próprio e constituiu um marco entre os inúmeros *house-organs* que circulavam pelo Brasil. Muito acima do lugar-comum do cotidiano e dos interesses da grande empresa a publicação dava crédito à inteligência do leitor. Coisa rara na imprensa dos dias de hoje. Sua pauta era diversificada, incluía reportagens sobre cidades brasileiras, assuntos rodoviários, competições esportivas, inaugurações, assuntos históricos, biografias, pesquisas, ensino, conselhos aos automobilistas, etc.

Em 1949, quando surgiu *Vida na GMB*, o Brasil não era o mesmo daquele distante 1925. O pós-guerra foi generoso com a cidade de São Paulo e seus arredores. A vida cultural fervilhava: o TBC (Teatro Brasileiro de Comédia) recém inaugurado, o MASP, o MAM e a Vera Cruz em São Bernardo. A televisão, tão aguardada e vista com ressalvas por parcela da imprensa e de alguns publicitários que consideravam o rádio imbatível, chegaria em setembro de 1950 e seria tema de diversas reportagens como, por exemplo, na edição de julho/agosto de 1952 que anuncia: "*Chevrolet, símbolo do que há de mais avançado no campo da técnica e da estilística mecânica nos carros populares, será apresentado ao público tele-espectador na sua nova linha de modelos 1952*".

Em 1º de abril de 1955 era a vez da *Frigidaire* comemorar a produção do 50.000º refrigerador produzido no Brasil apre-

sentando, em rede pelas TVs Tupi e Record, o especial *Noite de Gala Frigidaire*. O ponto culminante do programa foi o sorteio de uma geladeira de 9,2 pés cúbicos. Na matéria apresentada na edição de maio/junho de 1955, é reproduzida foto na qual aparecem Inezita Barroso, Ivon Curi e Homero Silva sorteando o cupom vencedor, ladeados por representantes das principais concessionárias *Frigidaire* do Brasil, entre elas a Irmãos Del Rey, de São Caetano do Sul, representada no evento por Ignácio Del Rey.

Emprego para todos, inflação baixa, cursos profissionais pipocando por todos os lados, a consolidação de uma classe média ávida de consumir tudo que os filmes de Hollywood e os programas de TV transformavam em fetiche e desejo de consumo. Nesse mundo de sonhos, a posse do automóvel prevalecia como ícone de modernidade, prosperidade pessoal e de *status* social. Vendia a publicidade muito mais que um simples meio de transporte, capaz de facilitar a vida diária e reduzir o tempo gasto na locomoção casa/transporte, oferecia a possibilidade de descortinar paisagens e lugares até então inacessíveis, geográfica, social e economicamente, um mundo sem limites e fronteiras. A Via Anchieta, recém-inaugurada, era a expressão mais concreta deste sonho. O governador Adhemar de Barros anunciava mais obras e mais estradas e prometia que nenhuma cidade paulista ficaria isolada.

Os brasileiros já eram mais de 50 milhões e o Estado de São Paulo contava quase 10 milhões de habitantes. São Caetano do Sul, a partir de 1º de Janeiro de 1949, era o mais no-



Departamento de Propaganda da GM, na década de 20

General Motors

vo Município do Brasil e o atual Grande ABC registrava mais de 200 mil habitantes. Todos estes fatos, locais e personagens desfilam ao longo dos 80 exemplares publicados de *Vida na GMB*. A própria preservação da memória - razão de ser desta *Raízes* - freqüentava as páginas da publicação de dez mil exemplares e periodicidade bimensal. Veja-se, por exemplo, na edição de julho/agosto de 1954 a coluna *Conversa de Veteranos*, que reuniu na redação da revista funcionários contratados pela GM entre 1925 e 1926 e que lá estavam para lembrar os acontecimentos e os carros produzidos naqueles remotos dias: o Chevrolet - Pavão de 1927; o Cabeça de Cavalo de 1928 e o Ramona, de 1929, o primeiro de seis cilindros.

O cuidado da redação de *Vida na GMB* em bem atender aos seus leitores fazia com que toda correspondência fosse minuciosamente analisada, e nenhuma opinião do leitor deixava de ser considerada. Tal postura levou a requintes, como o de aplicar um questionário entre os leitores para avaliar a aceitação da publicação e reformulá-la caso necessário. Na edição de

número 46 (julho/agosto de 1956) ficava-se sabendo que 920 respostas haviam chegado à redação e o índice de aceitação da revista entre os leitores era de 98,9%. Entre os questionários devolvidos, foram registrados endereços de 18 Estados brasileiros, além de respostas vindas da Argentina, Bélgica e Portugal. Um questionário cuidadosamente respondido e assinado era de peculiar interesse: tratava-se de um leitor especialmente ilustre, o ex-presidente da República e governador do Estado de São Paulo, Washington Luiz, aquele mesmo que vinculava o desenvolvimento brasileiro à abertura de novas estradas.

Bibliografia:

Ramos, Ricardo. Do reclame à comunicação: pequena história da propaganda no Brasil.

São Paulo, Atual Editora, 1985.

(*) Antonio de Andrade, Mestre em Comunicação Social, é professor nos Cursos de Comunicação Social da Universidade Metodista de São Paulo

Malanga relembra início da revista Vida na GM

Eugênio Malanga nasceu em São Paulo, Capital, filho de Ângelo Malanga e Vicentina Mazzola Malanga. Passou a infância ali, onde também estudou. Ficou na GM durante dez anos; transferiu-se em seguida para a Panam Propaganda, onde permaneceu sete anos e meio. Depois foi lecionar em Brasília; em São Paulo foi professor na faculdade Casper Líbero, onde se formou na primeira turma de Jornalismo, em 1949.

Na minha época de ginásio, junto com mais dois amigos, editamos um jornalzinho chamado Estudante, que circulava em tre os alunos do Instituto de Ciências e Letras. A escola ficava na rua Brigadeiro Tobias, travessa da rua Beneficência Portuguesa. Acabei fazendo o curso pré-Jurídico, equivalente ao Colegial, na Faculdade de Farmácia, porque trabalhava então com meu cunhado que era farmacêutico. Meu primeiro emprego, aos 13 ou 14 anos, foi de office-boy em uma pequena agência de propaganda. Minha função era pegar o texto que meu chefe, Maldonado Martinelli, escrevia - ele era um one-man agency pois fazia tudo sozinho -, e levar para o desenhista ilustrar. Daí peguei o gosto pelo desenho. Desta época eu guardei a coleção completa do Globo Juvenil, do número 1 ao 300, e também cheguei a desenhar alguma coisa. A importância em escrever e desenhar era básico, pois os anúncios daquela época eram exatamente isto: desenho e texto. Depois que eu pegava o texto na agência ia até a clichéria, lá pelos lados da rua Aurora.

Malanga recorda outros episódios também: *Trabalhei um*

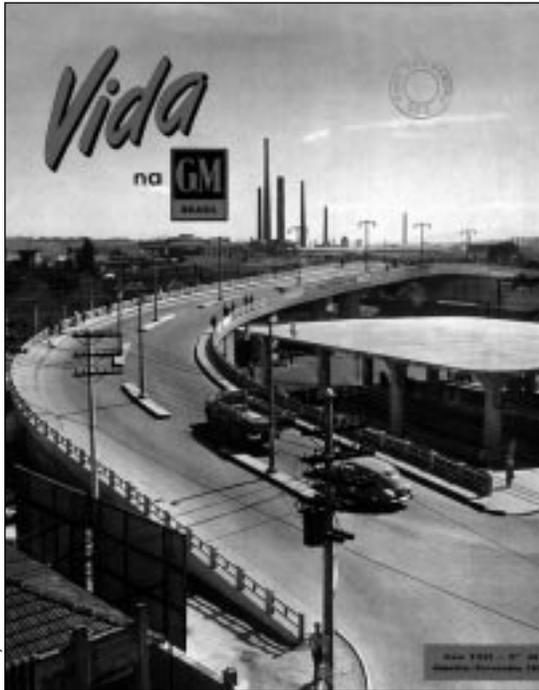
pouco com meu cunhado que era farmacêutico e, motivado por um amigo, que disse que o meu inglês estava ótimo, comecei a procurar emprego como tradutor. Foi na Escola da Aeronáutica, na Mooca, que comecei a trabalhar como tradutor entre 1945 e 1947. A oportunidade de trabalhar na General Motors veio em 1948, quando a empresa resolveu lançar a revista Vida na GM, baseada em uma similar norte-americana. Foi difícil passar no teste de admissão da GM, pois as exigências técnicas e políticas eram rigorosas, tendo que falar inglês fluentemente e demonstrar convicções democráticas, devido ao radicalismo ideológico da época. Não podemos esquecer que em 1947, o Partido Comunista elegeu o prefeito de Santo André, e os americanos da GM ficaram assustados. A revista Vida na GM era um projeto que visava seguir a linha da norte-americana GM- Folks, que circulava entre os funcionários da empresa americana. Fui redator-chefe desde o número 1, em Janeiro de 1949, embora meu nome não aparecesse no expediente. Somente quando fomos registrar a revista no Sindicato soubemos da necessidade de um diretor brasileiro na direção. A equipe de redação começou com Valdo Carrazoni, hoje no Diário de São José dos Campos. Pediram-me que editasse a número 0, e depois fiz a tradução para o inglês para submeter à direção superior e ao gerente de propaganda. Três anos após editar a revista, preparava-me para pedir demissão, quando fui surpreendido por uma promoção que me levou a gerente de Propaganda na GM. Esperei completar a esta-

bilidade e depois de nove anos e sete meses, sai da GM e fui para a Panam Propaganda, que tinha a conta da Brastemp. Lá dobraram o meu salário. Quando resolvi lecionar em Brasília, minha vida ficou uma autêntica ponte-aérea entre São Paulo-Brasília: viajava todas as quintas-feiras e voltava no sábado.

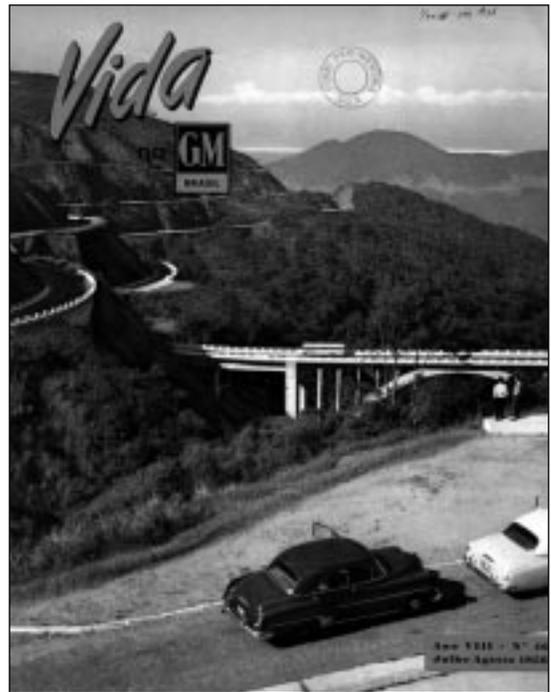
Na época da revista, a nossa pesquisa era baseada na Carta dos leitores, a distribuição era nacional, e em todas as edições eu escolhia o tema das capas, e saía a campo com o fotógrafo Becherini e seu irmão, acompanhava a preparação das fotos, o editorial e os assuntos internos da revista. A gráfica que produzia a revista a Lazzara, a melhor de São Paulo na época, e tinha a programação da compra de papel para o ano todo, pois a revista era bimensal. Antes da GM, somente a Esso conseguia ter uma revista interna de boa qualidade e alto nível. Lembro-me que uma das cartas pedia a eliminação da página feminina, devido às reportagens com as atrizes de Hollywood. Muitas das matérias que eu preparava, era sobre as estradas da Pérsia, do Egito, etc..Exigia muita pesquisa e leitura. Havia muita troca de informações entre as revistas da GM mundial, sendo eu mesmo correspondente de algumas delas. Graças ao meu trabalho, cheguei a visitar as redações das principais revistas americanas, como a Time e a Life. Continuo escrevendo, publicando livros e lecionando em diversos Cursos de Publicidade e Propaganda (Depoimento a José Roberto Gianello e Antonio Antonio Andrade, em 4 de Maio de 2000).



Memória Fotográfica



Viaduto dos Autonomistas em São Caetano do Sul, em 1956.
Foto de A.Becherini



Vista da Via Anchieta, em 1956
Foto de A.Becherini



Jardim 1º de Maio em São Caetano do Sul.
Foto de A.Becherini em 1955



Em 1954, o prefeito de São Caetano do Sul, Anacleto Campanella, visita a linha de produção nas instalações da fábrica da General Motors em São Caetano. Da esquerda para direita:

Sr. Bener, funcionário da GM; Maurício Simon, relações públicas da GM; ?; Jayme da Costa Patrão; Anacleto Campanella, prefeito municipal; Walter Thomé; Antonio Margarido, diretor tesoureiro da GM; Cristóvão Miguel Sanches; Ivo Pelegrino e João Cambaúva



Fundação Pro-Memória



General Motors

Walter Thomé, jornalista e líder autonomista de São Caetano, trabalhou como redator na revista Vida na GM na década de 50, exercendo a função até falecer em Outubro de 1959. Nesta foto de 1956, aparece à esquerda em companhia do redator-chefe da revista, Eugênio Malanga



General Motors

No início de 1969, o prefeito eleito de São Caetano, Oswaldo Samuel Massei (empossado em 4 de abril de 1969) visitou as instalações da GM, cumprindo programa de contatos com as principais indústrias do Município. Na foto, Massei, à esquerda, conversa com o presidente da GM, sr. J. F. Waters, acompanhado dos srs. A. N. P. Schiesser e A. J. Thompson



Gaston A. de Wolff, diretor-gerente da GM do Brasil, cumprimenta o prefeito paulistano Jânio Quadros, em 1953, na fábrica de São Caetano

General Motors

Visita do prefeito Jânio Quadros à linha de montagem de ônibus. Na foto, vemos o político cercado por vereadores e empregados da GMB



Flagrante colhido por ocasião do almoço realizado no GMEC, quando G.A.de Wolff, diretor-gerente da Companhia, saudava o prefeito Jânio Quadros



Acompanhado de M. Amaral, especialista em ônibus da GMB, o prefeito paulistano Jânio Quadros, visivelmente satisfeito, examina o interior de um *coach*. Foto de 1953





O primeiro-ministro Tancredo Neves, ladeado pelo governador Carvalho Pinto e pelo almirante Lúcio Meira, e acompanhado por inúmeras autoridades, teve oportunidade de visitar o estande da GM e de admirar os veículos Chevrolet, sendo recepcionado pelo diretor-presidente da Organização, W. H. Gussenhoven.
Foto de 1961



General Motors



O Presidente da República, João Goulart, acompanhado pelo governador do Estado de São Paulo, Carlos Alberto A. de Carvalho Pinto e pelo almirante Lúcio Meira, presidente do GEIA, durante a visita que realizaram ao III Salão do Automóvel.
Foto de 1962



O então general Henrique Teixeira Lott, quando de sua visita à fábrica da GM, em 1951.

Adhemar de Barros, na ocasião governador, em visita à fábrica.
Foto de 1959





Vista aérea das instalações da General Motors em São Caetano em 1939. Reprodução da capa da revista *O lar da General Motors*, publicada pela papelaria Riachuelo, de São Paulo

General Motors



Vista aérea da General Motors e parte da cidade de São Caetano do Sul, no início dos anos 40, aparecendo uma área ainda deserta no município de São Paulo, com o sinuoso rio Tamanduaté, à direita

Fundação Pró-Memória



Vista aérea das instalações da General Motors de São Caetano, em 1958.

General Motors



Em 1960, durante o desfile comemorativo do 83º aniversário de São Caetano do Sul, o General Motors Esporte Clube participou com carro alegórico homenageando os primeiros imigrantes italianos de São Caetano



General Motors

Estamos nos expandindo para ele

PARA DE

De expansão de hoje - com sua tradicional liderança e sua alta capacidade de produção - GM Brasil é responsável de um futuro brilhante.

Desde 1914, quando o primeiro automóvel foi lançado no Brasil, a General Motors do Brasil tem desenvolvido um programa de expansão que visa ao desenvolvimento econômico do país e ao bem-estar da população brasileira. Este programa é baseado em princípios de eficiência, produtividade e qualidade. O sucesso deste programa depende da participação ativa de todos os brasileiros.

Uma indústria de vanguarda que produz os melhores produtos do mundo para o consumidor brasileiro. A General Motors do Brasil é responsável por todos os produtos que fazem parte do nosso programa de expansão econômica. Este programa é baseado em princípios de eficiência, produtividade e qualidade. O sucesso deste programa depende da participação ativa de todos os brasileiros.

Uma indústria de vanguarda que produz os melhores produtos do mundo para o consumidor brasileiro. A General Motors do Brasil é responsável por todos os produtos que fazem parte do nosso programa de expansão econômica. Este programa é baseado em princípios de eficiência, produtividade e qualidade. O sucesso deste programa depende da participação ativa de todos os brasileiros.

CARRY ON NOVY CAMIONÃO CHEVROLET

GM GENERAL MOTORS DO BRASIL S.A.

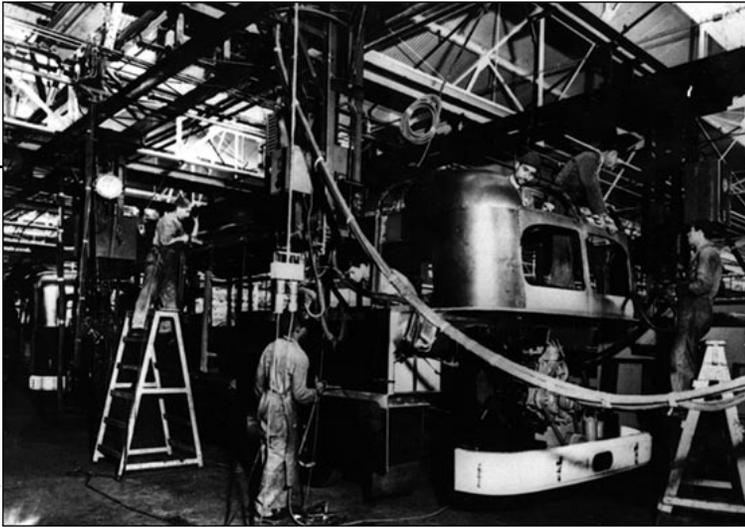
O Cruzeiro

Propaganda da General Motors publicada na revista *O Cruzeiro*, de 16 de Abril de 1947

Linha de montagem da General Motors, em São Caetano, na década de 30



Fundação Pró-Memória



Fundação Pró-Memória

Anos 30. Processo de fabricação de veículos na General Motors. Detalhes da carpintaria e da linha de montagem no começo das atividades da empresa, quando os veículos utilitários produzidos tinham carroceria de madeira

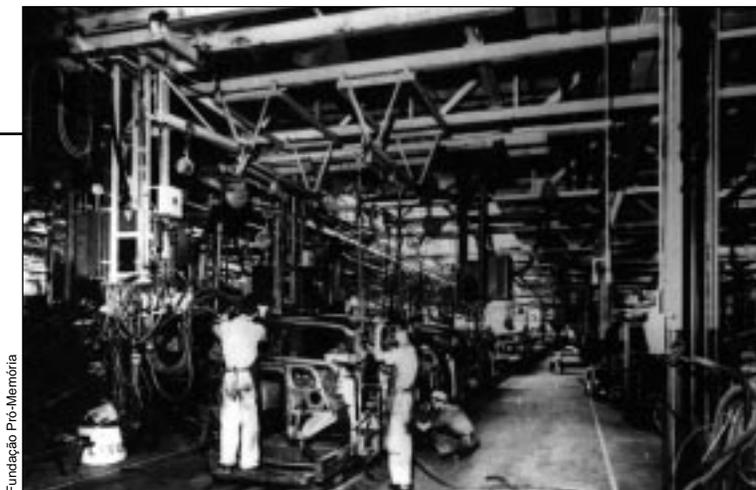
Foto de 1954: linha de montagem do chassi de caminhão com vários operários em ação. A General Motors do Brasil, a partir de 1950, começou a fabricar caminhões, atendendo à política de desenvolvimento do Presidente da República, Getúlio Vargas



Linha de montagem da General Motors do Brasil nos anos 30



Funcionários trabalhando em um veículo na linha de montagem da General Motors do Brasil nos anos 30



Mecânicos da General Motors de São Caetano do Sul na oficina ajustando os motores na década de 1930



Funcionário da General Motors de São Caetano do Sul na linha de montagem do automóvel Sedan, em 1938



Avenida Goiás na década de 30. Nessa época, a via pública ainda ostentava o nome de Rua da Formicida, devido à indústria química localizada na área em que está hoje o Externato Santo Antônio. Aos fundos, as instalações da GM

Fundação Pro-Memória

A Prefeitura Municipal de São Caetano do Sul adquiriu, em 1961, uma frota de caminhões Chevrolet para as diretorias de Obras e Serviços



Anos 40: vista geral do Portão nº 1 da GM, em São Caetano, vendo-se na área o recém-concluído prédio da Engenharia



No começo dos anos 60, a GM produzia mais de 100 veículos/dia entre pick-ups e caminhões, além de refrigeradores e baterias. Foto de 1962

Função Pró-Memória



Portão nº 1 da General Motors do Brasil, em São Caetano do Sul, na década de 60

Função Pró-Memória

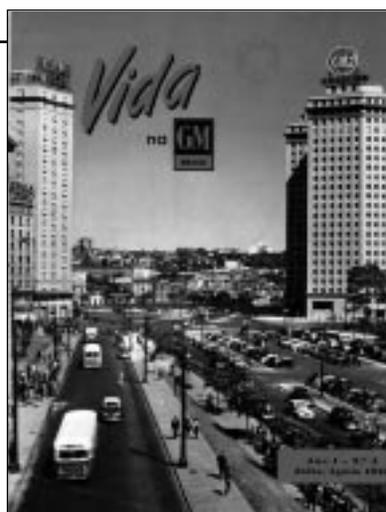
Antigo portão de entrada dos funcionários horistas, com características arquitetônicas idênticas ao portão nº 1. O prédio foi demolido em Março de 1969, para a construção do Centro Médico e Departamento Pessoal



General Motors



Capa da revista *Vida*. Novembro/Dezembro de 1954. Avenida Ipiranga, no centro de São Paulo. Foto de A.Becherini



Capa da revista *Vida*. Julho/Agosto de 1949. Vale do Anhangabaú visto do Viaduto do Chá. Foto de A.Becherini

Fundação Pró-Memória



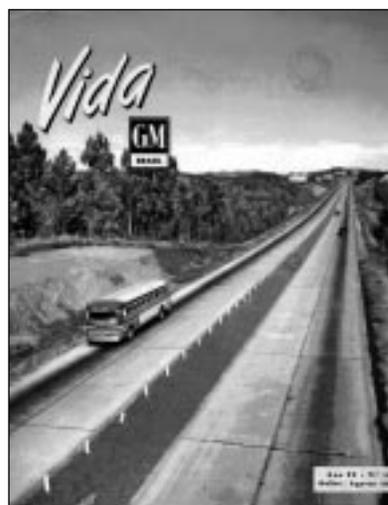
Capa da revista *Vida*. Janeiro/Fevereiro de 1954. Aspecto da cidade de São Paulo. Foto de A.Becherini



Capa da revista *Vida*. Março/Abril de 1951. Estádio Municipal em dia de jogo. Foto de A.Becherini



Capa da revista *Vida*. Maio/Junho de 1951. Avenida 9 de Julho, em São Paulo. Foto de A.Becherini



Capa da revista *Vida*. Julho/Agosto de 1950. Aspecto da Via Anchieta. Flagrante de um GM Coach. Foto de A.Becherini

ISBN 85-86788-14-7



ISBN 85-86788-14-7



9788586788147