SENADO FEDERAL

REQUERIMENTO
Nº 20, DE 2009

Requeiro nos termos dos artigos 218, inciso VII e 221 do Regimento Interno do Senado Federal inserção em ata de voto de pesar pelo falecimento, no dia 30 de janeiro, do engenheiro e empresário João Augusto Conrado Gurgel, bem como apresentação de condolências à sua família. O empresário que sofria do mal de Alzheimer tinha 83 anos e estava internado no Hospital São Luiz.

Justificativa

Com a morte de João Augusto do Amaral Gurgel a indústria automobilística brasileira acaba de perder um de seus nomes mais importantes da história. Formado em engenharia na Escola Politécnica de São Paulo, João Augusto fundou a marca que levou seu sobrenome, Gurgel, em 1969,na cidade de Rio Claro no interior de São Paulo. A principal característica era não aceitar fundos estrangeiros para a construção de seus carros. O uso da fibra de vidro na carroceria de seus automóveis também foi algo marcante. A Gurgel foi a primeira indústria automobilística com capital 100% brasileiro e produziu mais de 40 mil veículos genuinamente brasileiros durante seus 25 anos de existência.

Depois de uma trajetória de muitas alegrias e automóveis conhecidos até hoje, a Gurgel Motores viu seu fim chegar na década de 1990. Em 1993, chegou a divulgar um documento com detalhes da situação da empresa. Por falta de recursos para manter a produção, a empresa pediu concordata e fechou em 1996.

Autor da biografia do empresário João Augusto Conrado do Amaral Gurgel, o jornalista Lélis Caldeira, 31 anos, considera o industrial uma espécie de "Barão de Mauá" da indústria automobilística

nacional. Caldeira diz que assim como Mauá empreendeu a construção da primeira ferrovia brasileira, Gurgel trabalhou pelo sonho de construir um carro nacional. "O Gurgel era um cara genial, muito à frente do seu tempo. Uma espécie de professor Pardal", diz, se referindo ao inventor popularizado pelos quadrinhos dos estúdios Walt Disney.

O escritor diz que se interessou pela história de Gurgel depois de ler uma matéria sobre o primeiro leilão da fábrica da Gurgel em São Carlos, no interior de São Paulo, em 1991. A partir daí, passou a pesquisar em sebos, revistas de veículos que publicaram matérias sobre a empresa e se aproximou da família do empresário. "Nas vezes que eu o encontrei, ele já estava doente, mas tinha picos de lucidez. Eu usei as conversas como base para as minhas pesquisas", diz. "Ele era uma pessoa muito bem-humorada".

Uma das histórias que Caldeira conta sobre Gurgel é a da sua formatura na Escola Politécnica de São Paulo, quando foi pedido a ele um projeto de um guindaste. "No lugar do guindaste, ele apresentou um pequeno veículo. Mas como o pedido tinha sido um guindaste, ele teve de refazer o projeto. E ainda teve de ouvir de seu professor: 'carro não se faz, se compra' ".

A biografia "Gurgel, um sonho forjado em fibra", levou dois anos para ser escrita e foi lançada na Bienal do Livro de São Paulo, no ano passado, pela editora Labor.

Em entrevista ao *Estado de S. Paulo* em 2005, a filha de Gurgel, Maria Cristina, afirmou que em 21 anos de produção, a marca colocou 40 mil carros no mercado. Para ela, o que levou à falência da empresa foram, entre outras coisas, os empréstimos pedidos que não saíram. "Acho que foram vários fatores, desde os salários atrasados até os empréstimos que não saíram", disse ela ao jornal.

Maria Crstina lembrou, na época, da posição contrária de João Augusto Gurgel ao Proálcool, por acreditar que o campo deveria produzir comida, não combustível - como ocorre com a cana-de-açúcar, por exemplo.

Segundo ela, a solução de seu pai contra a crise do petróleo no final dos anos 80 e início dos 90 foi a criação do BR-800, equipado com 800 cilindradas em motor de dois cilindros e capaz de fazer 15km/l. Foi com esse modelo que Gurgel conseguiu que o governo reduzisse o Imposto sobre Produto Industrializado (IPI) para carro econômico.

Extremamente cético quanto ao sucesso do Proálcool, Amaral Gurgel defendia o uso de energia elétrica como o combustível mais econômico para automóveis. Realizou muitas pesquisas com essa tecnologia, mas nunca encontrou uma alternativa economicamente viável.

Sala das Sessões, em 04 de fevereiro de 2009.

Senador Eduardo Matarazzo Suplicy

Publicado no **Diário do Senado Federal** 07/02/2009.

Secretaria Especial de Editoração e Publicações do Senado Federal – Brasília-DF
OS:(10181 / 2009)