

Relatório Final de Pesquisa

(PIBIC 2004-2005)

Bruno Senne Pascon

Profa. Ana Lústina Braga Martes

Sumário:

1) Introdução.....	3
2) Objetivo.....	5
3) Metodologia.....	6
4) Parte I.....	8
4.1) Descrição dos atores principais.....	8
4.2) Jornal Correio Joséense.....	17
4.3) Jornal Vale Paraibano.....	22
4.4) Biblioteca Municipal Cassiano Ricardo.....	30
4.5) Biblioteca do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA).....	33
4.6) Algumas conclusões/dificuldades.....	41
5) Parte II – Análise das entrevistas.....	43
6) Conclusão.....	49
7) Desdobramentos.....	51
8) Agradecimentos.....	52
9) Bibliografia.....	53
10) Anexos.....	55

1) Introdução:

Na primeira etapa do projeto “Redes Sociais e Empresas” foi realizado um levantamento bibliográfico a respeito do tema redes sociais, cabendo a bibliografia nacional aos assistentes de pesquisa da graduação, categoria na qual me encaixo. Realizei o levantamento no formato periódico acadêmicos, mapeando sete revistas (Revista de Administração de Empresas – FGV; Revista de Administração Pública – FGV; Revista de Administração Contemporânea; Revista de Administração da Universidade de São Paulo – USP; Organizações e Sociedade; Revista de Economia Política e; Revista Brasileira de Ciências Sociais – ANPOCS).

Esse levantamento gerou subsídios para a segunda etapa do projeto: uma pesquisa de campo realizada na cidade de São José dos Campos tendo como foco a indústria automobilística General Motors (GM) com o objetivo de mapear as redes sociais locais estabelecidas com a empresa, com foco especial no projeto de implementação, nos anos de 1953, 1956, 1957, 1958 e 1959.

Uma vez definido o projeto e em função do andamento das pesquisas, ficou definido que o trabalho se dividiria em duas etapas principais:

- ♦ **Levantamento de dados:** essa etapa consistiu em pesquisas realizadas na Internet, no Arquivo Municipal de São José dos Campos, na Biblioteca Municipal Cassiano Ricardo (São José dos Campos) e na Biblioteca do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA) – digital e física
- ♦ **Entrevistas e análise:** realização de pesquisa qualitativa por meio de entrevistas com roteiro semi-estruturado com funcionários da empresa General Motors – SJC que participaram da implementação da fábrica na cidade.

Espera-se, ao final da leitura, que o leitor compreenda como foi o processo de implementação da fábrica de motores da General Motors, quais as características da cidade de São José dos Campos à época, em que grau de desenvolvimento se encontrava a indústria automobilística e como os principais atores institucionais (Governo Federal, Estadual e Municipal, sociedade civil, universidades e centros de pesquisa) se mobilizaram e foram afetados com a ida da GM para a cidade.

2) Objetivo:

O objetivo deste relatório é apresentar os resultados da pesquisa qualitativa sobre a implementação da fábrica da General Motors em São José dos Campos, utilizando, para isso, o levantamento de dados (inclusive entrevistas) e análise, sob a luz da inserção local de empresas.

3) Metodologia:

A metodologia da pesquisa consistiu no levantamento de dados:

- ♦ **em periódicos locais (jornais)** da época da instalação da empresa na cidade;
- ♦ **na Internet**, principalmente *websites* institucionais;
- ♦ **na Biblioteca Municipal** de São José dos Campos;
- ♦ **na Biblioteca do ITA** e banco de dados digital sobre teses;
- ♦ fornecidos pelo **departamento de comunicação social da empresa**;
- ♦ de **entrevistas** com funcionários que participaram da implementação da fábrica na cidade.

O relatório se divide em duas partes principais, a saber:

- ♦ Primeira Parte - Coleta e análise de dados:

Na primeira parte do relatório se encontra uma descrição dos principais atores do projeto – São José dos Campos e General Motors do Brasil - bem como uma breve descrição de cada fonte de pesquisa utilizada, com seus respectivos resultados e posterior análise. O objetivo desta etapa é relatar todo o processo de coleta de dados, as dificuldades inerentes e apontar algumas conclusões sobre a qualidade do material de pesquisa levantado.

- ♦ Segunda Parte – Transcrição e análise das entrevistas:

O objetivo desta segunda parte é transcrever e analisar as três entrevistas realizadas com funcionários da General Motors que migraram para São José dos Campos para trabalharem na nova fábrica da empresa. Todos os três funcionários acompanharam de perto a vinda da empresa para a cidade e trabalharam mais de 30 anos na GM, possuindo, pois amplo conhecimento do processo e da empresa.

Após estas duas etapas principais do trabalho, que mesclam a coleta de dados com os resultados encontrados e a análise de ambos, apresenta-se uma conclusão “amarrando” as duas, estabelecendo-se, também, conexões com a discussão sobre redes sociais, principalmente sobre o tema inserção local, tema este oriundo do primeiro ano de pesquisa quando da realização do levantamento bibliográfico de periódicos nacionais sobre redes sociais (PIBIC 2003-2004).

Foi utilizada como bibliografia de apoio na redação do relatório e no levantamento de dados o livro “Eu, a Qualidade e A Senhora Fábrica de Motores” de Waldemar Etti (W. Etti, 2003. São José dos Campos, São Paulo).

4) Parte I – Coleta e Análise de Dados:

4.1) Descrição dos atores principais:

São José dos Campos

A origem da cidade remonta ao ano de 1590, quando padres jesuítas solicitaram a concessão de sesmaria, sendo o território ocupado por uma fazenda de pecuária. A designação de fazenda de gado foi um artifício utilizados pelos padres para encobrirem o real propósito dos bandeirantes que era a implementação de uma missão catequética no local. Em 1611 a fazenda se tornou oficialmente uma missão de catequese, desagrandando aos colonos que precisavam da mão-de-obra indígena e encontraram dificuldades para arranjá-la iniciando um conflito entre jesuítas e colonos que culminou com a expulsão dos padres em 1640 e extinção da missão.

Anos mais tarde, os jesuítas reapareceram no Vale do Paraíba em nova sesmaria, distante cerca de 15 km da antiga, local onde atualmente se encontra o centro comercial de São José dos Campos.

A organização da aldeia, bem como sua administração foi obra do padre jesuíta Manoel de Leão, que administrava inúmeras fazendas, dentre elas o aldeamento joseense. Em 1692 a aldeia é tachada como “Residência do Paraíba do Sul” e em 1696, “Residência de São José”.

Foi no dia 27 de Julho de 1767 que a aldeia foi elevada à categoria de Vila de São José do Paraíba. Nesta data se comemora o aniversário de São José dos Campos.

Mesmo emancipada à categoria de Vila, o território manteve as mesmas características de uma pequena vila com predominância do setor rural. A principal dificuldade de São José era o fato de a Estrada Real passar fora de seus domínios.

“Em meados do século XIX, a Vila de São José do Paraíba já demonstrava alguns sinais de crescimento econômico com o desenvolvimento da agricultura.

O algodão teve uma rápida evolução na região quando São José conseguiu algum destaque e cuja produção atinge seu apogeu em 1864. Nesse mesmo ano, a 22 de abril, a Vila é elevada à categoria de cidade. E, em 1871 recebe a atual denominação de São José dos Campos, seguida pela criação da Comarca em 1872. Quase simultaneamente, há o desenvolvimento da cultura cafeeira no Vale do Paraíba que começa a ter alguma expressão a partir de 1870, já contando, inclusive com a participação de São José.

No entanto, foi no ano de 1886, quando já contava com o apoio da Estrada de Ferro inaugurada em 1877, que a produção cafeeira joseense teve seu auge, mesmo num momento em que já acontecia a decadência dessa cultura na região, conseguindo ainda algum destaque até por volta de 1930” (extraído do site http://www.nossosaopaulo.com.br/Reg_14/Reg14_SaoJoseDosCampos.htm).

Em 1935 São José dos Campos foi transformada em Estância Hidromineral, pois se considerava o município dotado de condições climáticas favoráveis ao tratamento de tuberculose pulmonar. São José passou a receber recursos oficiais a serem aplicados na área sanatorial. Com o advento dos antibióticos nos anos 40, a tuberculose passou a receber tratamento ambulatorial, extinguindo-se, pois a função sanatorial de São José, já numa época em que a vinda de estabelecimentos industriais era crescente.

“O processo de industrialização do município, toma impulso a partir da instalação do Centro Técnico de Aeronáutica - CTA, em 1950 e também com a inauguração da Rodovia Presidente Dutra, possibilitando assim uma ligação mais rápida entre Rio de Janeiro e São Paulo e cortando a parte urbana de São José dos Campos. A conjunção desses fatores permitiu que o município caminhasse para o potencial científico-tecnológico em que se encontra.” ((extraído do site http://www.nossosaopaulo.com.br/Reg_14/Reg14_SaoJoseDosCampos.htm).

Dados Técnicos:

Região Administrativa: O Estado de São Paulo está dividido político-administrativamente em 11 regiões, sendo São José dos Campos Sede da 3ª Região Administrativa e Integrada por Municípios de todo o Vale do Paraíba Paulista e Costa Norte.

Formação Administrativa Municipal: Oficialmente, o município é constituído por três Distritos: São José dos Campos (sede), Eugênio de Melo e São Francisco Xavier. O Distrito de São José dos Campos é subdividido em dois Subdistritos: 1º Subdistrito de São José dos Campos e 2º Subdistrito de Santana do Paraíba. Para melhor administrar o município de São José dos Campos, o Poder Público dotou os Distritos de Eugênio de Melo e São Francisco Xavier de Administradores Distritais, enquanto que o Distrito sede foi dividido em quatro Regionais: Centro, Leste, Norte e Sul. “

(dados fornecidos pela Polícia Militar de São José dos campos encontrados no site:

http://www.nossosaopaulo.com.br/Reg_14/Reg14_SaoJoseDosCampos.htm)

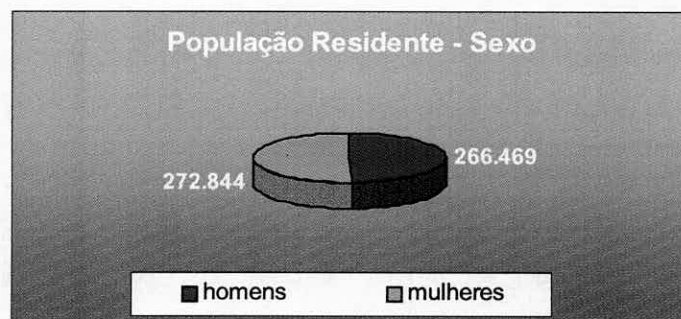
Dados da cidade:

“Altitude: 600 m

Área da unidade territorial: 1.100 km²

Estimativa Populacional IBGE – 2004: 589.050 habitantes

Prefeito: Eduardo Pedrosa Cury (mandato 2005-2008)



Fonte: Censo 2000

Censo 2000:

População residente de 10 anos ou mais de idade

Total: 443.184 (Total Brasil: 136.881.115)

Alfabetizada: 424.572 (Alfabetizada Brasil: 119.328.353)

Taxa de alfabetização: 95.8% (Taxa de alfabetização Brasil: 87,2%)

Estabelecimentos de ensino pré-escolar: 109

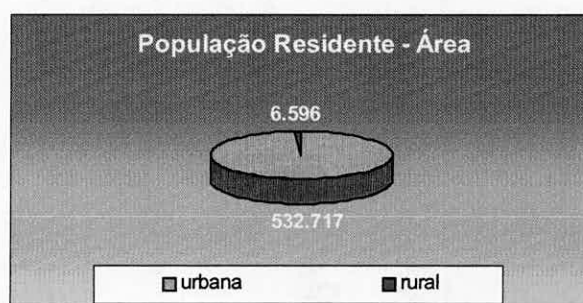
Estabelecimentos de ensino fundamental: 154

Estabelecimentos de ensino médio: 53

Hospitais: 09

Agências bancárias: 50 “

(Fonte: IBGE)



Fonte: Censo 2000

EVOLUÇÃO POPULACIONAL DO MUNICÍPIO 1940 –2004

ANO	POPULAÇÃO		
	TOTAL	URBANO	RURAL
1940	36.279	14.474	21.805
1950	44.804	26.600	18.204
1960	77.533	56.882	20.651
1970	148.332	132.482	15.850
1980	287.513	276.901	10.612
1991	442.370	425.515	16.855
2000	539.313	532.717	6.596
2002*	559.710	-	-
2004*	589.050	-	-

Fontes: Censos Demográficos 1940 a 2.000 - IBGE

* Estimativa - IBGE

Cronologia Joseense (extrato)

“1950 Incentivos - Abril: Lei 155 concede isenções fiscais, fomentando o estabelecimento de novas indústrias no município. As isenções são de cinco a dez anos, segundo o número de pessoas ocupadas e o valor dos investimentos.

1951 Rodovia - 19 de janeiro: Inaugurada a nova ligação Rio - São Paulo, Rodovia Presidente Dutra, a primeira com uma pista em asfalto, cortando o centro urbano da cidade, assinalando o marco de nova era para o Brasil, para São Paulo e para toda a Região do Vale do Paraíba.

1952 Indústria - Instalada a Johnson & Johnson S.A. - Indústria e Comércio, estabelecimento de grande porte com produtos cirúrgicos, farmacêuticos, de higiene, hospitalares, odontológicos, e veterinários.

1953 Jornal - Criado o diário “O ValeParaibano”, antes fundado como semanário no município de Caçapava, pelo professor Francisco Pereira da Silva.

1954 Escola - Faculdade de Direito (nota do autor: Fundação Vale Paraibana de Ensino, atual UNIVAP) – 1º de março: Proferida aula inaugural na faculdade, criada pelo decreto federal 34.889, de 2 de janeiro.

1956 Escola - 15/3: Fundada a Associação Joseense de Ensino, que mais tarde daria origem à Escola Técnica Everardo Passos (ETEP).

1959 Indústria - Instalada a General Motors do Brasil S.A., maior fábrica do município, produzindo automóveis, motores e componentes.”

(Dados Prefeitura Municipal de São José dos Campos)

General Motors do Brasil (GMB)

Em janeiro de 1925 foi fundada no bairro do Ipiranga em São Paulo a Companhia Geral de Motores S.A. que pouco tempo depois passou a se chamar General Motors of Brazil S.A. (GMB). Em 1927, ano em que a empresa registrava a marca de 25000 veículos produzidos, inicia-se a construção da fábrica de São Caetano do Sul que, a partir de outubro de 1928, passou a produzir veículos, sendo inaugurada oficialmente no dia 12 de agosto de 1930.

No ano de 1942, após ter alcançado no ano anterior a expressiva marca de 150000 carros montados no país, é inaugurada a fábrica de baterias Etna (mais tarde, Delco). Durante a Segunda guerra mundial, a GM participou do esforço militar produzindo veículos (2000 veículos movidos a gasogênio para uso civil) e material bélico.

O Brasil conheceu a primeira carroceria 100% metálica com matéria-prima exclusivamente brasileira em novembro de 1948. Em 1949, ano que a empresa alcançou o número de 200000 veículos produzidos, a fábrica de São Caetano necessitou expandir-se, tendo as obras de expansão iniciadas em maio.

No mês de outubro de 1953, a GMB adquiriu terreno de 1,6 milhões de m² às margens da nova Rodovia Presidente Dutra (inaugurada em 1951) na cidade de São José dos Campos. De acordo com informações do site institucional da empresa, a GMB desde a década de 50 já procurava um terreno "junto à estrada de ferro Central do Brasil e no eixo São Paulo-Campinas/São Paulo-Taubaté, para a construção da fábrica que iria produzir motores para caminhões, uma demanda que já despontava no país naquela época".

No dia 12 de dezembro de 1956, o Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA) criado no governo Juscelino Kubitschek, aprova o plano de nacionalização para a fabricação de caminhões Chevrolet e, já no dia 21 de dezembro é iniciada a fabricação da Fundação e da Fábrica de Motores em São José dos Campos.

Em junho de 1957 é produzido o primeiro caminhão Chevrolet nacional.

De acordo com a obra autobiográfica de Waldemar Etti ("Eu, a Qualidade e A Senhora Fábrica de Motores") a GM preocupada com a falta de mão de obra especializada enviou alguns de seus funcionários, entre eles o próprio Waldemar Etti, para realizar treinamento na fábricas da GM nos EUA no ano de 1958. Na volta o grupo ficou incumbido de transmitir os conhecimentos adquiridos para os funcionários recém-contratados para trabalharem na empresa.

Em seu livro, Etti descreve São José dos Campos na época que retornou dos EUA e se transferiu de São Caetano do Sul para a cidade:

"São José dos Campos em 1958 era um município com aproximadamente 60 mil habitantes. Localizado no centro do Vale do Paraíba, região sudeste do Estado de São Paulo tem uma localização estratégica entre as capitais de São Paulo e Rio de Janeiro. (...) era uma cidadezinha atraente, típica do interior, calma, pacata, com a Praça da Preguiça e Jardim do Sapo; (...) Algumas ruas do centro eram calçadas com paralelepípedos e as demais sem nenhuma pavimentação, ruas de leito de terra sem calçadas ou estradas de chão batido, com muitos buracos (...) O transporte de ônibus também era precário, com poucos veículos em circulação, a maioria do povo se movimentava com bicicletas e/ou charretes puxadas por cavalos." (Etti, 2003: ps 90, 91).

Ainda de acordo com Etti, "a população urbana da cidade era de aproximadamente 10% da população total, porém com o aumento da industrialização em pouco tempo se tornou mais densa. Lembro-me, também, que a chegada da empresa automobilística acelerou o crescimento da economia urbano-industrial da cidade." (Etti, 2003: ps 96, 97).

Em 4 de dezembro de 1958, na fábrica de SJC, ainda em construção, é entregue o primeiro motor Chevrolet fundido, forjado e usinado no Vale do Paraíba.

Finalmente, no dia 10 de março de 1959, foi inaugurada oficialmente a fábrica da General Motors do Brasil em São José dos Campos. Conforme mencionado em seu livro, Etti disse que compareceram na inauguração o Presidente da República Juscelino Kubitschek de Oliveira, "(...) o representante do GEIA – Grupo Executivo para a Indústria Automobilística Dr. Lúcio Meira, o

Governador do Estado de São Paulo Sr. Carvalho Pinto, o Prefeito de São José dos Campos Sr. Ermano Ferreira Velloso, outras autoridades e, o presidente e os diretores da GMB.” (Ettori, 2003: ps 107, 108).

(Ver transcrição da notícia do jornal Correio Joséense no relatório).

O grande problema, segundo Ettori, no início das atividades da fábrica de São José dos Campos era mão-de-obra. Para atender as necessidades “o departamento de seleção e recrutamento foi a outras cidades do Estado de São Paulo à procura de profissionais, anunciando pelo rádio e jornais locais, fazendo entrevistas a candidatos na própria cidade em que residiam, além de importar muitos funcionários da GMB São Caetano do Sul. (...) Além disso, passaram a visitar também escolas profissionalizantes e incentivar a vinda de pessoal formado em escolas técnicas, principalmente os de Jaú, São Carlos e Araraquara. (...) Por sorte muitos torneiros mecânicos, fresadores e retificadores vindos da Fábrica de Armas de Itajubá, procuraram a Fábrica solicitando serviço,” (Ettori, 2003:p 110)

A mão-de-obra para cargos de “colarinho branco”, conforme Ettori, foi atendida, mesmo que não integralmente, por dezenas de engenheiros recém-formados pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA).

Em 1969 a GMB havia alcançado a marca de 500.000 veículos desde 1925. No ano de 1970 a fábrica de SJC inaugurou uma nova linha de montagem para produção do primeiro carro pequeno: o Chevette.

(Fonte: adaptado do relatório do departamento de comunicação social: General Motors do Brasil – “Datas Importantes da General Motors do Brasil”)

Indicadores Econômicos – GMB

Produção de Veículos - GMB	
Ano	Volume de Produção (unidades)
1994	289.416
1995	344.431
1996	443.708
1997	507.386
1998	415.672
1999	335.836
2000	442.231
2001	513.558
2002	517.167
2003	511.517

Fonte: site institucional GMB

Exportações - GMB	
Ano	Volume (Em unidades)
1994	21634
1995	39206
1996	73596
1997	111444
1998	106007
1999	76582
2000	117146
2001	167723
2002	187869
2003	208441

Fonte: site institucional GMB

Vendas no Varejo e Participação de Mercado - GMB	
Ano	Vendas & Participação
1994	276.562 19,6%
1995	331.938 19,7%
1996	392.294 22,6%
1997	407.722 21,1%
1998	342.722 22,0%
1999	285.563 22,6%
2000	319.449 21,9%
2001	361.988 22,6%
2002	345.508 23,1%
2003	333.444 23,3%

Fonte: site institucional GMB

4.2) **Jornal Correio Joséense:**

Uma vez levantadas as datas-chave da ida da fábrica de motores da General Motors do Brasil para São José dos Campos, o passo subsequente foi realizar o levantamento de dados nos jornais da época.

As datas-chave foram:

Outubro de 1953: Aquisição do terreno em SJC;

Dezembro de 1956: Início da construção das instalações da GMB (Fundição e Fábrica de Motores) em SJC;

Março de 1959: Inauguração oficial da fábrica de motores da GMB em SJC.

Ficou definido que seriam pesquisados nos jornais da cidade, notícias referentes à General Motors do Brasil nos anos 1953, 1956, 1957, 1958 e 1959.

São José dos Campos possui somente dois jornais: Correio Joséense (o mais antigo jornal da cidade, foi fundado em 1920 por Napoleão Monteiro e contou a história da cidade até 1967) e o Vale Paraibano (fundado em 1952 com circulação até os dias de hoje).

Resultados encontrados:

A busca no jornal Correio Joséense foi realizada no Arquivo Municipal de São José dos Campos. Todas as edições disponíveis foram microfilmadas e digitalizadas em arquivos PDF e podem ser acessadas pelo público geral todos os dias da semana das 8hs às 17hs na Fundação Cassiano Ricardo, onde se localiza o Arquivo Municipal.

Curiosamente, após busca nas edições do jornal (de circulação semanal) nos anos supracitados só foram encontradas 3 referências à General Motors:

- ♦ Edição 1622 de 16/12/1956: “A GM iniciou a terraplanagem dos seus terrenos para instalação de sua fábrica de caminhões”;

- ♦ Edição 1624 de 30/12/1956: “General Motors do Brasil”
- ♦ Edição 1719 de 15/03/1959: “Inauguradas as instalações da General Motors do Brasil”

Antes de realizar a pesquisa havia a expectativa de que alguma notícia a respeito da aquisição do terreno seria veiculada em outubro de 1953, mas nenhuma notícia foi encontrada. Do mesmo jeito, durante a construção da fábrica, entre 1956 e 1958, esperava-se que algumas notícias com relação ao andamento das obras também seriam encontradas, mas o mesmo não se verificou.

A transcrição das 3 notícias se encontra abaixo:

CORREIO JOSÉENSE – EDIÇÃO 1622 DE 16 DE DEZEMBRO DE 1956

“A General Motors iniciou a terraplanagem dos seus terrenos para instalação de sua fábrica de caminhões

A General Motors já iniciou a terraplanagem dos seus terrenos para instalação de sua fábrica de caminhões, em nossa cidade, conforme programa preestabelecido quando da aquisição de grande gleba adquirida, à margem da Estrada Dutra.

Agora, seu presidente, senhor Lester J. Kelly, acaba de fornecer a imprensa, a seguinte nota divulgatória sobre as atividades da grande companhia:

“O local escolhido para essas novas atividades fabris é um terreno de aproximadamente 70 alqueires em São José dos Campos, Estado de São Paulo, junto à via Presidente Dutra distante cerca de 90 Km da cidade de São Paulo. As instalações existentes da General Motors do Brasil localizadas há mais de 30 anos em São Caetano do Sul continuarão na montagem de veículos e na fabricação de refrigeradores Frigidaire, de cabinas de caminhões e de componentes dianteiros em chapa do chassis, bem como de certos outros componentes dos caminhões.

Dez Milhões de Dólares

A General Motors Corporation investirá cerca 10.000.000 milhões de dólares em maquinaria e equipamentos nesta primeira etapa do seu programa já aprovado de fabricação de caminhões. Esse equipamentos serão trazidos ao Brasil como aumento do investimento da General Motors Corporation do Brasil. Além desse investimento adicional em dollars, serão necessárias despesas em moeda do país da ordem de Cr\$ 400.000.000 para melhoramentos do terreno, edificações e outras instalações essenciais.

Inicialmente será empreendida nas novas instalações a fabricação de um caminhão semelhante ao Chevrolet com peso bruto nominal de 6165 quilos. A fundição, com uma área construída de cerca de 15000 metros quadrados, utilizará fornos elétricos para a fusão. A oficina de usinagem e de montagem do motor terá uma área construída de aproximadamente 27000 metros quadrados.

O programa da General Motors objetiva a produção de motores a gasolina Chevrolet de 6 cilindros, idênticos àqueles em produção corrente nos EUA.

Construção

Os trabalhos de terraplanagem nos terrenos de São José dos Campos já foram começados e a construção dos prédios da fundição e da oficina de usinagem será iniciada tão logo tenham sido completados planos e desenhos detalhados da construção. A produção de motores em volume deverá ocorrer em fins de 1958. O conteúdo em peças de manufatura brasileira, avaliado percentualmente em relação ao peso total do chassi e da cabina, será aumentado periodicamente de acordo com as disposições do decreto presidencial número 29568 de 12 de Julho de 1956. Tais etapas serão atingidas através de aquisições, cada vez maiores, de componentes e acessórios produzidos por fornecedores brasileiros, e através da fabricação de maior número de componentes em chapa e do chassi pela General Motors do Brasil.

Quando estiverem completas as edificações e instalados os equipamentos, o atual investimento da General Motors nas atividades automobilísticas da empresa no Brasil, que é da ordem de Cr\$940.000.000,00 terá sido triplicado, na base das taxas cambiais correntes. Depois que essa etapa inicial na fabricação de caminhões tiver sido completada e estiver em produção em ambas as fábricas da General Motors do Brasil, é intenção da firma expandir suas atividades para abranger uma linha maior de modelos de caminhões e ônibus. Essas medidas aumentarão mais ainda os investimentos da General Motors em iniciativas industriais brasileiras, e tornarão as atividades da General Motors Corporation do Brasil um dos maiores empreendimentos no exterior.”

Comunicação idêntica foi feita em Nova Iorque, pelo senhor Harlow P. Curtice, presidente da General Motors Corporation.

CORREIO JOSÉENSE – EDIÇÃO 1624 DE 30 DE DEZEMBRO DE 1956

“General Motors do Brasil

Em dias da semana finda, deu-nos o prazer de sua visita o senhor W. Thomé, chefe do departamento de propaganda da General Motors do Brasil, que aqui esteve com o objetivo de estreitar as relações da grande companhia com a imprensa, gesto esse que bem reflete os seus anseios de cordialidade para com os habitantes desta terra através dos jornais da cidade. Somos gratos a atenção da honrosa visita.”

CORREIO JOSÉENSE – EDIÇÃO 1719 DE 15 DE MARÇO DE 1959

“Inauguradas as Instalações da General Motors do Brasil

Dia 10, conforme fôra anunciado, realizou-se a inauguração das Instalações da General Motors do Brasil, nesta cidade.

Para a solenidade foram distribuídos convites especiais, com restrições, o que não deixou de causar certo descontentamento na cidade, onde a população estava ansiosa (sic) por conhecer a grande organização que constituirá, sem dúvida, um orgulho de nossa terra e de nossa gente, pelo seu potencial de produção de

motores calculado numa base de cinco mil por ano, inicialmente. Estiveram presentes os srs. Presidente da República, Governador do Estado, Vice-Governador, autoridades federais, estaduais e municipais que ali foram recebidas pelos diretores da poderosa organização e funcionários destudados para servirem de guia aos visitantes.

Foi, sem dúvida, um acontecimento marcante na vida da cidade, atendendo-se que, inegavelmente, trata-se de uma grande conquista em favor do progresso e do engrandecimento de nossa terra, que dentro em pouco, pelo seu vertiginoso progresso se equipará às grandes cidades do nosso Estado, para o que concorrerá a General Motors do Brasil S.A. uma das maiores organizações do mundo automobilístico. Registramos, pois, com grande agrado, o notável acontecimento.

Nota à parte: Dada a impopularidade do Sr. Juscelino Kubitschek, Presidente da República, foram adotadas, naturalmente e logicamente por determinação governamental, medidas de segurança que chegaram a alarmar os que dela tomaram conhecimento, pelo seu exagero e inoportunidade. Cerca de 250 soldados e 100 investigadores policiavam o local, que parecia mais uma praça de guerra, interditando a via Dutra num trecho de vários quilômetros para passagem do impopular Presidente da República que demandou o local após ter decidido ao campo de aviação do C.T.A.

Reconhece-se tacitamente que S. Excia que o povo não estaria aplaudindo sua nefasta administração com tais providências que se chocam com o nosso regime democrático.

E ainda pensam os seus boleguins em dilatar-lhe o mandato por mais dois anos!!!”

4.3) Jornal ValeParaibano:

A primeira edição do Jornal Vale Paraibano remonta ao dia 06 de janeiro de 1952. Foi criado por Francisco Pereira da Silva, o Chico Triste, como um periódico semanal na cidade de Caçapava.

Em 1954, o jornal foi adquirido por Edward Simões, época em que foi transferido para a cidade de São José dos Campos.

Somente em 1965 o jornal passou a ter circulação diária e formato standart. Em 1973 foi adquirido pelas famílias Salerno e Lovato, donas também de uma empresa de ônibus.

No ano de 1977 foi inaugurada uma nova sede do jornal com equipamentos de impressão modernos capazes de imprimir milhares de exemplares por hora. Começava a fase de efervescência do jornal, com a expansão deste para outras cidades do Vale do Paraíba e litoral norte.

No início dos anos 90 o jornal passou pela pior crise de sua história, com a tiragem reduzida de 42 mil para 8 mil exemplares. Em função da crise e motivados pela reformulação gráfica do jornal Folha de São Paulo, o jornal ValeParaibano substituiu, em 1994, suas máquinas de escrever por 18 terminais de computadores, aumentou o quadro de funcionários e efetuou inúmeras mudanças no conteúdo e apresentação do jornal. A primeira versão do “novo” ValeParaibano foi a edição de 30 de outubro de 1994.

No ano de 1997 o jornal ganhou cor e aumentou em 217% sua capacidade de impressão em função de uma nova rotativa adquirida. Além disso, passou a veicular suas edições via Internet.

Atualmente, o Jornal ValeParaibano cobre 41 municípios localizados no Vale do Paraíba, Litoral Norte e Serra da Mantiqueira, representando um público de 4,5 milhões de pessoas.

Resultados encontrados:

O jornal ValeParaibano, com sede atual em São José dos Campos, possui um centro de documentação (CEDOC) onde são arquivadas as edições antigas do

jornal. Diferentemente do jornal Correio Joséense, essas edições não foram microfilmadas e digitalizadas. O Centro de Documentação (CEDOC) é aberto todos os dias para visitação e pesquisa e possui catalogadas as edições em papel a partir de junho de 1967.

Dessa forma, a busca nos arquivos do jornal tornou-se improdutiva, uma vez que as datas-chave da vinda da GM para São José dos Campos, conforme dito anteriormente, remontam   década de 50.

Sendo assim, um contato foi realizado com a Biblioteca Municipal de São José dos Campos por sugestão de funcionário do CEDOC do jornal ValeParaibano. A Biblioteca Municipal Cassiano Ricardo, por problemas de espaço, possui somente as edições de 2001 em diante, mas orientaram a busca no Arquivo Municipal, pois este possuía edições antigas.

Infelizmente, o arquivo municipal dispunha somente das edições de 1956 (de agosto a dezembro) e de 1958 (de janeiro a junho). Estas edições, tal qual na sede do jornal, não estavam digitalizadas e foi realizado o exame presencial das edições. Após exame, encontrou-se as seguintes notícias referentes   General Motors:

- ◆ Edi o 573 de 28 de agosto de 1956: "Investimentos estrangeiros em SJC"
- ◆ Edi o 646 de 16 de dezembro de 1956: "A vinda da GM para São José firma definitivamente a nossa posi o industrial. O regozijo de São José dos Campos e a confirma o de antigos prognósticos. Cresce a responsabilidade dos Poderes Públicos"
- ◆ Edi o 925 e 929 de 23 de abril de 1958 e 01 de maio de 1958: vagas de emprego na General Motors de São José dos Campos
- ◆ Edi o 935 de 10 de maio de 1958: "Oportunidade para funcionários da General Motors"
- ◆ Edi o 936 de 11 de maio de 1958: vagas de emprego na General Motors de São José dos Campos
- ◆ Edi o 953 de 01 de junho de 1958: vagas de emprego na General Motors de São José dos Campos

Segue abaixo a transcri o das notícias:

O VALEPARAIBANO - EDIÇÃO 573 DE 28 DE AGOSTO DE 1956

“Investimentos estrangeiros em SJC”

Uma série de investimentos estrangeiros no Brasil, na Argentina e no Chile, foram assinalados pelo boletim mensal do “Bank of London and South America”.

O Brasil: A General Motors vai construir uma usina em São José dos Campos, para a produção de caminhões e, eventualmente, de automóveis. Com esse objetivo, a General Motors vai transferir para o Brasil, equipamentos no valor de mais de 10 milhões de dólares. Prevê-se at[e 1863, uma produção de 100.000 veículos.

Por outro lado, já começou no estado de São Paulo, a produção, em pequena escala, de carros “Isetta”, construídos pela Companhia “Isetta” de Milão. A fim de atingir, eventualmente, a produção de 500 carros por mês, a usina receberá da Itália, equipamentos no valor de CRZ\$ 300.000.000,00

O VALEPARAIBANO - EDIÇÃO 646 DE 16 DE DEZEMBRO DE 1956

“A vinda da GM para São José firma definitivamente a nossa posição industrial. O regozijo de São José dos Campos e a confirmação de antigos prognósticos. Cresce a responsabilidade dos Poderes Públicos”

O início das atividades (obras) da General Motors do Brasil, em São José dos Campos, significa a concretização definitiva do conceito de grande centro industrial. Se fatores geográficos, estratégicos ou de comunicação interferiram nesse sentido, não é menos verdade que outros pesaram na balança: uma irresistível vocação de progresso e o extraordinário pioneirismo de algumas indústrias locais, cujo surgimento na cidade, afunda raízes no tempo.

Estamos diante de uma situação de fato, de comprovação materializada. E essa situação, força da parte de uma parcela ponderável da população de São José dos Campos, assim como da parte de algumas classes e entidades de

expressão no meio social, uma correção de atitude. São José dos Campos é hoje, um centro cosmopolita, no sentido rigoroso do termo. Só no Centro Técnico de Aeronáutica, mais de 20 nacionalidades congregam esforços no bem comum.

É coisa corriqueira ouvir-se, na cidade, som de voz que se articula em língua estrangeira. Já não estamos distantes do dia em que as lojas (algumas) terão de adotar o critério de anunciar, em suas vitrinas o "we spoken english" ou o "on parle français". Eis que a velha São José dos Campos Gerais rompe com o passado. Atira-se para o futuro. É o aventureirismo maravilhoso que alarga os horizontes da humanidade. Que irmana os homens de todos os quadrantes.

O funcionamento da General Motors do Brasil determinará a vinda de novos valores humanos, empregados, operários, engenheiros e técnicos, que vão viver a nossa vida, sentir os nossos problemas, sonhar os nossos sonhos e aqui lançar os fundamentos de um amanhã que resultará ser luminoso, assim como o é hoje promissor.

Responsabilidade dos Poderes

Conseqüência lógica da super-industrialização é o crescimento do grau de responsabilidade dos poderes públicos. A província se dilue no passado e urge alterar os métodos. A administração pública torna-se mais complexa e é necessário, imperioso mesmo, adotar nova diretriz. Ninguém pode se iludir com o fato incontestável que é o densamento demográfico do município. Ninguém pode ignorar o alargamento das fronteiras urbanas, assim como o crescimento das zonas suburbanas. A pessoa, na política, vai se desfazendo, em favor de uma tendência acentuadamente coletivista. Os vereadores, os funcionários públicos e o próprio Prefeito, são peças de um mecanismo complicado, que deve funcionar com acerto e com precisão. A industrialização é determinante de novos problemas sociais, de novos aspectos administrativos, de novas responsabilidades. Mas a todos anima a certeza de que cada um saberá compreender o seu dever e colocar-se à altura da cidade que está se robustecendo e crescendo a olhos vistos.

O VALEPARAIBANO - EDIÇÕES 925 DE 23 DE ABRIL DE 1958 E 929 DE 01 DE MAIO DE 1958

A General Motors do Brasil S.A. fábrica de São José dos Campos necessita de elementos com experiência em:

1. Controle e distribuição de mão-de-obra, controle e distribuição de custo de material, conferência de material requisitado para a produção, cálculo matemático, máquinas de calcular; ter boa prática em relações humanas e conhecimentos razoáveis de inglês;
2. Experiência e controle de eficiência de operações de produção, de preferência com noções de estudo de tempo; cálculo matemático, máquinas de calcular, datilografia; ter boa experiência e prática em relações humanas e noções de inglês;
3. Experiência em serviços gerais de apontadoria, relatórios e controle de mão-de-obra; cálculo matemático, máquinas de calcular e, se possível, com conhecimentos razoáveis de inglês;
4. Experiência e prática na confecção de folhas de pagamento, controle de cartões de ponto, descontos em folhas de pagamento, legislação trabalhista, cálculo matemático, boa prática em relações humanas, razoáveis conhecimentos de inglês;
5. Experiência em controle de distribuição de custo de materiais em geral, sua contabilização (estoque, gasto, previsão), máquinas de calcular e de contabilidade, sistemas de conversão de medidas e moedas, percentagem; bons conhecimentos e prática em relações humanas, razoáveis conhecimentos de inglês;
6. Boa prática no controle de mão-de-obra aplicada aos processos de fabricação de peças, relatórios, estudo de tempo; bons conhecimentos de inglês.

Os candidatos serão atendidos no Departamento de Colocações, à Rua Sebastião Humel, 113 – 2º andar, São José dos Campos, nos dias 23, 24 e 25 do corrente mês.

Apresentarem-se munidos de Carteira Profissional, fotografia 3x4, e "curriculum vitae".

Os candidatos aprovados farão estágios durante alguns meses nos Escritórios da General Motors, em São Caetano do Sul.

O VALEPARAIBANO - EDIÇÃO 935 DE 10 DE MAIO DE 1958

"Oportunidade para funcionários da General Motors"

Revendo 6 lotes consecutivos, no Jardim Primavera, a preço de ocasião e com facilidades. Luz próxima. Tratar com J. Sillan – Rua Vilaça, 696.

O VALEPARAIBANO - EDIÇÃO 936 DE 11 DE MAIO DE 1958

A General Motors do Brasil S.A. Fábrica de São José dos Campos, está necessitando de candidatos à:

Engenheiros Eletricistas

Engenheiros Mecânicos

Técnicos Eletricistas

Técnicos Mecânicos

Eletricistas Encarregados, com bons conhecimentos de máquinas automáticas, desenhos e esquemas elétricos e de encanamentos.

Mecânicos de Manutenção Encarregados, com cursos de mecânica, bons conhecimentos de desenho mecânico, máquinas operatrizes, sistemas hidráulicos aplicados às máquinas, e instrumentos de medição.

Eletricistas de Manutenção, com bons conhecimentos de esquemas elétricos e desenho de máquinas automáticas.

Mecânico de Manutenção, com bons conhecimentos de máquinas automáticas e semi-automáticas, desenho mecânico, aparelhos de medição, princípios de sistemas hidráulicos aplicados às máquinas.

Ajudantes de Eletricistas de Manutenção, com boa prática em instalações e condutores elétricos.

Ajudantes de Mecânicos de Manutenção, sendo meio oficiais, tendo alguma prática em montagem de máquinas.

Soldadores, com boa experiência em solda oxi-acetilência e arco-elétrica.

Engraxadores, com alguma prática em lubrificantes e sistemas de lubrificação.

Os candidatos aprovados estarão sujeitos a um pequeno estágio na General Motors do Brasil, em São Caetano do Sul.

Apresentarem-se dia 13 do corrente mês, no Departamento de Colocações, à Rua Sebastião Humell, 113, 2º andar, em São José dos Campos, munidos dos documentos necessários e fotografia 3x4.

O VALEPARAIBANO - EDIÇÃO 953 DE 01 DE JUNHO DE 1958

A General Motors do Brasil S.A. Fábrica de São José dos Campos, está necessitando de candidatos a:

Engenheiros Eletricistas

Engenheiros Mecânicos

Técnicos Eletricistas

Técnicos Mecânicos

Eletricistas Encarregados

Eletricistas de Manutenção

Mecânicos de Manutenção Encarregados

Mecânicos de Manutenção

Motoristas

Ajudantes de Eletricistas (com boa prática)

Os candidatos deverão apresentar-se no Departamento de Colocações, à Rua Sebastião Humel, 113, 2º andar, em São José dos Campos, munidos dos documentos exigidos por lei e uma fotografia 3x4.

Análise

A busca foi prejudicada pela existência de somente algumas edições dentre todas as datas-chave da implementação da fábrica da GM em São José. Esperava-se encontrar, analogamente ao verificado no jornal Correio Joséense, notícias a respeito da aquisição do terreno, do início e andamento das obras da fábrica, mas a busca não retornou resultados. No caso específico do jornal ValeParaibano, a inexistência de edições de 1953, 1957 e 1959 prejudicou a pesquisa e, possivelmente, encontrar-se-iam notícias a respeito da GM nessas edições.

Conforme esperado, encontrou-se um número maior de notícias no jornal ValeParaibano, ainda que grande parte delas eram ofertas de emprego.

Reiterando a notícia sobre investimentos da GM em São José do jornal Correio Joséense, a notícia “Investimentos estrangeiros em SJC” do jornal ValeParaibano confirmou o valor de 10 milhões de dólares de investimento da GM no Brasil para instalação da fábrica.

Não era esperado que o próprio jornal ValeParaibano não dispusesse de edições antigas no seu Centro de Documentação. O jornal é de 1952, mas só dispõe de edições arquivadas a partir de junho de 1967, 15 anos de intervalo desde sua criação.

4.4) Biblioteca Municipal Cassiano Ricardo:

Construído em 1909, o prédio onde hoje funciona a Biblioteca Municipal Cassiano Ricardo, foi ocupado pela Prefeitura Municipal de São José dos Campos até 1970. Nesta época, a biblioteca ocupava parte do prédio. A partir de 1970, a Prefeitura mudou-se para a avenida Fundo do Vale, deixando o prédio exclusivamente para o funcionamento da biblioteca municipal.

Entre 1995 e 1997 o prédio sofreu reformas em função do projeto de revitalização da cidade. Atualmente a Biblioteca Municipal Cassiano Ricardo dispõe de 45.590 publicações registradas.

Resultados encontrados:

A Biblioteca possui seu acervo catalogado eletronicamente o que facilitou a pesquisa. Foi pesquisado, dentro do sistema de busca próprio, os seguintes termos:

- a) **GM:** não retornou nenhuma ocorrência;
- b) **General Motors:** 3 ocorrências, mas todas referentes ao mesmo livro, a saber: "General Motors do Brasil – 70 anos de história", São Paulo: Prêmio, 1995. Sendo um deles, a versão em inglês;
- c) **industria automobilística (sem acetos):** 8 ocorrências. São elas:
 - 1. ALMEIDA, José. "A implantação da indústria automobilística no Brasil" (Rio de Janeiro, 1972);
 - 2. FRIEDMAN, Alan A. "O Todo-poderoso da Fiat (São Paulo, 1989);
 - 3. SOUZA, Sandra dos Santos. "Indústria Automobilística: Volkswagen" (monografia de conclusão de curso, São José dos Campos, SP: 1994);
 - 4. WOMACK, James P. "A máquina que mudou o mundo" (Rio de Janeiro, 1992);
 - 5. General Motors do Brasil. "General Motors do Brasil – 70 anos de história" (São Paulo: Prêmio, 1995);

6. General Motors do Brasil. "General Motors do Brasil – 70 anos de história" (São Paulo: Prêmio, 1995);
7. General Motors do Brasil. "General Motors do Brasil – 70 anos de história" (São Paulo: Prêmio, 1995) versão em inglês;
8. ANFAVEA. "Indústria automobilística brasileira: sua contribuição para o desenvolvimento nacional (dados não informados).

Análise:

Esperava-se encontrar um maior número de publicações a respeito da General Motors. Realmente, 3 ocorrências dentro de um horizonte de 45.590 registros (0,0065% dos registros) é um número muito pequeno e todas elas, ainda, referentes a uma mesma publicação. A busca da palavra-chave "indústria automobilística" retornou apenas 8 registros (0,017%), contrariando às expectativas de que São José dos Campos possuiria um grande número de publicações sobre o tema, em função da existência da fábrica de veículos na cidade.

Como a referência sobre a General Motors em questão (o livro sobre os 70 anos de história) foi obtida anteriormente junto a Geraldo Gino Pascon, não foi necessário retirar a publicação da Biblioteca Municipal Cassiano Ricardo.

Os registros sobre a indústria automobilística nacional forneceram valiosos insights para a contextualização deste ramo industrial no país. De acordo com o trabalho de ALMEIDA (1972), até 1920 existiam cerca de 30.000 veículos no Brasil, todos importados. Em 1919 a Ford instalou uma linha de montagem em São Paulo e em 1925, conforme dito anteriormente foi a vez da GM. Os anos de 1950 e 1951 foram críticos para o governo que gastou US\$ 420 milhões na aquisição de um total de 610 mil veículos. Foi exatamente esse impacto na balança comercial brasileira que incentivou o surgimento do GEIA e a formulação de um plano para a criação de uma indústria nacional de veículos. O GEIA forneceu inúmeras vantagens para empresas que quisessem se instalar no país, como cotas de câmbio para importação de peças, câmbio de custo para

importação de equipamentos, isenções fiscais como no caso do imposto de consumo que não seria cobrado sobre equipamentos e veículos produzidos, estímulos creditícios do então BNDE e proteção tarifária garantidora de mercado.

Com isso e com a Lei do Similar atraiu-se investimentos estrangeiros para o país e a indústria automobilística nacional se criou e se desenvolveu. Este foi o contexto da vinda da GM para São José dos Campos após a aprovação de seu projeto de instalação de uma nova fábrica de motores pelo GEIA.

4.5) Biblioteca do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA):

De acordo com o *website* institucional do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), o instituto foi criado em 16 de janeiro de 1950, por intermédio do Decreto nº 27.695 e definido pela lei nº 2.165 de 05 de janeiro de 1954, sendo o órgão de ensino superior do Comando da Aeronáutica.

O curso de Engenharia Aeronáutica, curso pioneiro, teve início já em 1947 na outrora Escola Técnica do Exército (hoje Instituto Militar de Engenharia – IME). Em 1950, o ITA instalou-se nas dependências do Centro Técnico Aeroespacial (CTA) de São José dos Campos.

A missão do ITA, explícita no site é:

- ♦ “Ministrar a educação e o ensino, necessários à formação de profissionais de nível superior nos setores da Ciência e da Tecnologia, nas especialidades de interesse da aviação em geral e do Comando da Aeronáutica, em particular;
- ♦ Manter cursos de graduação, de especialização e extensão universitária e de pós-graduação;
- ♦ Promover, através do ensino e da pesquisa, o progresso da Ciência e da Tecnologia, relacionados com as atividades do Setor Aeroespacial.”

(fonte: ícone “Informações Gerais” do *website* institucional www.ita.cta.br)

Cronologia dos cursos (adaptado do *website*):

1947: Engenharia Aeronáutica

1951: Engenharia Eletrônica

1962: Engenharia Mecânica (transformado em 1975 em Engenharia Mecânica-Aeronáutica)

1975: Engenharia de Infra-Estrutura Aeronáutica

1989: Engenharia de Computação

Além destes cursos, o programa de Pós-Graduação em Engenharia do ITA que surgiu em 1961 é considerado a primeira experiência de pós-graduação em

Engenharia do Brasil, sendo um marco/modelo para várias outras instituições de ensino nacionais.

A pesquisa realizada na Biblioteca do ITA divide-se em duas partes:

1. Banco de dados digital: pesquisa realizada no próprio *website* do instituto no banco de Trabalhos de Graduação (TG's) e teses de mestrado e doutorado;
2. Biblioteca do ITA: como o acervo do ITA está catalogado eletronicamente, foi feita a pesquisa pela própria Internet para, em seguida, o exame presencial das ocorrências encontradas.

Resultados encontrados:

A Biblioteca digital do ITA é composta por uma base de Teses de mestrado e doutorado e os Trabalhos de Graduação (TG's). Trata-se de um veículo de pesquisa recente, pois se disponibiliza acesso a teses de mestrado e doutorado publicadas a partir de 1997 e Trabalhos de Graduação publicados a partir de 2003. No total, existem 528 teses de mestrado, 136 teses de doutorado e 197 trabalhos de graduação.

As teses de mestrado e doutorado pertencem a 4 programas (Engenharia Aeronáutica e Mecânica, Engenharia de Infra-Estrutura Aeronáutica, Engenharia Eletrônica e Computação, Física) que se desdobram em 15 áreas de concentração, conforme quadro abaixo:

Teses Mestrado & Doutorado - ITA			
Programa	Teses	Área de Concentração	Teses
1 Engenharia Aeronáutica e Mecânica	297	Aerodinâmica, Propulsão e Energia	85
		Física e Química dos Materiais Aeroespaciais	66
		Mecânica dos Sólidos e Estruturas	54
		Produção	31
		Sistemas Aeroespaciais e Mecatrônica	61
2 Engenharia de Infra-Estrutura Aeronáutica	62	Infra-Estrutura de Transportes	37
		Transporte Aéreo e Aeroportos	25
3 Engenharia Eletrônica e Computação	242	Dispositivos e Sistemas Eletrônicos	33
		Informática	100
		Microondas e Optoeletrônica	21
		Sistemas e Controle	48
		Telecomunicações	40
4 Física	63	Física Atômica e Molecular	20
		Física de Plasmas	37
		Física Nuclear	6
total	664		664
(fonte: website institucional - Biblioteca Digital)			

Inesperadamente, nenhuma tese de mestrado ou doutorado fez menção à GM diretamente. Não obstante, parte delas deve possuir utilidade por se tratarem de estudos técnicos sobre desempenho de motores etc. Devido a não familiaridade do autor com os termos técnicos das teses, não foi possível avaliar quais delas exatamente teriam utilidade para a General Motors.

Na área de Produção, das 31 teses, 3 delas foram desenvolvidas sobre a empresa de aeronáutica Embraer, porém nenhuma delas sobre a fábrica de veículos da General Motors. Nas demais áreas de concentração que mantinham alguma relação com os temas (veículos, motores, mecânica, etc) – Mecânica dos Sólidos e Estruturas, Infra-Estrutura de Transportes, Dispositivos e Sistemas Eletrônicos – também não foi encontrada nenhuma referência à GM.

No banco de dados de Trabalhos de Graduação (TG's) existe um total de 197 trabalhos divididos entre os cursos abaixo:

Curso	TG's
1 Engenharia Aeronáutica	50
2 Engenharia de Computação	32
3 Engenharia Eletrônica	55
4 Engenharia de Infra-Estrutura Aeronáutica	21
5 Engenharia Mecânica-Aeronáutica	43
total	201

(fonte: website institucional - Biblioteca Digital)

Ainda que informada a existência de 197 trabalhos, a soma de todos os trabalhos chega a 201. Não foi possível verificar o porquê da diferença.

Novamente não foi encontrado qualquer referência direta à GM, e novamente a empresa Embraer foi lembrada: a empresa é utilizada como base de pesquisa em 3 trabalhos do curso de Engenharia Mecânica-Aeronáutica. Nos demais cursos a empresa não foi citada.

Dos trabalhos não é possível inferir quais aqueles que possuem alguma aplicabilidade para a General Motors, ainda que os trabalhos que versam sobre motores e desempenho de motores possam ser úteis. Outra vez a falta de conhecimento técnico do autor impediu uma análise mais apurada dos trabalhos.

Biblioteca do ITA

O acervo bibliográfico do ITA está catalogado eletronicamente, de modo que foi possível realizar a pesquisa pela Internet para, posteriormente, verificar os resultados encontrados via exame presencial das publicações. Por indicação de funcionária da biblioteca, a busca foi realizada no Sistema de Informação em C&T no ícone "Termos livres" por ser o mecanismo de busca mais abrangente.

Segue a lista dos termos procurados com as respectivas ocorrências encontradas:

“GM” – 6 ocorrências:

- 1) “1973 Report on Progress in Areas of Public Concern” (General Motors, 1973) nº 000126913
- 2) “Aplicação de sistemas de CAD no desenho do produto GM do Brasil” (PENTEADO, J.F. 1992) nº 000231352
- 3) “Aplicação de sistemas de CAD no desenho do produto GM do Brasil” – versão em inglês (PENTEADO, J.F. 1992) nº 000231360
- 4) “Otimização de um sistema de injeção de álcool para motores do ciclo Otto” (ARAUJO, T.P. 1991) nº 000283239
- 5) “Aperfeiçoamento de um sistema de injeção de álcool para motores de ciclo Otto” (MENDONCA, C.B. 1990) nº 000283260
- 6) “Obtenção de dados para a adaptação completa do carburador Rochester modificado para o uso com álcool anidro”. (NISHIMURA, T. 1958) nº 000491240

“General Motors” – 13 ocorrências:

- 1) “Automotive engine test code” (General Motors Corporation, 1940) nº 000092946
- 2) “Vehicle directional control equations for an inclined roll axis” (NORDEEN, D.L. 1969) nº 000110878
- 3) “Typical vehicle parameters for dynamic studies” (RASMUSSEN, R.E. 1970) nº 000111107
- 4) “Automotive engine test code” (General Motors Corporation, 1953) nº 000126160
- 5) “1973 Report on Progress in Areas of Public Concern” (General Motors, 1973) nº 000126913

- 6) "General Motors engineering staff techniques for installing thermocouples in brake drums and discs" (RYNIAK, A.M. 1970) nº 000102228
- 7) "Aparelho para teste automático de dispositivos elétricos para portas de veículos automotivos" (BERTO, C.H. 1987) nº 000137864
- 8) "Identificação e caracterização dos materiais utilizados na indústria automobilística através da espectrometria ao infra-vermelho" (ROSATO JR, A. 1991) nº 000243284
- 9) "AIDS: uma edição dirigida aos trabalhadores e seus familiares" (General Motors do Brasil – folheto, 1988) Nº 000280257
- 10) "Allison-Convair 340/440" (General Motors Corporation, 1957) nº 000326772
- 11) "Monitor GMB: boletim de informações técnicas" (General Motors do Brasil – periódico, 1960) nº 000341050
- 12) "General Motors do Brasil: 70 anos de história" (General Motors do Brasil, São Paulo: prêmio, 1995) nº 000429428
- 13) "Adaptação do sistema da qualidade de uma montadora automobilística ao padrão ISO 9000:2000" (ARIMA, M. 2002) nº 000483073

"GMB" – 5 ocorrências:

- 1) "Processo de melhoria contínua e qualidade" (BARBOSA, A.R. 1993) nº 000241355
- 2) "Monitor GMB: boletim de informações técnicas" (General Motors do Brasil – periódico, 1960) nº 000341050
- 3) "Grafo multi-burst: uma especificação para máquinas de estado assíncronas" (DE OLIVEIRA, D.L. 2000) nº 00449430
- 4) "GMB direto: um novo método de síntese de máquinas de estado assíncronas." (DE OLIVEIRA, D.L. 2000) nº 00449448
- 5) "Adaptação do sistema da qualidade de uma montadora automobilística ao padrão ISO 9000:2000" (ARIMA, M. 2002) nº 000483073

“Indústria Automobilística” – 10 ocorrências:

- 1) “Desenvolvimento de programas utilitários para um sistema de supervisão e monitoração industrial” (PESSOA, A.A. de P. 1986) nº 000133848
- 2) “Fibra cerâmica em sistemas de exaustão” (MARTINS, S.C. 1992) nº 000230490
- 3) “Fibra cerâmica em sistemas de exaustão” (MARTINS, S.C. 1992) – versão em inglês nº 000230508
- 4) “General Motors do Brasil: 70 anos de história” (General Motors do Brasil, São Paulo: prêmio, 1995) nº 000429428
- 5) “Design of a novel mechatronic device for car wheels quality assurance” (TRABASSO, L.G. 2002) nº 00472161
- 6) “Sistema automotivo de navegação e gerador de rotas otimizadas” (FAGUNDES, J.M. 2002) nº 000482583
- 7) “Adaptação do sistema da qualidade de uma montadora automobilística ao padrão ISO 9000:2000” (ARIMA, M. 2002) nº 000483073
- 8) “Plastics in the automotive industry” (MAXWELL, J. 1994) nº 000476837
- 9) “Análise hierárquica de processos: um estudo de caso” (LIMA, I.X.C. 2003) nº 000498690
- 10) “Aplicação do seis sigma e da metodologia DMAMC a um processo de identificação e solução de problemas durante a corrida piloto de um projeto automotivo” (FANUCCHI, R.M. 2003) nº 000513848

Análise:

Esperava-se que um maior número de ocorrências sobre a GM fossem encontradas na Biblioteca do ITA. Surpreendentemente, nenhuma referência direta à fábrica de motores da General Motors de São José dos Campos foi

encontrada no banco de teses de mestrado e doutorado e de trabalhos de graduação do Instituto. A empresa Embraer, por exemplo, foi mencionada algumas vezes.

Assim como na Biblioteca Municipal, encontrou-se o livro da General Motors do Brasil sobre os 70 anos de história da empresa no país. Provavelmente doação de algum ex-funcionário da empresa, visto que todos os ex-funcionários entrevistados possuíam um exemplar do mesmo.

Conforme dito anteriormente, a não familiaridade do autor com termos técnicos impediu uma análise mais apurada da relação de algumas teses, principalmente da área de Engenharia Mecânica, com a General Motors.

A pesquisa no acervo eletrônico do ITA retornou resultados ainda que em pequeno número. Dentre estes, os trabalhos mais relevantes, que se relacionam à empresa, são:

- ♦ “Aplicação de sistemas de CAD no desenho do produto GM do Brasil” (PENTEADO, J.F. 1992)
- ♦ “Otimização de um sistema de injeção de álcool para motores do ciclo Otto” (ARAUJO, T.P. 1991)
- ♦ “Aperfeiçoamento de um sistema de injeção de álcool para motores de ciclo Otto” (MENDONCA, C.B. 1990)
- ♦ “Obtenção de dados para a adaptação completa do carburador Rochester modificado para o uso com álcool anidro”. (NISHIMURA, T. 1958)
- ♦ “Aparelho para teste automático de dispositivos elétricos para portas de veículos automotivos” (BERTO, C.H. 1987)
- ♦ “Adaptação do sistema da qualidade de uma montadora automobilística ao padrão ISO 9000:2000” (ARIMA, M. 2002)
- ♦ “Processo de melhoria contínua e qualidade” (BARBOSA, A.R. 1993)

Além destes outras referências encontradas eram publicações da própria GM e por isso não foram listadas.

Percebe-se a existência de alguns trabalhos, portanto, relacionados à empresa, estudando seu processo de qualidade, por exemplo, o desempenho e otimizações de motores, entre outros.

Provavelmente se o banco de teses de mestrado e doutorado na Internet englobasse publicações mais antigas, não só as de 1997 em diante, encontrar-se-iam referências à empresa, porém a pesquisa restringiu-se ao banco de dados disponível para visitantes.

4.6) Algumas conclusões/dificuldades:

O processo de levantamento de dados ficou aquém das expectativas, pois se esperava encontrar um maior número de referências sobre a empresa nos locais pesquisados. Não obstante, o processo gerou importantes informações de pesquisa, pois, de maneira geral, revelou uma falha de arquivamento e gerenciamento de dados históricos na cidade. A biblioteca municipal por exemplo está com problemas de espaço, impedindo, com isso, o arquivamento de edições antigas de jornais da cidade, arquivamento este que coube à Fundação Cultural Cassiano Ricardo, no Arquivo Municipal da Cidade. O arquivo municipal, por sua vez, enfrenta como principal dificuldade a falta de recursos que compromete tanto o gerenciamento do patrimônio histórico da cidade quanto seu acesso.

O contato com o Centro de Documentação do jornal ValeParaibano revelou algo alarmante: o próprio jornal não possui suas edições mais antigas, ficando um intervalo de 15 anos, desde sua criação em 1952, sem registro histórico arquivado. Além disso, o jornal deveria microfilmar e digitalizar seu acervo para facilitar futuras pesquisas.

Outra dificuldade encontrada em relação à biblioteca municipal foi a inexistência de um *website* da instituição. Dado que a biblioteca possui um sistema de busca eletrônico avançado, deveria disponibilizar acesso aos usuários via Internet, além de fornecer dados importantes como histórico, patrocinadores, etc. O histórico da biblioteca foi adaptado de fontes secundárias pesquisadas na Internet.

Outro problema grave, já constatado na ocasião do relatório parcial, diz respeito ao *website* do jornal ValeParaibano: não possui o histórico do jornal; a consulta às edições eletrônicas a partir de 1997 não está disponível ("fora do ar") desde o ano passado, dentre outros (layout, navegabilidade etc). Novamente, a busca de dados históricos do jornal foi realizada por fontes secundárias da Internet, neste caso o trabalho de PEREIRA (2004) da Universidade Metodista.

Com relação às edições antigas do jornal ValeParaibano, diferentemente do que ocorreu com o jornal Correio Joséense, encontrou-se somente duas edições

(1956 e 1958), não digitalizadas e incompletas, pois ambas contemplam apenas um semestre do ano. O manuseio do material, no arquivo municipal, pode danificá-lo em curto espaço de tempo, já que não está catalogado digitalmente ou microfilmado pelo menos.

Estranho constatar que um jornal mais antigo, de 1920, possui todas as edições digitalizadas e tão pouco material histórico foi encontrado sobre o jornal ValeParaibano, ainda que mais recente (1952). Uma hipótese é que com as mudanças de sede do jornal, desde sua criação, perderam-se edições antigas ou estas estão arquivadas nas antigas sedes em Taubaté, ou principalmente em Caçapava, que abrigou o jornal por mais tempo. Trata-se de uma limitação da pesquisa a não verificação desta hipótese.

De maneira geral, temos um quadro de escassez de investimentos, problemas de espaço, perda de arquivos históricos, enfim quadro comumente enfrentado por gerentes de patrimônio histórico. Todavia, isto não exime a importância da correta conservação e arquivamento de dados históricos da cidade para que pesquisas sejam realizadas. O registro histórico é fonte de pesquisa fundamental. Preocupante para o autor foi verificar a existência de tantas falhas ao analisar um período não tão distante no passado (a partir de 1953). Outra hipótese de pesquisa seria verificar qual o estado e disponibilidade de informações históricas da cidade mais antigas no tempo, como por exemplo, do século XIX. Porém, isto é uma tema para outra pesquisa.

Além desses problemas de arquivamento de informações históricas, existe também o problema com *websites* que, basicamente, deve ser reformulado no caso do ValeParaibano e criado, no caso da Biblioteca Municipal Cassiano Ricardo. A Internet é importante ferramenta de pesquisa e pode ser a solução para problemas de espaço. A disponibilização de arquivos históricos, dados, na Internet facilita, agiliza e democratiza a pesquisa.

Parte 2 – Análise das entrevistas:

Ao todo foram realizadas 3 entrevistas. O projeto inicial previa a realização de entrevistas com membros da Diretoria atual e de dirigentes da época da implementação da empresa, todavia a realização de entrevistas com membros da diretoria atual não foi verificada, por dificuldades com o agendamento das mesmas no contato com o Departamento de Recursos Humanos da empresa. Este contato institucional foi realizado sem que o autor se identificasse ou utilizasse a ajuda de ex e atuais funcionários da General Motors. Dessa forma, inúmeros empecilhos foram criados para, a priori, a disponibilização de informações sobre a empresa e, em um segundo momento, o agendamento de entrevistas. Esse processo mostrou-se uma importante informação de pesquisa ao demonstrar como a inexistência de redes sociais, de contatos, pode comprometer a obtenção e acesso de informações pela falta de confiança na relação. Essa constatação de pesquisa será retomada na conclusão.

Em função da dificuldade ficou estabelecido que o pesquisador realizaria entrevistas somente com funcionários da época da implementação da fábrica em São José dos Campos. Quatro ex-funcionários foram escolhidos, todavia somente 3 entrevistas foram feitas, pois um deles, Moacyr Prestes, não retornou contato, mesmo após recados na secretária eletrônica. Dessa forma, entrevistou-se os seguintes ex-funcionários: Waldemar Etori, Décio Bueno da Silva e Geraldo Gino Pascon. Todos eles fizeram parte da primeira equipe de trabalho da fábrica de São José dos Campos, tendo migrado para a cidade e trabalhado na fábrica antes mesmo de sua inauguração oficial em 10 de março de 1959. Todos trabalharam mais de 30 anos na empresa, possuindo, logo, vasta experiência.

Segue abaixo o roteiro de entrevista utilizado como base para a realização das mesmas:

Roteiro para entrevistas:

- 1) Por que São José dos Campos? Como foi o processo de escolha da cidade?
- 2) A Prefeitura Municipal ofereceu algum incentivo fiscal?
- 3) Houve pressão política?
- 4) Outras cidades disputaram com São José?
- 5) Como era São José dos Campos na época?
- 6) Qual a relação que a empresa estabelece com o local? O que mudou desde então?
- 7) Onde são recrutados os diretores? Daqui ou de fora da cidade?
- 8) Pegando todo o corpo de funcionários da empresa, qual a porcentagem aproximada de funcionários aqui de São José dos Campos?
- 9) Houve migração para a cidade? Como foi?
- 10) A empresa tinha ou tem alguma política de ajudar /interferir no local (parceria, ajuda assistencial) ou algo mais circunscrito aos funcionários?
- 11) Na sua opinião, o que mudou na dinâmica da cidade com a vinda da GM? Que diferença causou?

A transcrição das entrevistas está anexada no final do relatório (páginas 60 a 85).

Análise das entrevistas:

As entrevistas foram bastante reveladoras e apresentaram diversos pontos em comum no relato da vinda da GM para São José dos Campos.

Embora o roteiro não foi seguido à risca, o depoimento dos ex-funcionários, analisados conjuntamente, revela-nos as condições da cidade e o impacto que a empresa gerou para o desenvolvimento local.

Com relação à escolha de São José, os depoimentos convergiram para a localização estratégica da cidade. Os três afirmaram que o principal motivo para a vinda da fábrica para São José dos Campos foi o fato da cidade estar a meio

caminho de duas grandes capitais do país – Rio de Janeiro e São Paulo, portanto um local estratégico. Um dos entrevistados citou, inclusive, a proximidade com o porto de São Sebastião como outro fator importante.

Nenhum dos três entrevistados foi informado oficialmente pela GM quais os principais motivos da escolha da cidade e se outras cidades competiram com São José dos Campos. De acordo com o relato deles, essa informação era circunscrita à Diretoria e não tiveram acesso, pois nenhum deles detinha cargo de diretoria quando vieram para São José dos Campos.

Com relação ao oferecimento de algum benefício por parte da prefeitura, nenhum deles afirmou com precisão a existência deles, ainda que em duas entrevistas foi sugerido que algum tipo de benefício a empresa recebeu sim.

Na época da aquisição do terreno, em 1953, e o anúncio de investimentos adicionais da ordem de CRZ\$ 400.000.000,00 (além dos US\$ 10 milhões em equipamentos transferidos) existia uma lei de incentivo fiscal em São José dos Campos que datava de 14 de abril de 1952. De acordo com essa lei, era concedida isenção de impostos (IPTU e IPI) para as empresas que se instalassem na cidade, sendo o período de isenção proporcional ao volume de investimento anunciado e a contratação de mão-de-obra (para consultar o texto na íntegra – ver “Anexos” página 83 do relatório). Dessa forma, como a GM anunciou que dispenderia CRZ\$ 400.000.000,00 e partindo do pressuposto que ela gerou empregos para mais de 500 operários, a empresa estaria classificada, na época, na categoria mais extensa de isenção (15 anos). Essa informação não pôde ser confirmada (limitação da pesquisa).

Com relação às condições da cidade na época, os três entrevistados descreveram uma cidade muito parecida com as seguintes características principais: uma cidade interiorana eminentemente rural, que era habitada por grande números de tuberculosos que buscavam tratamento, uma vez que a cidade foi considerada, durante muitos anos, uma estância sanatorial. Em duas das três entrevistas o tratamento de tuberculosos foi mencionado. Com relação à infraestrutura, era um cidade com poucos hotéis, poucos restaurantes, com poucas ruas pavimentadas, enfim uma cidade pouco desenvolvida no aspecto urbano. O

grande destino da maior parte da mão-de-obra que migrou para a cidade foram as pensões. Não obstante, as três entrevistas consideravam São José uma cidade com vocação para o progresso, principalmente pela existência de outras empresas no local, como a Johnson & Johnson, a Embraer, e os centros de pesquisa, como CTA e ITA. A cidade atraiu inúmeras indústrias que, conjuntamente, semearam o desenvolvimento de São José dos Campos.

Com relação à mão-de-obra, grande parte dos postos de chão de fábrica foram preenchidos por mão-de-obra local, considerando também as cidades de Jacareí, Taubaté, Caçapava que se localizam no entorno de São José. Mas houve migração também de outros lugares, como da própria São Caetano do Sul (SP) e inclusive de outro estado: em duas entrevistas chamou-se atenção à grande vinda de mineiros para a cidade atraídos pela reputação da empresa. Logo, houve um processo migratório intenso, protagonizado por habitantes de cidades ribeirinhas e outras cidades com destaque para habitantes do estado de Minas Gerais. A mão-de-obra era composta por estudantes de escolas técnicas, formados ou não (havia programa de estágio na época) e, para os cargos de “colarinho branco” foi utilizada mão-de-obra especializada, porém com baixa parcela de São José dos Campos. A maioria dos cargos de nível de diretoria foram preenchidos por dirigentes de São Caetano, norte-americanos e até alemães, sendo níveis médios ocupados por engenheiros do ITA. A existência de engenheiros formados pelo ITA trabalhando na fábrica é uma evidência do vínculo que esta manteve com o instituto, aproveitando a mão-de-obra especializada, ainda que a ocupação de cargos de gerência e diretoria tenha sido feita por pessoas de fora da cidade.

Realmente, São José carecia de mão-de-obra qualificada na época, por isso que grande parte da mão-de-obra local foi aproveitada no chão de fábrica.

Com relação ao impacto da implementação da fábrica da General Motors para a cidade, as três entrevistas afirmam que a chegada da GM, aliada às empresas já instaladas foram responsáveis pelo desenvolvimento urbano-econômico da cidade. A cidade de interior tornou-se uma cidade industrial, atraindo mão-de-obra e desenvolvendo seu mercado consumidor.

Na época da ida da GM para São José dos Campos os interesses dos diversos atores institucionais convergiam para a implementação da fábrica, quais sejam:

- ♦ **Governo Federal:** em função de déficit na balança comercial com a importação crescente de veículos, tornava-se fundamental para o governo incentivar a substituição de importação por bens locais. Esse era o pano de fundo do GEIA que, dentre outros benefícios, ofereceu isenção de taxas de importação para equipamentos destinados a instalação de empresas automobilísticas e fabricação de veículos, com a exigência da porcentagem crescente de peças nacionais no peso total do veículo;
- ♦ **Prefeitura Municipal:** a instalação de uma fábrica de motores na cidade, empresa de mão-de-obra intensiva, era reflexo de aumento no número de empregos, desenvolvimento da cidade, atração de novos habitantes e recursos para a mesma. A Lei Municipal nº 155/52 de incentivos fiscais representa os interesses da cidade em atrair grandes empresas;
- ♦ **Sociedade Civil:** aumento da oferta de empregos, investimentos na cidade, êxodo rural, urbanização, migração, enfim condições para o desenvolvimento econômico-social do município;
- ♦ **Escolas Técnicas e institutos de pesquisa:** possibilidade de desenvolver estágios e oportunidade de trabalhar em empresa de ponta. Transferência de conhecimento, aprendizado, aumento do emprego são fatores fundamentais de estímulo por parte das escolas técnicas e centros de pesquisa, como a ETEP e o ITA;

Logo, percebe-se que quando os interesses de atores distintos convergem o processo de inserção local de empresas é facilitado, como no caso da General Motors em São José dos Campos.

A questão da relação da empresa com a cidade e a realização de projetos sociais assistenciais foi destacada nas entrevistas. Todos os entrevistados apontaram a existência de projetos sociais pela empresa, seja auxiliando creches, seja doando refrigeradores ou mesmo no plantio de árvores juntamente com alunos das escolas da região. Todavia, a grande contribuição social da empresa

oriunda das entrevistas são as variadas oportunidades de trabalho, desde projeto com jovens aprendizes, até programas de estágio para alunos de cursos técnicos, além do programa de Trainee e o próprio emprego mesmo. A empresa se tornou um grande cabide de empregos de mão-de-obra tanto desqualificada quanto técnica e especializada, alterando as características de um município outrora fundamentalmente rural.

O vínculo entre funcionários é estimulado e mantido via inúmeras iniciativas da GM, com destaque para o Clube dos 30. Todos os funcionários de carreira com mais de 30 anos de empresa entravam para o Clube do 30 que promove jantares, shows, festas, bailes de carnaval etc. Antes, ao completarem 25 anos recebiam um relógio de ouro das mãos do presidente, um ritual simbólico de comunidade. Os contatos são mantidos mesmo após a saída da fábrica, vide as reuniões do grupo de Jaú por exemplo. No estudo de redes sociais, um dos grandes desafios é estabilidade da rede de relacionamentos, tarefa esta alcançada pela GM ao promover o estreitamento de relações entre funcionários. O próprio fato do termo “família GM” aparecer em duas entrevistas é indicativo de que para aqueles que seguiam carreira o vínculo com a empresa era um laço forte sob a ótica de Granovetter.

Importante destacar também como a comunidade local enxergava os novos habitantes. Enquanto em uma das entrevistas a vinda da GM representou uma valorização de imóveis refletida no preço de terrenos e dos aluguéis, o comércio local, segundo outra entrevista, conferia bastante credibilidade aos recém-chegados, bastando que estes apresentassem a carteirinha da GM, comprovando, pois, o vínculo com a fábrica. O mercado local percebeu que aqueles que migraram para a cidade vieram para morar e a reputação da GM fornecia a garantia necessária para que o mercado concedesse crédito. A reputação da GM gerava a confiança necessária no relacionamento entre novos e velhos moradores até então desconhecidos.

Enfim, de acordo com as entrevistas a empresa foi responsável por uma grande mudança na cidade que, no intervalo de 50 anos passou de 60.000 para aproximadamente 600.000 habitantes.

6) Conclusão:

A pesquisa comprovou a importância de redes sociais para obtenção de informações estratégicas. Quando foi realizado o primeiro contato com a empresa, em novembro passado, sem que o pesquisador se identificasse, inúmeros entraves despontaram. Contactou-se a gerente de Recursos Humanos da General Motors explicando os objetivos da pesquisa e a intenção de realização de entrevistas, porém esta se mostrou pouco prestativa, pois de acordo com depoimento dela, ela tinha autorizado a realização de outro trabalho no passado e o pesquisador revelou informações sigilosas da empresa ao público. Dessa forma, percebe-se a importância da confiança no relacionamento entre atores: o fato da gerente não me conhecer, aliado a experiência anterior de quebra de confiança enfraquecendo o vínculo, fez com que o processo de transmissão de informações ficasse comprometido.

Em função disso, a gerente impôs um conjunto de regras para que o trabalho fosse realizado, com excesso de zelo para garantir uma segurança na relação, mas esse excesso acabou impedindo o agendamento de entrevistas com membros da diretoria atual.

Caso o pesquisador tivesse se identificado, muito provavelmente o nível de acesso seria outro, pois os três funcionários entrevistados conheciam pessoalmente a gerente há anos, mas foi estabelecido pela pesquisa que o contato seria realizado anonimamente, exatamente para captar a disposição da empresa a fornecer informações de pesquisa.

O levantamento de dados ficou aquém das expectativas do projeto, mas revelou-se importante informação de pesquisa, apontando diversas falhas no arquivamento de informações históricas de São José dos Campos. Emblemático, o caso do Jornal ValeParaibano que não dispõe das edições de seus primeiros quinze anos de funcionamento é um dos problemas verificados no transcorrer da pesquisa. Além disso, foi rejeitada outra hipótese de pesquisa: a de que se encontraria grande número de trabalhos no ITA sobre a empresa. Poucos trabalhos faziam menção direta à GM, ainda que dos trabalhos encontrados

alguns eram relacionados à empresa, principalmente com relação a desempenho de motores.

As entrevistas, por sua vez, forneceram valiosas informações, sendo fundamentais para a contextualização da cidade e da empresa na época da implementação da fábrica.

Um limitação da pesquisa foi a impossibilidade de realização de entrevistas com membros da Diretoria atual. Certamente a contraposição delas com as entrevistas realizadas com ex-funcionários revelaria maiores informações sobre o impacto da ida da GM para São José dos Campos.

Em suma, esta pesquisa de campo cumpriu seu objetivo, na medida que soube descrever o processo de inserção local de uma empresa à luz dos interesses de distintos atores. No caso, os interesses eram convergentes, gerando uma rede de relacionamento com benefícios mútuos. O vínculo da GM com a cidade e dos funcionários com a comunidade local foram estimulados e enfatizados por iniciativas da empresa como o Clube dos 30 e os projetos sociais com São José dos Campos. A manutenção do contato, mesmo após a saída da empresa, e entre funcionários de diversas cidades do Vale do Paraíba é um sinal do densamento e estabilidade da rede social construída, revelando, pois, o grau de “embeddedness” da General Motors em relação à cidade.

7) Desdobramentos:

Essa pesquisa gerou alguns desdobramentos, por exemplo:

- ♦ Replicabilidade: esta pesquisa poderia ser implementada em outras cidades com outras empresas, buscando analisar o processo da ida de uma empresa para o local e traçar paralelos com a pesquisa atual sobre a GM
- ♦ Leis de Incentivos Fiscais: estudar a evolução das leis de incentivos fiscais (LIFs), a “guerra fiscal” na atração de empresas para cidades. Quais são os benefícios comumente oferecidos?
- ♦ Indústria Automobilística: estudar a implantação e consolidação da indústria automobilística no Brasil para verificar qual o impacto/participação da General Motors neste processo (estudo comparativo com demais empresas)
- ♦ Atração de empresas: uma outra pesquisa seria estudar quais empresas foram atraídas para São José dos Campos com a vinda da GM, principalmente empresas complementares como as de autopeças
- ♦ GM hoje: analisar o impacto atual exercido pela General Motors na cidade, realizando entrevistas com funcionários atuais e membros da Diretoria
- ♦ Dados históricos: em função das dificuldades de encontrar informações históricas, promover uma pesquisa com o objetivo de verificar o atual quadro de arquivamento/registro de informações históricas da cidade de São José dos Campos

8) Agradecimentos:

Em primeiro lugar gostaria de agradecer a minha orientadora por ter me apresentado ao estimulante e desafiador mundo da pesquisa, em segundo, ao CNPq por fornecer os recursos necessários à realização das pesquisas. Gostaria de agradecer também ao NPP por todo o suporte e estímulo oferecidos, aos funcionários do Arquivo Municipal pela paciência e ajuda, aos meus colegas de pesquisa pelo convívio e, finalmente, a Waldemar Etti, Décio Bueno da Silva e Geraldo Gino Pascon por terem compartilhado comigo a valiosa experiência de vida dedicada à General Motors. Dedico esse trabalho a meu avô Geraldo Gino Pascon.

9) Bibliografia:

ETTORI, W. "Eu, a Qualidade e a Senhora Fábrica de Motores" – São José dos Campos, SP: W. Etti, 2003.

Fundação Cultural Cassiano Ricardo - Arquivo Municipal de São José dos Campos – Centro de informações – Acervo digital - Jornal Correio Joséense – publicações 1953, 1956, 1957, 1958 e 1959.

Fundação Cultural Cassiano Ricardo - Arquivo Municipal de São José dos Campos – Centro de informações – Acervo físico - Jornal ValeParaibano – publicações 1956 e 1958.

ALMEIDA, José. "A implantação da indústria automobilística no Brasil" (Rio de Janeiro, 1972);

General Motors do Brasil. "General Motors do Brasil – 70 anos de história" (São Paulo: Prêmio, 1995);

PEREIRA, J.A.C. "De São José dos Campos para o Vale: a Consolidação do Jornal ValeParaibano como Porta-voz da Cultura do Vale do Paraíba" Revista Acadêmica do Grupo Comunicacional de São Bernardo Ano 1 nº 1 – jan/jun de 2004;

Biblioteca Municipal Cassiano Ricardo – São José dos Campos: acervo

Biblioteca do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA): acervo

Sites:

Fundação Cultural Cassiano Ricardo:

http://focr.org.br/institucional/html/correio/correio_joseense.htm

Prefeitura Municipal de São José dos Campos:

<http://www.sjc.sp.gov.br/>

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE:

<http://www.ibge.gov.br/>

General Motors do Brasil

<http://www.chevrolet.com.br/>

Portal Nosso São Paulo

http://www.nossosaopaulo.com.br/Reg_14/Reg14_SaoJoseDosCampos.htm

Governo do Estado de São Paulo

http://www.saopaulo.sp.gov.br/saopaulo/historia/ind_autom.htm

Biblioteca ITA (acervo eletrônico)

<http://www.bibl.ita.br>

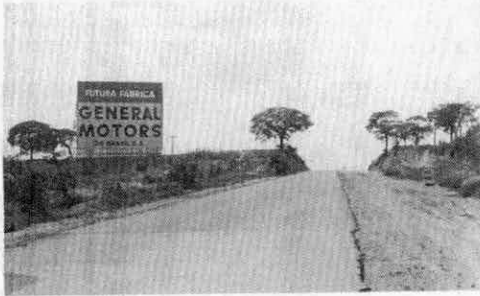
Câmara Municipal de São José dos Campos (Leis Municipais)

<http://www.camarasjc.sp.gov.br>

Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA)

<http://www.ita.cta.br>

10) Anexos:



Terreno de 1,6 milhão de KM^2 adquirido em outubro de 1953, às margens da recém inaugurada Rodovia

(fonte: "General Motors do Brasil – 70 anos de história", São Paulo, 1995: p.64)



Construção da Fábrica: as obras de terraplenagem iniciaram-se em dezembro de 1956.

(fonte: "General Motors do Brasil – 70 anos de história", São Paulo, 1995: p.76)

Fundição do primeiro motor do Vale do Paraíba por Geraldo Gino Pascon auxiliado pelo então "ajudante" Presidente Juscelino Kubitschek na inauguração oficial da fábrica em 10 de março de 1959.



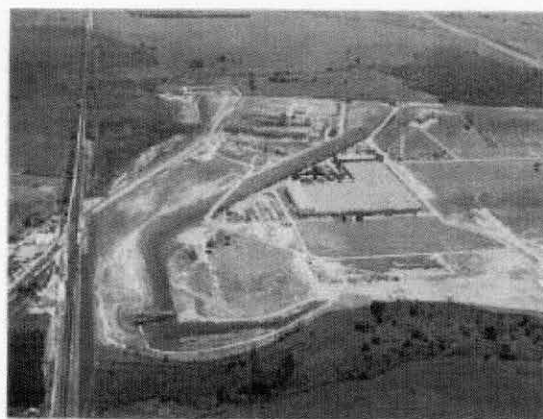
(Fonte: arquivo pessoal – Geraldo Gino Pascon)



Presidente Juscelino Kubitschek no ato solene de inauguração da nova fábrica de motores da General Motors em São José dos Campos – Março de 1959

(fonte: "General Motors do Brasil – 70 anos de história", São Paulo, 1995: p.77)

A fábrica de São José dos Campos em 1969: dez anos após a inauguração.



(fonte: "General Motors do Brasil – 70 anos de história", São Paulo, 1995: p.76)



(Fonte: arquivo pessoal – Geraldo Gino Pascon)

Relógio de Ouro – quando um funcionário completava 25 anos de serviço recebia, das mãos do Presidente da empresa, um relógio de ouro. Na foto ao lado, três felizardos que receberam a homenagem em 1976.

Revista “Panorama da General Motors do Brasil S.A.” edição de Março-Abril de 1976

MAIS TRÊS VETERANOS HOMENAGEADOS



Benedito (ao centro) é Supervisor Escritório Turno Noturno, na Administração de Manufatura. A entrega do Relógio de Ouro foi feita ainda pelo sr. J. F. Beck.



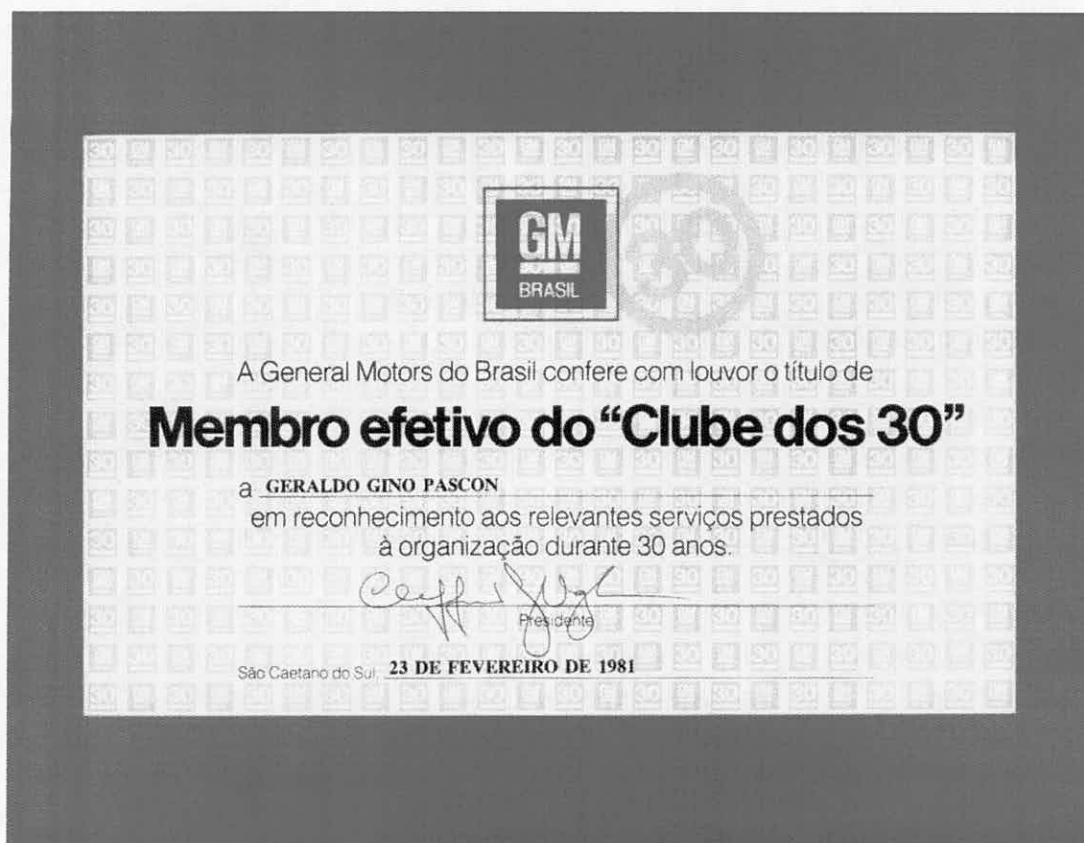
Benedito Pinto de Oliveira, Lydes de Almeida Pupo e Geraldo Gino Pascon pertencem, agora, à galeria dos veteranos: já receberam Relógios de Ouro, por terem completado 25 anos de bons serviços prestados.

Lydes de Almeida Pupo foi cumprimentado pelo diretor André Seer, também um veterano da GMB. Pupo é Gerente Veículos Especiais, na Engenharia de Veículos.



Geraldo Gino Pascon, Superintendente de Produção da Linha de Montagem, na Supervisão de Fundição, em São José dos Campos, recebeu o Relógio de Ouro das mãos do sr. J. F. Beck.

(Fonte: arquivo pessoal – Geraldo Gino Pascon)



(Fonte: arquivo pessoal – Geraldo Gino Pascon)

O Clube dos 30 - reconhecimento por 30 anos dedicados à General Motors do Brasil S.A.

Fundição da fábrica da General Motors de São José dos Campos na década de 70, época de expansão da fábrica.



(fonte: “General Motors do Brasil – 70 anos de história”, São Paulo, 1995: p.93)



Prefeitura da Estância de S. José dos Campos

ESTADO DE SÃO PAULO

Em de de 195

L. 8.1. 89 155

DE 14 DE ABRIL DE 1952

A Câmara Municipal de São José dos Campos decreta e eu promulgo a seguinte lei:

Artigo 1º - Fica a Prefeitura Sanitária de São José dos Campos autorizada a conceder isenção dos impostos de Indústrias e Profissões e Predial Urbano, a indústrias que se instalarem neste município, da data da publicação desta Lei a 31 de dezembro de 1.957, nas seguintes bases:

- a) às que investirem em instalações e maquinários importância até Cr\$ 500.000,00 - 4 anos de isenção;
- b) às que investirem em instalações e maquinários importância superior a Cr\$ 500.000,00 e se utilizarem de mais de 50 operários - 5 anos de isenção;
- c) às que investirem em instalações e maquinários importância superior a Cr\$ 1.000.000,00 e que se utilizarem de mais de 50 operários - 6 anos de isenção;
- d) às que investirem em instalações e maquinários importância superior a Cr\$ 2.000.000,00 e que se utilizarem de mais de 80 operários - 8 anos de isenção;
- e) às que investirem em instalações e maquinários importância superior a 5.000.000,00 e que se utilizarem de mais de 150 operários - 10 anos de isenção;
- f) às que investirem em instalações e maquinários importância superior a 10.000.000,00 e que se utilizarem de mais de 300 operários - 12 anos de isenção;
- g) às que investirem em instalações e maquinários importância superior a Cr\$ 15.000.000,00 e que se utilizarem de mais de 500 operários - 15 anos de isenção;

§ Único - O favor fiscal estabelecido neste artigo só será concedido mediante requerimento dos interessados ao Prefeito Sanitário, os quais deverão fazer as seguintes provas:

- a) de aquisição do terreno;
- b) de constituição da sociedade, espécie de indústria e montante do Capital;
- c) extrato das contas próprias da Contabilidade, comprovando o valor do investimento em instalações e maquinários;
- d) de número de operários empregados.

Artigo 2º - De posse dos documentos exigidos no § único do art. 1º, a Prefeitura determinará a necessária vistoria para verificação da estabilidade da construção, de suas condições de higiene e adaptabilidade ao funcionamento da indústria, bem como o valor dos investimentos em instalações e maquinários.

Lei de Incentivos Fiscais - em 14 de Abril de 1952, por intermédio da Lei Municipal nº 155, São José dos Campos ofereceu benefícios fiscais para as empresas que quisessem se instalar na cidade, dentre elas a General Motors do Brasil S.A.

(Fonte: ícone "Leis Municipais" do website institucional da Câmara Municipal de São José dos Campos - www.camarasjc.sp.gov.br)

TRANSCRIÇÃO DAS ENTREVISTAS

Entrevista 1 – Waldemar Etori:

Entrevistador: (B)

Entrevistado: Waldemar Etori (W)

B: Bom antes de mais nada eu queria que o senhor se apresentasse e falasse assim é qual o cargo que o senhor ocupava na época que a (pausa) que a GM veio pra cá. Eu sei que o senhor fez parte da primeira equipe que foi para os Estados Unidos e depois fez um treinamento...

W: É Bruno foi isso mesmo, quer dizer, eu trabalhava (pausa) fazia quatro anos que eu trabalhava na ferramentaria de São Caetano e lá eu fui convocado para ir para os Estados Unidos para fazer parte daquele grupo pioneiro que (pausa) foi pra implantar a fábrica aqui em São José dos Campos. O grupo era grande, era composto de elementos de todos os departamentos, eu trabalhava no controle de qualidade (pausa) que chamava inspeção simplesmente de lá pra cá, de lá nós fomos pra...ficamos nos Estados Unidos eu fiquei praticamente seis meses nos Estados Unidos pra poder...é...estudar e (pausa) a parte da fábrica...

B: Ahn.

W: viemos pra cá...quando eu vim pra São José dos Campos a fábrica estava fazendo terraplenagem (sic), as empresas, construtoras estavam fazendo terraplanagem e já havia alguns barracões já construídos, por exemplo, a fábrica de motores

B: hum

W: e a fundição que já tinha algumas áreas já pra poder atender e receber as máquinas.

B: E isso foi mais ou menos que época, 56?

W: foi, foi 1958.

B: Tá

W: Foi em 1958.

B: E (pausa) só é...pensar um pouquinho por que que eles escolheram São José?

W: São José pelo que eu soube era realmente, era...oitenta quilômetros de São Paulo, era...entre São Paulo e Rio de Janeiro era uma estrada, a Dutra era um estrada principal...

B: que foi inaugurada em 51 né...

W: é foi inaugurada em 51, uma estrada principal e (pausa) era uma cidade realmente que...prometia né pelo...pelo que se sabia ser uma cidade que pudesse Ter grande número de funcionários com aproveitamento de mão-de-obra e a mão-de-obra do interior sempre foi mais barato do que a mão-de-obra da capital

B: hum hum. E...na épo...

W: era estratégico realmente, era estratégico a posição da General Motors era...

B: quer dizer, então desde que ela comprou o terreno em 53 ela já tinha é... concebido que seria um lugar estratégico...

W: estratégico

B: para instalar

W: para instalar

B: especialmente pela localização da cidade.

W: isso

B: E...você sabe se na época tinham outras cidades candidatas...ou não já...

W: Eu acredito que houvessem outras cidades, porém não sei ah...quais eram as outras cidades porque que realmente foi escolhido São José dos Campos. Não sei o que que foi oferecido para a General Motors para que ela viesse pra cá

B: entendi...

W: de uma certa forma para a cidade é uma grande vantagem porque, na época que nós viemos pra cá praticamente não existia indústria...

B: é isso que eu queria até comentar: como é que era então São José na época que a...

W: São José...

B: GM veio pra cá?

W: São José tinha poucas indústrias e...dentro destas poucas indústrias a mão-de-obra praticamente...que foi admitida na General Motors foi tentado uma...pegar...mão-de-obra de outras cidades...

B: aham

W: pra vim...o...o Presidente da General Motors que era daqui...o senhor Adalberto Bógsan ele foi pra cidades do interior principalmente pra São Carlos, pra...essas cidades onde tinha escola técnica...

B: hum hum

W: e procurou é...trazer a mão-de-obra para...pra cá. Porém, mesmo fazendo tudo isso e contando com a migração de São Caetano, pessoal de São Caetano que vieram pra São José...

B: tá

W: era pouco a mão-de-obra. É...foi necessário realmente ter ahh...usar a mão-de-obra local...

B: entendi

W: que não era especializada, era uma mão-de-obra muito...é....mão-de-obra praticamente de lavoura...porém que valeu, valeu a pena porque eram pessoas que tinham muita vontade de vencer, sair daquela vida dura de plantação de arroz

B: tá

W: praticamente tinha muita plantação de arroz e se tornarem realmente...ter uma vida melhor

B: entendi. E...e qual que é a relação basicamente que a empresa estabeleceu assim com São José? É...o que mudou assim...desde que ela, desde.... do momento que ela chegou aqui...o que mudou assim pra cidade, você poderia dizer?

W: Olha desde...quando nós chegamos aqui São José era uma cidade de interior é e houve uma completa transformação. Por que...com toda essa gente vindo pra São José dos Campos é...inclusive os aluguéis de casa foram...eles aumentaram os aluguéis...

B: tá

W: os merc...o mercado realmente quando sabia que o pessoal era da GM cobrava mais caro por que sabia que o pessoal era de fora e...mudou, transformou a cidade completamente. São José dos Campos era uma cidade de interior e passou a...a ter uma cidade industrial porque....muita, muita gente veio pra cá, naturalmente as pensões os...não tinha praticamente bons hotéis

B: tá

W: por que...tanto assim que a GM foi obrigada a construir dentro da própria GM um local aonde desse segurança em trazer os..o pessoal do exterior pra cá...

B: sei

W: engenheiros que...cuidaram pra fazer a fábrica eles ficaram dentro do hotel, hoje é o centro de treinamento da GM e era naquela época hotel e não tinha aqui na cidade não tinha realmente hotéis adequados para atender o pessoal de fora eram realmente muito mais o pessoal fazia uso de pensão de...pequenos hotéis, os restaurantes eram poucos...

B: tá. E o...da parte da diretoria eles...os diretores foram recrutados aonde? Alguns daqui ou foram todos fora da cidade?

W: olha...

B: na época..

W: Na época quase todo mundo ou veio dos Estados Unidos, vieram os americanos

B: tá

W: é...alguns da Alemanha e....praticamente os diretores vieram...eram de São Caetano então eram....não eram daqui. O pessoal é...daqui...o pessoal realmente foi o pessoal que cresceu, fez plano de carreira e acabou atingindo nível de diretoria, porém do início era todo pessoal...pessoal de fora. A GM usou a mão-de-obra do ITA...

B: tá

W: até que deu. Por que....não era muito o pessoal do ITA é já tinha muitos colegas que se formaram no ITA e que...

B: o ITA era recente também né, tinha acabado de...

W: é, mas já tinha pessoal formado pelo ITA

B: hum hum

W: eles eram....você já tinha vários engenheiros formados pelo ITA

B: certo

W: alguns inclusive é...foram para os Estados Unidos para se aperfeiçoar mais nessa filosofia GM

B: tá...e...então assim de todo o corpo assim de funcionários é...o quanto dele era representativo de São José? Dá pra ter uma idéia assim é..

W: se for falar do cor...do corpo todo

B: inclusive chão de fábrica

W: diria que...80% eram de São José....80% ou mais eram de São José porque todo o pessoal de nível de chão de fábrica era de São José. Eu diria São José incluindo as cidades de Jacareí

B: tá

W: Caçapava que fazia parte aqui do...do grupo

B: entendi....e eu queria que o senhor contasse um pouco de como foi ...é...essa vinda aqui pra São José? Como que a GM chegou até o senhor e pediu para o senhor se deslocar de São Caetano onde você já tinha uma vida e, quer dizer se bem que no come...e vir pra cá?

W: É eu acredito....que na GM já, antes realmente de 58 quando nós viemos pra cá, logo que ela adquiriu o terreno aqui ela já começou a admitir pessoal com a finalidade de...selecionar pessoal pra poder ser transferido pra aqui...ser transferido pra São Caetano...pra...de São Caetano pra São José

B: De São Caetano pra São José

W: entre...eu me lembro que....eu trabalhei quatro anos em São Caetano e eu gostava muito de trabalhar na ferramentaria

B: tá

W: e...depois disso eu fui...fui solicitado a fazer rodízio pra, pra pegar outros departamentos. Como é normal, a gente se adapta a um departamento, fazer aquilo que a gente gosta, quando a gente é solicitado a fazer rodízio a gente não se sente confortável

B: aham

W: porém, foi dito pra mim, olha...o rodízio é pra fazer com que as pessoas adquiram mais conhecimento, principalmente em áreas que são mais fracas

B: tá

W: por exemplo: eu não tinha muito conhecimento administrativo

B: uhum

W: então eu passei a trabalhar junto com o pessoal de engenharia, de administração

B: entendi

W: é...realmente eu saí daquilo que eu gostava de fazer, fui fazer outro serviço porque eles estavam preparando as pessoas para poder vir...ser transferidos para São José...como foi...eu me lembro o seguinte: veio um grupo de pessoas né e eles estavam selecionando as fichas de pessoas que tivessemum pouco mais de escolaridade

B: tá

W: entre o pessoal, que tivesse um conhecimento da ...da língua inglesa

B: tá

W: pra poder facilitar porque a idéia deles era levar o primeiro grupo para os Estados Unidos pra treinar nos Estados Unidos, nas fábricas da GM

B: hum hum

W: que faria, que estava fazendo o produto que seria feito aqui no Brasil, então é...o motivo...eu tinha conhecimento elementar de inglês

B: tá

W: tinha curso técnico quer dizer...era umas das partes que me ajudou realmente a...dentro dessa....desse critério de seleção que foi feito e eu vim pra, pra....fui transferido de lá pra cá

B: entendi. Eu percebi que a GM sempre se preocupou muito com o funcionário, fazendo treinamento e capacitando e...e com a...e com São José especificamente, ela tem alguma atividade de parceria ou não sei o próprio ADC-GM como é que é? É alguma coisa mais circunscrita aos funcionários ou ela estabelecia alguma relação com a cidade também...de ajuda...

W: olha eu encaro a GM como uma...uma empresa realmente que...bastante..é...interessada em manter a comunidade junto. Eu sei que a General Motors por exemplo tem usado bastante aprendizes pra....na ferramentaria nós...usamos muito aprendiz de escolas, escola técnica

B: uhum

W: das....do Senai que iam fazer...é...na GM. A GM usava bastante Trainee na empresa que também eram formados se...não houvesse vagas na ocasião era...era uma oportunidade que o engenheiro ou o trainee ou mesmo...a pessoa que tava lá sendo treinada tinha de conhecer uma empresa...grande

B: uhum

W: uma das coisas que parecia que valia muito é esse grupo de Achievement que ela tem com relação ao grupo de garotos que formam...eles próprio faz a fábrica de cabide (?) e tem noção de como funciona uma empresa, tem seu diretor, seu....como gerir essa empresa...

B: quer dizer é um trabalho social...

W: um trabalho social

B: tá. E ela...chegava a ajudar alguma...assim...tinha alguma ajuda assim assistencial pra alguma instituição aqui de São José?

W: Foi feito bastante ajuda assistencial para algumas creches de São José dos Campos

B: tá

W: a GM sempre ocupou por exemplo de...nas épocas de primavera fazer plantios de árvores e trazer alunos de escola

B: tá

W: pra poder fazer com que eles se...se ambientasse e...tomasse esse amor pela...

B: e....eu queria que você puxasse pela memória um pouquinho da época que o Juscelino Kubitschek veio pra cá na inauguração né que foi acho que em março de 59...

W: uhum

B: e...eu sei que o GEIA né, o Grupo Executivo da Indústria Automobilística aham...o governo federal ajudou muito...a própria implementação da indústria automobilística no Brasil e...eu queria que o senhor contasse um pouco de...de como foi essa experiência da inauguração, quais eram as expectativas na época, como é que era...que a cidade tava na época?

W: veja por exemplo a... a Gene...as indústrias automobilísticas, eles exportavam quase que...quando eu entrei na General Motors em São Caetano...era a montagem de veículos, mas toda a montagem de veículos eram de veículos fabricados ou na Alemanha ou nos Estados Unidos

B: tá

W: que...ou na Inglaterra que iam pra São Caetano e era feita a montagem...porém as exportações passaram a ser tão grandes que em 1951 pelo que eu pude tomar conhecimento, fizeram com que...

(nesse momento houve uma interrupção da entrevista pelo neto do entrevistado)

W: fizeram com que o governo se interessasse também as indústrias, as indústrias...é... pro Brasil. Na época ninguém acreditava realmente que o Brasil pudesse fazer automóvel. Não era realmente...é... o pessoal achava que não era viável pro Brasil fazer porque não tinha realmente tecnologia pra poder fazer o automóvel, porém...em mil novecentos e...eu acho que foi 53 ou 54 eu até trazia os dados lá no livro que mostra que o...que eles conseguiram fazer com que....fazer com que a indústria automobilística procurasse realmente é fazer o produto aqui local

B: uhum

W: e eles queriam...tiveram um prazo que eles deveriam nesse prazo trazer para...fazer com que 15% do...fosse ocorrendo um incremento de peças nacionais de ano pra ano...

B: tá

W: até completasse realmente a... o produto todo...nacional. Isso foi realmente...foi o início da formação do GEIA. Quando o Juscelino Kubitschek assinou ele já era uma idéia de concepção do próprio Getúlio Vargas que...Getúlio Vargas já tavam pensando...

B: entendi

W: em fazer a indústria automobilística, mas aí foi aí que eles acharam que a exportação era muito, que o Brasil tava pagando muito então deveria realmente fazer a indústria aí começamos a trazer a indústria de base e com a indústria de base a indústria automobilística surgiu...é...a GM de início...é...não achava que ela não faria realmente ela ficaria só em nível de caminhões

B: tá

W: ela não faria carro de passeio. Porém...é...iniciar o motor que...que foi feito aqui em São José dos Campos...a fundição é...foi realmente um motor...o motor 261 que era um motor pesado

B: uhum

W: e o governo contava isso como....como peso, essa porcentagem era em peso

B: uhum

W: Era em número de peças...

B: entendi

W: mas era em peso. O motor é...dava uma boa porcentagem só o motor era 15% do veículo então era um interesse muito grande que a GM fizesse o mais rápido possível o motor aqui no Brasil. Foi aí que foi definido esses grupos que foram para os Estados Unidos pra poder fazer...fosse fabricado o

B: tá e...na época a GM então atraiu algumas empresas de autopeças para suprir assim as peças para a GM como é que foi...ela acabou atraindo outras...

W: de início a GM não acreditava muito em poder...poder contar com todas as peças porque ela achava que essas autopeças não teriam realmente...é...(pausa) não teriam capacidade técnica de produzir determinado volume de peças

B: tá

W: por isso que ela...ela procurou além das peças principais do motor

B: uhum

W: ela procurou fazer outras peças que pudessem é ...feitas na GM. Eu me lembro que eu estava nos Estados Unidos já pronto pra vir embora pra casa depois de três meses pediram pra que eu ficasse mais três meses porque a GM preferiu tá

fazendo tambor de freio, fazer engrenagem, fazer...coletores de escapamento fazer um...um porção de componentes que não ia fazer inicialmente que ela ia fazer só as peças principais e contar com a indústria nacional, mas eles perceberam realmente que era preferível iniciar com...o mais completo possível

B: entendi, mas na época a oferta então não era de muita qualidade?

W: Não eram..não se acreditava muito. Tanto assim que a nacionalização...é... a GM trabalhou junto com os fornecedores no desenvolvimento das peças do mercado local. Eu fui muitas vezes pros Estados Unidos

B: uhum

W: pra ajudar os fornecedores a desenvolver os produtos cá.

B: e...só uma última pergunta agora: é assim na sua opinião hoje a...esse ano a GM já tá completando 80 anos de GM aqui no Brasil né...que ela veio a primeira vez em 1925, então é o que você acha que mudou na dinâmica da cidade desde a época que foi lá fez o primeiro motor e até hoje aqui em São José? De certa forma maneira geral qual foi a diferença que a GM causou pra São José? Eu lembro que eu li até no seu livro que na época as ruas não eram nem pavimentadas quando vocês vieram pra cá...

W: houve uma diferença muito grande...a GM quando nós viemos pra cá...era uma cidade realmente de interior e...com essa evolução e a vinda de outras empresas, logo em seguida veio a Embraer outras indústrias...

B: a Johnson acho que..

W: A Johnson acho que tava aí,

B: já tava aqui

W: tava aí, mas é...ela progrediu muito...a cidade se tornou uma cidade grande e...ela chegou a ser até o...a capital do vale né São José dos Campos por causa das...dos aviões, dos automóveis que produzia e...houve realmente altos e baixos na cidade...eu me lembro da.....fabricar armas enfim...

B: uhum

W: as empresas deixavam de fabricar, algumas fechando, o governo....mas de lá pra cá a cidade se tornou uma cidade grande, uma cidade....eu acho que São José hoje é a terceira ou quarta cidade do Brasil em arrecadação

B: sei...e não sei se o senhor ainda mantém alguma relação com o pessoal da GM é, mas, como é que você enxerga a empresa hoje aqui?

W: eu acho que a empresa vai estar cada vez melhor sempre há...maior capacitação de pessoal, sempre há um equipamento mais moderno...quando a gente fazia, quando nós começamos a fazer motores fazia 100 motores por dia quando deixei a General Motors nós fazíamos mais de 2400 motores

B: nossa

W: quer dizer é...houve uma...uma diferença em tudo a... as melhorias contínuas da vida da empresa fez com que ela realmente se tornasse é....empresa competitiva no mercado mundial porque ela tinha que melhorar e ela melhorou muito porque ela não tinha só o mercado global fazia com que todo mundo procurasse se aperfeiçoar, mudar as características né...eu acho realmente que a GM se tornou realmente uma grande empresa é ...é uma fábrica pequena da GM aqui, mas que se tornou uma grande empresa...pena que agora ela está realmente terceirizando quase tudo...

B: uhum

W: e isto eu não sei se é bom ou se é ruim é...porque é muito polêmico esta questão da terceirização não se faz, não se faz...porém o certo é que a empresa que não se modernizar fica pra trás

B: claro. E...só pra fechar...o que eu sinto muito é que a comunidade GM é bem unida né, o pessoal procura tá sempre junto e...é verdade isso mesmo? O pessoal desde que veio pra cá criou assim laços muito fortes tanto para a empresa quanto de amizade mesmo entre os funcionários?

W: olha a GM tem vários programas que faz realmente que o pessoal se una por exemplo eu me lembro depois de ter deixado a GM um de desses programas é o Clube dos 30

B: tá

W: faz com que todo o pessoal se reúna sempre, faça jantares...

(nesse momento houve uma segunda interrupção na entrevista, agora pela esposa do entrevistado)

W: então tudo isso aí que a gente tá procurando fazer, o Clube do 30 por exemplo é sempre reunir esse pessoal antigo

B: uhum

W: sempre conversar, por exemplo a nível de gerência é mantido por exemplo no Arujá é...a cada dois meses...um almoço de confraternização

B: tá

W: entre o pessoal todo, onde a gente troca idéia, fala, como é que foi isso como é que foi aquilo e a gente vê pessoas...os nossos chefes antigos, bem mais velhos que a gente

B: sei

W: a gente vai lá sabe?

B: gostoso

W: então continua mantendo essa...esse...estritamento de relação pessoal. Eu acho que o pessoal é bastante unido. O pessoal mesmo depois que deixa a fábrica continua tendo amizade pessoal, familiar considero realmente isso aí muito saudável, muito bom.

B: bom eu acho que é isso, queria te agradecer aí pela participação

W: olha Bruno eu acho que parte das datas essas coisas só pelo livro porque...

B: é não é

W: O livro eu mantém mantive realmente...se você ver o total de papel que eu tenho aí guardado arquivado por que pra poder escrever o livro

B: hum

W: eu tive que sempre que ir guardando os arquivos e até todos os programas que a General Motors fazia

B: tá

W: eu procurava guardar e quando começou...começou...qual era a finalidade...e eu ficava guardando...depois então pra escrever apesar que demorou dois anos pra se escrever o livro, mas eu considero realmente, as vezes...parecia um outro programa que eu colocava no meio...que depois que você termina você fala: puxa quanta coisa eu esqueci né...mas eu acho que assim esse livro foi uma forma de...homenagear realmente os colegas...hoje ainda quando a gente vai na GM, eu

tenho ido muito pouco na GM, porém o Open House que teve lá eu fiquei muito feliz...a hora que eu fui lá todo mundo veio abraçar a gente e tudo aquilo...vai passear na cidade o pessoal todo

B: gostoso

W: muito bom

W: a GM é uma boa indústria pra se trabalhar. Ela tem seus altos e baixos como tem ...qualquer

B: qualquer empresa

W: qualquer empresa, mas a... uma das coisas que ela tem é...pagamento em dia e pagamento certo. Talvez ela não te dê nada mais do que você...se fala ah eu deveria ganhar isso, não te dê nada mais que aquilo

B: mais paga em dia

W: porém paga em dia e aquilo que ela deve pra você ela paga certinho, pode confiar no salário que você recebe porque no fim do mês você vai receber certo, todo mês. Um dos planos que eu acho pra mim.....foi um dos grandes...foi o PreVGm.

B: tá

W: PreVGm acho que o Pascon não conseguiu pegar o PreVGm ...saiu bem antes, mas a gente que agora pegou o PreVGm eu por exemplo depois que deixei a GM por quinze anos não tenho com o que me preocupar

B: que beleza

W: praticamente eu ganho a mesma coisa que quando tava trabalhando e não fico...não fico assim preocupado com meu padrão de vida...eu continuo recebendo o PreVGm e depois se eu tiver...passando esses quinze anos se eu tiver que fazer alguma coisa tudo bem, mas por enquanto durante 15 anos não tenho que me preocupar. O Prev eu acho que é uma grande conquista do pessoal que saiu da GM.

Entrevista 2 – Décio Bueno da Silva:

Entrevistador: (B)

Entrevistado: Décio Bueno da Silva (D)

B: Bom primeiro eu queria que você explicasse assim qual foi a área que você trabalhou quando você veio pra São José e contasse um pouco de como foi esse processo de...

D: Então eu fiz o curso técnico de fundição lá em Jaú né...e quando terminei vim fazer estágio aqui na General Motors pra poder receber o diploma né...

B: uhum

D: e...fiz um ano de estágio e depois fui admitido...fui admitido na...na...na GM na parte de fundição. Isso foi em 1959.

B: que foi bem no começo da...quando São José tava começando a fabricar o primeiro motor assim

D: é foi bem no início da...da....eu digo da parte da fundição que foi onde eu trabalhei o tempo todo né...é...quando eu cheguei aqui a fundição ainda não tava fundindo peça

B: tá

D: estava na parte de montagem né...montando a linha de moldagem, montando os fornos tudo né e a inauguração deu-se em 10 de março de 59 então eu cheguei acho que uns dois meses antes da... da inauguração da fábrica

B: e o pessoal da GM explicou pra você de alguma forma porque que eles escolheram São José dos Campos? Chegaram a comentar ou não?

D: não aí não explicou, você deduz fácil né porque São José dos Campos tá no meio do eixo Rio – São Paulo né...

B: uhum

D: então eu acho que essa que foi a grande...a grande...a diferencial que fez pra...pra General Motors vir aqui pra São José dos Campos né. Tá perto de São

Paulo, perto do Rio, perto do...do...de São Sebastião, tem o porto de São Sebastião

B: tá

D: acho que isso daí que foi o diferencial. Ninguém explicou pra mim, eu deduzo isso daí.

B: entendi. E...quando você veio pra cá como é que era a...a São José assim na época? Foi um choque muito grande a mudança...

D: é foi porque São José tinha idéia que era terra...era uma cidade onde se fazia o tratamento dos tuberculosos né

B: uhum

D: então quando nós saímos de Jaú pra vir pra cá a recomendação foi no restaurante você...procurar desinfetar os... talheres o...os prato

B: entendi

D: porque podia contrair a doença né, mas nós chegamo aqui não teve nada disso daí não porque ...a cidade já tava...já tinha...a gente tava em...enfim essa parte do tratamento da doença não era o foco de São José mais era mais indústria já

B: entendi. E quando você veio você tinha...você alugou alguma casa, tinha algum alojamento da GM, como é que foi?

D: não nós ficamos em pensão

B: tá

D: eu até...eu lembro até hoje foi lá na...na avenida Rui Barbosa, lá pertinho da...da Rodoviária velha né

B: uhum

D: então até o número eu não esqueço é 106, de vez em quando eu passo lá eu vejo lá...

B: o beleza

D: hehehe

B: Até hoje tem lá?

D: É hoje tem, mas eu não sei se é pensão lá

B: uhum

D: eu lembro do número, eu sei do número 106 né

B: entendi

D: é

B: e...como é que você acha que foi a relação assim da...da GM com São José? O que que mudou com a vinda da GM? Realmente foi um processo grande de mudança né acho que...

D: é foi muito grande porque é...quando veio a General Motors aqui foi um...São José teve um...um impulso muito grande né que contratou muita gente, muito serviço né e...queira ou não queira é...a General Motors ajudou no progresso de São José dos Campos foi um...foi um impacto positivo muito, muito grande que aconteceu na cidade

B: Quando você veio pra cá é...pra trabalhar na fundição outras pessoas de Jaú vieram também? Como é que foi esse processo de recrutamento, eles recrutaram bastante pessoas assim...

D: é nós viemos bastante, nós viemos numa...em...era um grupo de 20....20 e poucas pessoas né...ou um pouco mais eu não lembro né. Então todos nós se formamos lá em...na escola terminava o curso lá e eu pra...pra receber diploma pra fazer estágio né, tinha que completar um estágio...o estágio era um ano né

B: tá

D: então nós viemos num grupinho de 20 e poucos, 30 e poucas pessoas pra cá. Era a parte de fundição, a parte mecânica, a parte de usinagem né...veio todo esse pessoal

B: entendi e... a empresa, pelo que eu conversei com outras pessoas sempre se preocupou muito com o funcionário a parte de treinamento de capacitação é...ela tinha uma preocupação também com a cidade...de algum programa assistencial de ajudar a cidade ou, não sei, algum incentivo que ela dava ou mesmo só de tá gerando é...emprego pra cidade foi o principal...

D: é

B: principal benefício que ela trouxe?

D: é, além do...do problema de...de emprego né eu acho que a parte social da General Motors foi muito boa aqui né...ela...ela mantém até hoje uma...sei lá...uma ajuda, enfim...eu não sei onde que é, mas ela mantém alguma a...um programa

social na cidade, agora não sei exatamente quais os tipos de programa, mas tem sim...

B: e...os diretores da GM da época assim eles eram recrutados aqui de São José ou não, era gente de fora, era o pessoal de São Caetano, a parte da Diretoria assim da empresa...

D: não a diretoria veio toda de...de...de São Caetano né

B: tá

D: agora na parte de...de...isso diretor da fábrica né, mas tinha americano no meio também, que vieram americano pra cá...

B: entendi

D: tinha uns americano aqui...embora não ficassem muito tempo, não ficaram muito tempo né mas eles...tavam aqui, na época tavam aqui, logo, logo foram substituído por pessoal aqui da...de São José ou de São Caetano né

B: entendi. E...você falou que você chegou um pouquinho antes da inauguração oficial

D: é

B: que veio o Juscelino aqui né...você lembra um pouco dessa inauguração? Você tava presente? Ou trans...como é que foi assim o evento?

D: é eu lembro, mas nessa época eu trabalhava a noite rapaz, mas

B: ahh

D: é tava lá no...era uns turno louco que tinha lá de...pra preparar né...mas eu lembro foi uma...uma...um acontecimento importante pra General Motors né, a preparação foi muito grande, a parte de segurança a parte de recepção tudo foi muito boa

B: e...da GM assim é... a GM agora esse ano de Brasil ela tá completando 80 anos época que... de São Paulo ela veio em 1925. O que você acha que mudou desde que ela chegou aqui pra São José até os dias de hoje, o que você acha que ela... que mudou na cidade, qual foi a diferença assim que ela causou pra São José de maneira geral assim...

D: é...pra cidade...puxa vida é uma pergunta meia...

B: você acha que ela foi fundamental assim pro processo de desenvolvimento de São José?

D: foi, foi como eu disse pra você no comecinho na...na pergunta anterior né...ela trouxe...quando ela veio pra cá houve uma migração muito grande de pessoas de fora pra trabalhar na General Motors, a General Motors era um...uma fábrica de ponta né

B: tá

D: então houve um...alavancou o desenvolvimento da cidade, sem dúvida né...e...eu lembro até que você quando ia...quando você ia fazer compras na cidade né, você...o documento que você apresentava era a carteirinha da General Motors mostrava aquela carteirinha tinha crédito aberto

B: olha, que beleza!

D: é

B: e...essa migração que você falou: o pessoal que veio de fora veio mais da onde? De Caçapava, como é que é...era aqui das regiões mais...

D: não, veio muita gente...de Minas por exemplo veio muita gente né...

B: aham

D: tinha bastante gente de minas né....é...mas de...de Caçapava, de Jacareí, São..de Taubaté isso é normal né, mas veio muita gente de fora assim. De Minas principalmente os caras vieram e...

B: eles vinham com a intenção de morar, eles vinham pra ficar aqui...

D: vieram com intenção de morar né...eles...vieram pra...aonde falavam da General Motors queriam trabalhar na General Motors todo mundo

B: e uma coisa que eu percebo é que assim a comunidade dos funcionários da General Motors é muito unida assim e eu queria que você contasse um pouco de... se isso realmente é verdade, se o pessoal procura sempre tá em contato com...com colegas, como é que é assim essa comunidade da General Motors?

D: é porque...o pessoal...a General Motors é uma firma que você entra...entra...que nem...o caso meu e de muitos outros lá trabalhamos né, eu trabalhei quarenta anos de General Motors, quarenta anos lá dentro

B: você só trabalhou lá?

D: só trabalhei

B: que beleza

D: é lógico que se faz um...tem um vínculo de amizade muito grande com o pessoal né...então a gente mantém um...regularmente uma...um laço de amizade, inclusive o pessoal que trabalha mais de 30 anos entra no Clube dos 30, no Clube dos 30 todo mês tem...tem...tem alguma atividade né, dia 28 me parece agora tem a festa do vinho

B: ahh

D: festa italiana entendeu?

B: entendi

D: então e lá você se encontra com o pessoal, além disso você se encontra também na... de vez em quando algum almoço, num jantar com o pessoal né

B: legal. E...você...

D: Com a minha turminha que...que veio de Jaú pra cá

B: hum

D: nós temos também uma...de vez em quando se faz reunião o pessoal de Jaú né

B: tá

D: então a gente faz...faz...vamos fazer agora também dia 4 de março, nós vamos nos reunir pra uma churrascada, vai ser em torno de umas...mais de 100 pessoas né

(nota do entrevistador: o entrevistado estava se referindo ao encontro do dia 04 de setembro e não março)

B: nossa quer dizer que até hoje você mantém o contato...

D: opa

B: com esse pessoal...

D: é

B: nossa que beleza

D: nós tamos trabalhando em cima disso aí agora pra organizar o...a...esse encontro né, nós fizemo umas três reunião....e agora tá na parte dos finalmente

então a...dia 4 de setembro a gente vai...vai se encontrar com o pessoal novamente né....isso aí...o casal

B: que beleza. E...eu conversei também, falaram alguma coisa sobre um relógio de ouro alguma coisa assim, tem os prêmios que a GM costumava dar?

D: tem...depois de...quando se completa, completava 25 anos de trabalho né a General Motors...é...presenteava a gente com uma...com um relógio de ouro né e...inclusive na...na minha época né a gente ia receber o relógio de ouro lá com o presidente da General Motors lá em São Caetano né

B: olha

D: era uma...um ritual interessante, então ele...provavelmente ele pegava tua ficha, já sabia teus...teus costumes o seu...o que você gostava né, sempre batia papo com ele perguntava, falava sobre serviço, futebol, assunto família né

B: aham

D: então a gente...pergunta pô...como é que sabe minha vida? É lógico ele fazia o haha um

B: uma pesquisa

D: é...é

B: e o pessoal de...de São José se relacionava bem com o pessoal de São Caetano? Tinha algum contato assim ou não era uma coisa mais dividida assim?

D: Não, tinha sim, tinha contato porque afinal de contas a GM fazia o motor aqui...fundia peça, o motor né dos próprios carros que iam pra São Caetano então tinha sim regularmente o pessoal é... o pessoal de lá vinha pra cá conversar com a gente, as vezes a gente ia lá conversar com eles sobre algum problema né

B: uhum

D: tinha esse contato sempre existiu.

B: E...você..é saiu da GM quando? Você tá aposentado né?

D: é eu trabalhei...quarenta anos de General Motors eu saí da GM dia...dia...completei 40 anos de General Motors dia 22 de janeiro de...é...1999.

B: tá

D: então eu saí no dia 30 de janeiro.

B: e assim a história então da GM praticamente é a história da sua vida né então

D: sem dúvida

B: como é que foi assim esse processo de trabalhar lá você...

D: ah foi muito bom você é a...a General Motors sempre foi uma...pelo menos na época que eu tava lá era uma família né

B: uhum

D: a gente tinha uma...trabalha com prazer lá porque...o que você precisava de um eles...eles...eles estavam pronto pra te ajudar a gente sempre ajudava um...se ajudava...sem...era é...praticamente uma família

B: e...não sei acho que eu já to satisfeito aqui. Você teria alguma coisa pra acrescentar assim ou...

D: não acho que...não sei se eu posso te ajudar em mais alguma coisa

B: é que assim a parte do relacionamento da GM com, por exemplo, a Prefeitura de São José eu não sei se você saberia se...se outras cidades disputaram com São José quando ela veio pra cá...eu não sei se essa parte vocês chegaram a tomar con...

D: não isso daí não...já tava na alçada mais de diretoria então...provavelmente é houve, deve ter havido alguma...algum benefício alguma coisa, mas isso não se abre pra gente

B: entendi. Mas então é isso, eu agradeço aí...

D: tá bom

B: a participação. Brigadão mesmo!

D: é...que isso!

Entrevista 3 – Geraldo Gino Pascon:

Entrevistador: (B)

Entrevistado: Geraldo Gino Pascon (G)

B: Pronto. Então vó primeira coisa que eu queria saber...o senhor lembrar um pouquinho é com é que foi a vinda pra São José na época? Como é que a GM conversou com o senhor e como é que foi essa vinda de São Caetano pra cá?

G: é eu fui convidado pelo gerente da...que ia ser diretor da fábrica aqui

B: tá

G: fui convidado por ele pra vir pra cá

B: e quando o senhor veio pra cá o senhor tinha onde ficar ou você ia ficar em pensão no...

G: não, eu fiquei na Cantina Bela Venezi

B: que era uma pensão?

G: é...a Cantina Bela Venezi era a única que tinha aqui...era uma cantina e tinha 24 apartamentos

B: tá e o vó porque que você acha que a GM escolheu vir pra São José?

G: Por que é no meio das duas grandes capitais né, é...São Paulo e Rio de Janeiro e favorecido pela estrada

B: uhum

G: aqui a estrada...

B: e...como é que era São José, vó, quando você chegou aqui?

G: Era uma cidade infestada por tuberculosos

B: haha

G: que vinha pra cá pra tratamento porque o clima era muito saudável, era frio não tanto quanto Campos do Jordão, mas era bem mais fresco ideal para tratamento da tuberculose

B: e...então era uma...era uma cidade bem assim rural mesmo, não tinha...

G: bem rural e de poucos habitantes. Poucos habitantes e muitos doentes

B: haha

G: em tratamento

B: entendi. E o vô teve muita migração aqui pra São José? Veio muita gente de fora pra cá?

G: nossa. São José...eu...eu ia conversar com os caras

B: uhum

G: se você falasse: Ô mineiro! Até as máquinas viravam de tanto mineiro que tinha

B: hahaha

G: tinha muito mineiro

B: e o pessoal veio pra cá, veio pra ficar então?

G: veio pra ficar. Porque emprego aqui com o CTA e a General Motors foi a semente do desenvolvimento de São José.

B: e, vô, os diretores da GM eles eram daqui ou eles eram de São Caetano...

G: ah...um era...o diretor-presidente Adalberto Bógsan veio de São Caetano

B: tá

G: é o mais antigo funcionário da GM, trabalhou na GM por cerca de...mais de 53 anos

B: uhum

G: e...e tem um americano também que era (problema na gravação (chiado))...

B: tá

G: tem também.

B: e vô como é que era seu trabalho? Aonde você trabalhava e...

G: a eu era feitor da...da linha de montagem

B: tá

G: que faz ligação do fornos com o fundido. Eu fazia os moldes pra fundir.

B: entendi e...eu queria que o senhor lembrasse um pouco da inauguração da fábrica que foi em 10 de março né de 59 que tava até o Juscelino Kubitschek...

G: é é

B: aqui. Queria que o senhor contasse como é que foi.

G: ah...pra mim foi uma coisa espantosa por uma coisa: na fábrica ficou reduzido em poucos funcionários

B: uhum

G: mas muito pouco mesmo. Creio na época tinha uns vinte homem lá fiquei só com dois e os fornos que era a área que derretia metal tinha 14, 15 funcionários ficou só o chefe e o sub-chefe e o peão só

B: entendi. E o...e o Juscelino como é que foi é...ele veio pra cá...

G: o Juscelino veio e sabe...aquela multidão de fotógrafo é caso alarmante e tudo é...como se diz...o poder Executivo, Legislativo do estado de São Paulo

B: hum

G: todos queriam acompanhar né...e muito repórter, muita fotografia e...eu tive o privilégio de colocar no Juscelino o avental e a peneira

B: o beleza hein vô!

G: e de fundir o primeiro motor da...da GM no Vale do Paraíba ajudado pelo companheiro de serviço foi o Juscelino que é...era a primeira vez acho que ele via o ferro líquido correr na...adicionado...as mãos dele

B: hum-hum. O vô e eu percebi que o pessoal da comunidade da GM é bastante unido assim...

G: a é

B: e como é que é? O pessoal tem contato até hoje?

G:era..era uma família, era um família sendo que o pai posso dizer que é família e hoje ainda mais no dia dos pais posso dizer que tinha um pai de todos: era o gerente da fábrica chamava-se Adalberto Bógsan

B: uhum

G: o Al que chefiava todas as quermesses da GM, todas as festas da GM, os bailes de carnaval da GM ele tinha idade avançada, mas era uma disposição fenomenal. Era invejado e qualificado como todo. Um santo homem.

B: E...o vô eu ouvi também dizer que a GM sempre se preocupou muito com os funcionários, dava treinamento, capacitação como é que era o...

G: a GM, a GM foi uma grande firma é...acompanhando o regime americano ela veio pro Brasil pra desenvolver tudo que se possa pensar em proteção pro ser humano

B: uhum

G: então o ser humano ganhou tudo que é proteção física através de médico e através de equipamento

B: sei

G: desde ruído de som, nós tínhamos equipamento próprio adequado...poluição... tínhamos tudo que era necessário

B: e...o vô e como é que era o Clube dos 30?

G: O Clube dos 30 ao qual eu pertenço

B: hum

G: é...são todos os funcionários que fizeram mais de 30 anos na GM ganharam um distintivo do Clube dos 30 onde o presidente era o senhor Adalberto Bógsan, o mesmo presidente da fábrica e muito querido por todos

B: e nesse Clube dos 30 o que acontece? Tem jantares...

G: jantares, shows é...jantares dançante e...e diversos clube que a GM tem um clube muito grande em Jambeiro

B: sei

G: cinqüenta e poucos alqueires e uns...diversos salões de festa. Eu recebo convite constante a participar.

B: quer dizer o pessoal mantém contato até hoje...

G: ahh mantém muito contato e pessoal bom...ainda da...a gente diz da Velha Guarda é pessoal bacana que vieram pra cá e que trabalharam na GM e militaram na GM.

B: e...o vô você sabe se a GM tinha alguma política assim de ajudar São José, assim uma ajuda assistencial...

G: ai meu deus do céu! É muito...olha...o nosso diretor-presidente ele era presidente da APAEM – Associação de Pais e Mestres

B: uhum

G: ele...é arrumava geladeira lá de São Caetano pra fazer doação pras instituição de caridade de São José, era um homem muito humano.

B: entendi. E vô assim pra terminar: esse ano a GM tá completando de Brasil 80 anos né que ela veio pra cá em 1925

G: é

B: aí o que você acha que...é...mudou aqui em São José desde a época que a GM veio até hoje. Qual foi a diferença assim que a GM causou pra São José?

G: a...a GM ela...vamo dizer plantou a semente do progresso de São José junto com o CTA

B: uhum

G: e...e todos que na GM trabalharam se orgulharam de trabalhar lá porque eram muito...re...bem remunerado e respeitado e favorecido com conduções pegando o pessoal desde Taubaté à Caçapava, Jacareí, toda essa região trazendo pro seu local de trabalho e devolvendo pro seus lares.

B: ah...a GM oferecia isso então?

G: é e oferece até hoje.

B: é...então acho que é isso vô

G: é

B: agradecer a participação aí. Brigadão.

G: ah eu que agradeço Bruno. Agradeço mesmo... a atenção que vocês deram pro pessoal da GM