OFICINA DE SONHOS

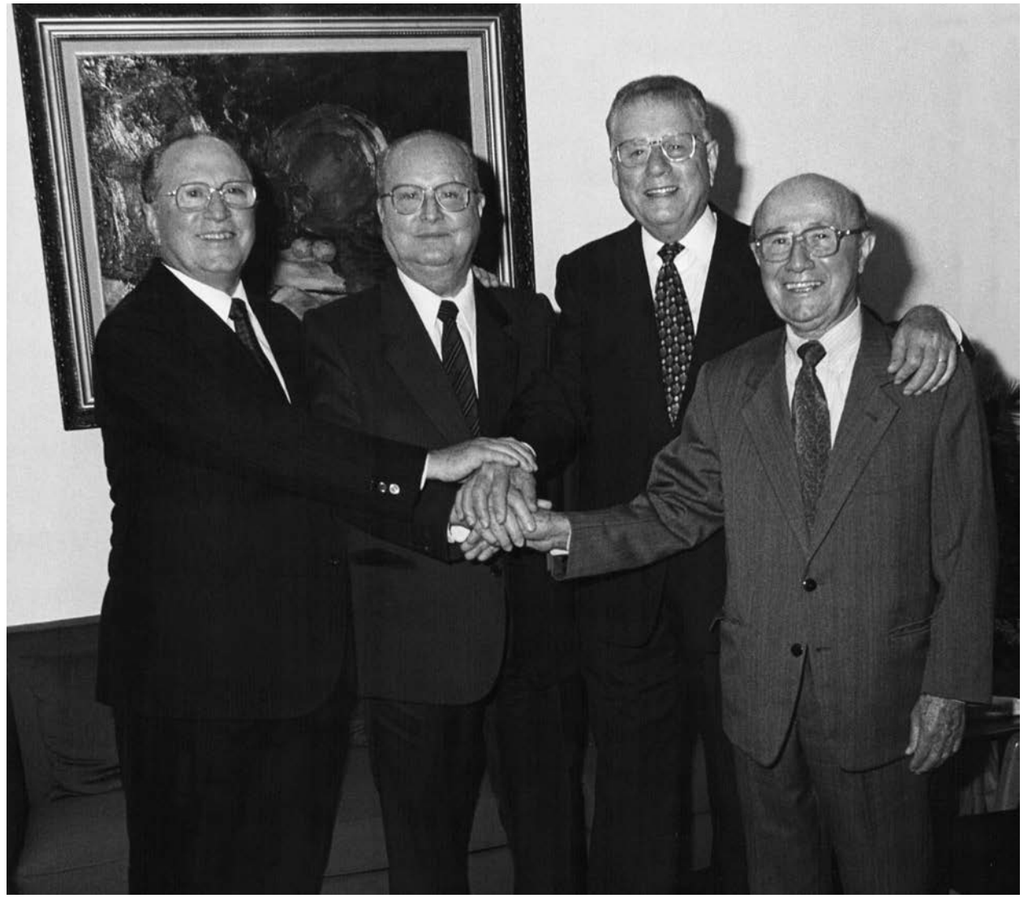
AMÉRICO EMÍLIO ROMI, AVENTURAS DE UM PIONEIRO

OFICINA DE SONHOS

AMÉRICO EMÍLIO ROMI, AVENTURAS DE UM PIONEIRO

Texto de Ignácio de Loyola Brandão

DBA



Da esquerda para a direita:
Romeu, Giordano, Álvares e Carlos

Há cem anos, nascia Américo Emílio Romi. Neste século, o mundo e o Brasil mudaram inteiramente de cara. Entre as grandes transformações de nosso país, a passagem da fase agrícola para a industrial certamente foi das mais importantes. Essencial, ela nos conduziu do passado ao futuro, nos colocando em plena era moderna.

Muitos homens foram fundamentais para estas mudanças, pela atuação destacada. Américo Emílio Romi é um deles. Sem exagero podemos assegurar que seu papel pioneiro foi vital. Porque um país que se industrializa precisa de máquinas e Américo Emílio Romi garantiu a não-dependência do Brasil neste campo. Foi o seu pioneirismo que possibilitou termos hoje a maior indústria de tornos das Américas. Máquinas operatrizes trazem liberdade, abrem espaços, economizam divisas, geram riquezas.

Este livro resgata a memória de um homem cuja trajetória é exemplo de tenacidade, dedicação, esforço e fé. Aqui está a vida de um visionário que acreditou ser possível produzir implementos agrícolas, de arados a tratores, ser possível criar um combustível alternativo para a gasolina, ser possível fabricar teares e tornos, ser possível montar um automóvel brasileiro. Cercado pela incompreensão, mas apoiado com força e determinação pelo grupo que o envolvia, lutou contra o ceticismo e batalhou contra o preconceito de que não se podia produzir no Brasil carros, tratores ou tornos. Num país sem a mínima tecnologia, ele a criou a partir do nada.

O tempo passa, as lembranças se esvaem. Daí a nossa decisão de fazer este livro, para contar a história de um homem que se revelou pioneiro em cada gesto, ato, decisão, realização. Américo Emílio Romi iniciou a vida com uma garagem. Na sua morte, a Romi era uma potência internacional. Uma trajetória destas não pode ficar perdida, tem que ser resgatada e mostrada, mesmo porque, além de orgulho para nós, ela é um exemplo.

Há homens que fazem e ensinam. Américo Emílio Romi foi um destes predestinados. Lutou e venceu adversidades. Quanto maior o obstáculo, maior o desfio. Melhor do que falarmos sobre ele é vocês lerem este livro. Sua biografia, seus conceitos de vida e empresa, sua forma de agir, falam melhor que tudo.

Carlos Chiti

Pres. do Conselho de Administração da Indústrias Romi

Santa Bárbara d'Oeste, junho de 1996

ROMI

SUMÁRIO

8 **ANDEREMO IN AMERICA, IN TEL BEL BRASILE...**

20 **GUERRA, BRASIL, REVOLUÇÃO**

24 EMÍLIO DESCOBRE QUE É APENAS AMÉRICO

29 REVESES PAULISTANOS

32 OS ROMI SE FIXAM

36 **ANOS DECISIVOS**

48 AS CARAVANAS

58 NASCE UMA POTÊNCIA

85 O PRIMEIRO AUTOMÓVEL BRASILEIRO

92 A FUNDAÇÃO ROMI

95 NA VIDA, É PRECISO TENTAR

103 TRISTEZA

108 **NÃO SE DEIXOU PERECER AQUILO QUE É PARA SERVIR A TODOS...**

Máquinas Agrícolas Romi, década de 1940

ANDEREMO IN AMERICA,
IN TEL BEL BRASILE...

Páginas 8 e 9:
locomotiva da Mogiana

Página anterior: a Companhia de Estrada de Ferro e Agrícola Santa Bárbara, década de 1910

Anderemo in America,
In tel bel Brasile,
E qua i nostri siori
Lavorerà la terra col badil!

Vamos para a América,
Para o belo Brasil,
E aqui os nossos patrões
Trabalharão a terra com a pá.

Policarpo Romi olha a sua volta. Sabe que muitos amigos, muitas famílias, estão indo embora. Buscam o futuro em outras terras. É um homem decidido, ousado, mas reflete: valerá a pena deixar tudo para trás? E se a situação mudar? E se o lugar escolhido, a terra prometida, for apenas uma ilusão? Ele se debate em dúvidas, incertezas, ansiedades. Nascido e crescido em Rapolano Terme, em plena Toscana, berço da Renascença, ele sabe que precisa tomar uma decisão rápida. Na sua terra, naquela metade da década de 1890, não havia mais sinais das glórias passadas e iluminadas. Rapolano, a poucos quilômetros de Siena, era mais um *paese*, uma aldeia, que sempre vivera de antigas termas e jazidas de mármore e agora estava mergulhada na crise.

Embora a Itália tenha se unificado em 1870, as esperanças de prosperidade não se concretizaram. Para Policarpo e tantos outros, a realidade era a crise financeira, a convulsão social. Cada vez mais, os italianos emigravam, procurando vida melhor na América – os EUA, o Brasil, a Argentina, tantos outros lugares. Fazia algumas décadas que o Brasil, com o declínio do trabalho escravo, se voltava para a mão-de-obra européia. O governo subvencionava a imigração, e uma propaganda bem orquestrada, sedutora, mostrava nosso país como um paraíso, *tel bel Brasile*.

Policarpo, filho de Francesco e Assunta Marcelina, tinha espírito aventureiro e sonhador. Não fosse o pai, teria ido numa expedição ao pólo sul, empreendimento de que ninguém regressou. As descrições mostram um homem forte, atlético. Sisudo, não era de falar muito – mas, socialista fanático, exaltava-se quando o assunto era política. Apesar de viver no meio rural, tinha instrução e noções de mecânica.

Em 1895, casou com Regina Seppia, vinte anos, filha de Iacopo Seppia e Mariana Magini. Bonita, cabelos claros, olhos azuis, era extrovertida, falante, agitada, características que conservaria pela vida toda. Os toscanos não costumavam emigrar muito, mas Policarpo, mesmo com as hesitações naturais, estava ansioso pela América. No final daquele ano, vieram para o Brasil. É provável que tenham embarcado em Piombino. Desembarcaram em Santos, parte do roteiro habitual dos imigrantes.

O Brasil vivia os primeiros anos da República. Os Romi, que não falavam a língua nem compreendiam a situação do país (onde a guerra de Canudos começava a ser notícia), tinham um só objetivo: instalar-se e começar a vida. Passaram pela Hospedaria dos Imigrantes, o centro de triagem em São Paulo, onde ficaram enquanto se contatavam os agentes das fazendas. Depois, foram agregados a um grupo que seguiria para São José do Rio Pardo, a 260 quilômetros da capital paulista.

Durante a viagem de navio, ouvindo a conversa de uns e outros e fiapos do que percebiam das falas da tripulação

(experiente em navegar como imigrantes), haviam percebido a verdade: nada seria cor-de-rosa. Trabalhariam de sol a sol, quase escravos. Já no interior de São Paulo, um capataz de fazenda se engraçou com Regina, e Policarpo teve de enfrentá-lo, duro.

São José do Rio Pardo era parte da frente cafeeira servida pela ferrovia Mogiana. Ali, a maioria dos italianos eram vênetos, com alguns poucos de outras regiões. Os contratos rezavam que, além de trabalhar a terra do fazendeiro, cada família receberia uma casa de alvenaria, de primeira, e teria direito a um lote de subsistência. Policarpo teve a maior decepção: a casa era um rancho em ruínas, de pau-a-pique e sapê, às margens do rio Pardo. O imigrante precisou refazer tudo com as próprias mãos nas horas vagas (que eram bem poucas).

Trabalhou como lavrador, e estavam havia menos de seis meses no Brasil quando, em 26 de junho de 1896, a velha parteira baiana, sinhá Quitéria, chegou ao rancho. Noite fria, o vento penetrava zunindo pelas frestas das paredes. O menino nasceu logo depois. Policarpo queria chamá-lo Américo, homenagem ao continente e a Américo Vespúcio, o italiano cujo nome fora dado ao Novo Mundo. Regina não gostava, preferia Emílio. Assim, ficou Américo Emílio. Mas cada um o chamava de um jeito. A mãe tinha maior contato com o filho, e por isso, no dia-a-dia, prevaleceu o nome Emílio.

Cada tostão que Policarpo e Regina ganhavam se transformava em libras esterlinas, a moeda sólida da época. Era a cultura européia. Sem cofre e sem banco, o dinheiro era guardado num pé de meia, dando-se um nó. Juntaram alguma coisa e, em 1897, mudaram-se para o centro de São José. Abriram um pequeno empório e, depois, uma oficina de reparos gerais. Com ferramental precário, Policarpo, artesão cheio de mestria, fazia bules, panelas, regadores e canecões de lata para vender. Sabia também trabalhar com móveis e, em família, cortava o cabelo de todo o mundo.

Na oficina, Emílio engatinhava pelo chão arrastando-se entre pregos, parafusos, aparas de ferro, deixando a mãe em sobressalto. Ali, vendo o pai ocupado com ferramentas, o menino aprendeu a andar.

No início de 1897, a sensação foi a chegada à cidade dos segmentos de ferro da nova ponte, importados da Alemanha, que, aos olhos daquela população humilde, pareciam gigantescos. Numa quase aldeia provinciana, a ponte significava diversão, e visitar as obras, um encantamento.

São José do Rio Pardo, início do século 20

Página anterior: no alto, a ponte metálica caída, São José do Rio Pardo, 1898; embaixo, a nova ponte e o barracão onde Euclides da Cunha (abaixo, ao centro) escreveu parte de Os sertões, *início do século 20*

A ponte foi inaugurada em dezembro, mas, com as fortes chuvas de janeiro, os pilares cederam, a construção foi ao fundo. O fiscal da obra, íntegro, ferido no orgulho, lutou para ser nomeado diretor da reconstrução. Era o engenheiro Euclides da Cunha, que se instalou na cidade com mulher e filhos e iniciou o desmonte das peças.

Não se pode dizer que Policarpo foi amigo de Euclides, que se mostrava homem introvertido, fechado, ocupado com a ponte e as anotações para um livro. Mas houve contatos. As referências familiares são vagas. Euclides passava o dia entre os operários, e Policarpo teria sido um dos italianos que trabalharam sob suas ordens. Ou o engenheiro teria recorrido com freqüência à oficina de Policarpo. Euclides refez a ponte e, anos depois, concluiria o livro – *Os sertões*, um dos maiores clássicos da literatura brasileira.

Na virada do século, Policarpo e Regina já tinham duas filhas, Assumpta e Maria. A varíola e a febre amarela assolaram a região do rio Pardo, matando centenas. Houve um êxodo, e os Romi se deslocaram para Casa Branca, alguns quilômetros ao sul. Policarpo conseguiu na Mogiana um emprego que encantava o filho: maquinista de maria-fumaça. O pai era um herói.

Vivia-se o apogeu das ferrovias. Ver o pai na cabine, iluminado pelo fogo da fornalha, marcou Emílio entre os quatro e os dez anos. Duas vezes por semana, a locomotiva

Santa Casa de Misericórdia, Casa Branca, início do século 20

encostava num desvio para limpeza e lubrificação, e o menino passava o dia ao lado de Policarpo. Crescendo, ia aprendendo a manejar os freios para soltar lentamente a locomotiva, a ler a pressão do vapor e o nível de água, a saber a hora exata em que se precisava atirar lenha na fornalha. Aos olhos de uma criança, era pura poesia, aventura.

A realidade, porém, era dura. Muitos funcionários tinham morrido nas epidemias, e suas vagas não foram preenchidas. A grande maioria trabalhava em regime opressivo, com capatazes ferozes – turnos dobrados e redobrados, sem poder reclamar, sob pena de demissão. As cabines abertas das locomotivas, com temperatura média de 45 graus, pouco protegiam contra o vento e a chuva. Em dias úmidos e frios, era um choque brusco toda vez que se abria a fornalha, cuja temperatura alcançava os quatrocentos graus. O bafo atordoava. Policarpo contraiu bronquite asmática.

Atravessava-se crise econômica, fazendeiros endividados não pagavam salários, imigrantes europeus fugiam em massa para as cidades, concorrendo com a mão-de-obra nacional. Em 1906, leis de proteção ao trabalhador brasileiro dificultaram a situação dos estrangeiros: agora, eram muitas as formalidades exigidas, como documentos legalizados, carteira, aptidão comprovada.

Policarpo perdeu o emprego na Mogiana e tentou a vida em São Joaquim da Barra, onde abriu outro empório. Com o nascimento de Adélia, Joaquim, Francisca e Júlia, a família crescera bastante, e agora eram nove bocas. Regina ajudava trabalhando como parteira, ofício que aprendera com sinhá Quitéria.

Logo circularam notícias de que, em Casa Branca, havia emprego na nova usina elétrica, e os Romi retornaram. No Grupo Escolar, Emílio mostrou aptidão para a matemática e a física. Havia também o maquinário da usina, outra visão marcante para o menino.

As condições de vida eram difíceis, e, além disso, Policarpo era homem inquieto. Ouvia falar muito de Goiás, sertão vasto e quase desabitado, onde era difícil obter alimentos e utensílios. Policarpo raciocinou: por que não ser o fornecedor daquelas freguesias, uma mescla de mineradores, garimpeiros, boiadeiros, agricultores? O pioneirismo o fascinava. Passou a viajar para vender-lhes sal, pólvora, chumbo de caça, panela, tecido, e Emílio o teria acompanhado algumas vezes.

De trem, chegavam ao rio Grande. Cruzando as águas, formavam comboios de carroções e mulas. Trajeto longo, difícil, por picadões abertos a enxada. Bandoleiros eram ameaça: surgiam subitamente nos caminhos desertos, emboscavam nas serras e atoleiros. Apesar do perigo, aquilo compensava, e os comboios ficaram cada vez maiores, os negócios prosperaram. Mas era esforço árduo, e a saúde de Policarpo se agravou. Os médicos foram taxativos: bronquite asmática não tinha cura, o melhor seria uma mudança radical de clima.

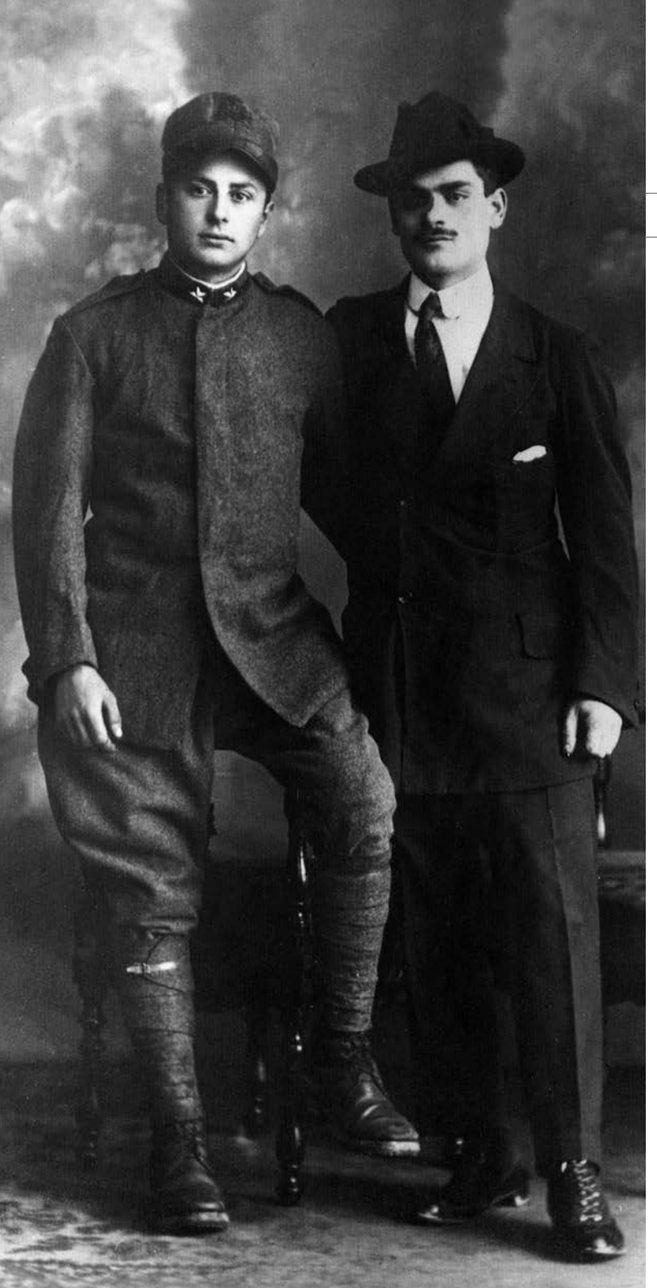
– Por que o senhor não volta para sua terra?

Há quem também atribua a decisão de voltar à vontade de formar melhor os filhos. No começo de 1912, a família embarcou para Gênova, e dali foram para Rapolano Terme.

Completara-se um ciclo. Emílio mergulhava agora em outra realidade.

Imigrantes americanos, Santa Bárbara, início do século 20

GUERRA, BRASIL, REVOLUÇÃO



Páginas 20 e 21: embarque de melancias na estação de Vila Americana, 1912

O soldado Emílio e um amigo, 1916

Página seguinte: Usina Santa Bárbara d'Oeste, década de 1910

Até aqui acompanhamos Policarpo. Muda a trajetória: daqui para a frente, seguiremos um jovem de dezesseis anos que, tendo passado meses em Rapolano, foi para a casa dos tios em Milão, pretendendo fazer um curso noturno de eletrotécnica. Nos exames de 1914, tirou nota máxima com um trabalho sobre atritos de deslizamento. As folgas eram dedicadas à leitura de livros e revistas técnicas.

Milão era cidade-chave. Principal entroncamento ferroviário do país, tinha tudo para favorecer a industrialização, oferecendo empregos e recebendo migrantes. Proliferavam fábricas têxteis, químicas, mecânicas, alimentícias e papeleiras.

Subitamente, a Europa se veria convulsionada por um conflito, que se tornaria mundial. Em junho de 1914, mataram o herdeiro do trono austríaco, e em pouco tempo o continente estava em guerra. A Itália entrou em 1915, e convocaram-se todos os jovens em idade militar. Entre eles Emílio, de dezenove anos. Regina, com todas as forças e toda a astúcia, bem que tentou impedir, alegando que o filho era brasileiro. Mas prevaleceu o *jus sanguinis* – princípio pelo qual a nacionalidade dos pais determina a dos filhos.

Em janeiro de 1916, o *ragazzo brasiliano* se apresentou aos Cavalleggeri di Aquila, um regimento de cavalaria. Além do treinamento de combate, Emílio aprendeu Morse, tornando-se telegrafista de campanha. Com o que sabia de mecânica, também consertava veículos e peças de artilharia. Em maio, o regimento se deslocou para Verona, onde Emílio fez amizade com Gagliano, que nascera em Ribeirão Preto, estudava medicina na Itália e agora servia nos Cavalleggeri.

A guarnição seguiu para o campo de batalha. Ante a derrota italiana em Pergine, receberam ordem de recuar. Os telegrafistas foram os últimos a deixar o posto, com ordens de destruir as balizas de extensão do telégrafo. Emílio e Gagliano se arrastavam arrancando balizas quando um tiro seco matou Gagliano. Emílio ficou paralisado. Foi um trauma: percebeu, aterrorizado, que podia ter morrido também. Salvara-se por pouco, centímetros, nada mais que isso.

As semanas seguintes foram calmas. Emílio as passou num laboratório longe do quartel, como auxiliar do professor napolitano Angeli, técnico em balística que desenvolvia uma pesquisa secreta sobre teleguiados. O alto comando estava cético, e o trabalho não contava com recursos. Certa manhã, entretanto, os resultados se mostraram satisfatórios, e foi preciso comunicar o fato aos superiores. O telefone mais próximo ficava no lago de Garda, e Angeli pediu ao assistente que corresse, voasse, até lá.

Emílio pegou a moto e acelerou. Uma curva apertada, um ângulo agudo. Não houve tempo de virar, e ele foi lançado contra as rochas. Tudo escureceu. (Entre os filhos e netos, corre também outra versão, que exclui o telefonema. O acidente teria ocorrido à noite, sob cerrado bombardeio.)

O garoto Carlos Chiti, ainda na Itália

EMÍLIO DESCOBRE QUE É APENAS AMÉRICO

O rapaz perguntou à enfermeira:

– Como se chama?

– Olímpia…

– Onde estou?

– No hospital Samaritana.

– Então, é Florença. O que aconteceu?

– Você sofreu um acidente.

– Grave?

– Quebrou a clavícula direita, fratura exposta, o músculo do pescoço foi atingido. Um pouco mais, e não conseguiria mover a cabeça.

– Há quanto tempo estou aqui?

– Muitos dias.

– E antes?

– Perdeu muito sangue, recebeu uma transfusão, e o removeram para Verona. Como não melhorava, foi trazido para cá, pois temos mais recursos.

Agora, sempre que acordava, ele esperava ansiosamente a chegada daquela enfermeira magra, de pele clara. Os dias correram, e Emílio estava com o lado direito todo engessado. Não fora um trabalho bem-feito – ficou um nó junto à clavícula.

Um dia, Emílio se atreveu mais:

– Olímpia… Olímpia de quê?

– Chiti… – Ela hesitou um pouco, o rosto se ensombreceu. – Talvez deva dizer Gelli.

– Por que disse Chiti?

– Sobrenome de meu marido.

– Marido? Então é casada? – Emílio denotou certa decepção.

– Fui. Ele morreu. Na guerra.

Séria e compenetrada, Olímpia não era de muita conversa. Emílio mudou de assunto:

– É enfermeira profissional?

– Não, voluntária.

Emílio era forte e saudável, e a convalescença foi rápida. Os dois tinham prazer na companhia um do outro. Ele, enérgico e falante. Ela, também enérgica, mas ponderada, medindo as palavras, dizendo só o essencial. Da mesma forma que tantas moças de sua idade e classe, apresentara-se como voluntária. Morava no hospital e, nas folgas, ia para a casa dos pais. O marido, Guido, fora administrador de fazenda e deixara um único filho – Carlos Chiti, o Carleto, nascido em 1914. O menino estava em casa de parentes. O pai de Olímpia, proprietário de terras e de um armazém na região de Pistóia, vinha de família tradicional.

Quando Emílio teve alta, estavam apaixonados. Atirado, ele se declarou. A resposta demorou, porque Olímpia

Olímpia Gelli, década de 1910

refletia muito e porque os costumes eram assim. Além disso, tinha dois anos mais que Emílio e, com tudo o que passara, amadurecera mais. Ele foi convidado a passar um tempo na herdade de Napoleone e Ermelinda Lombardini Gelli, cinqüenta alqueires de oliveiras, castanheiras e bons vinhedos.

Marcaram o casamento para junho de 1917. Emílio escreveu para São José do Rio Pardo pedindo os documentos necessários e regressou aos Cavalleggeri. Uma carta do Brasil surpreendeu o jovem com esta revelação: Emílio Romi não existia. Quando o pai fizera o registro em cartório, "esquecera" o Emílio de que a mãe tanto gostava e colocara só Américo. Olímpia, portanto, ia casar com Américo Romi. (O registro seria alterado só em 1945, para Américo Emílio Romi, eliminando simbolicamente a divergência entre os pais.)

Emílio conseguiu cinco dias de licença, para passá-la em Piacenza. Batalhou para ser transferido para uma unidade nessa cidade, onde se fixaram, ao sul de Milão. A guerra terminou, e, em 1919, Emílio deu baixa e se mudou com Olímpia e Carleto para Milão.

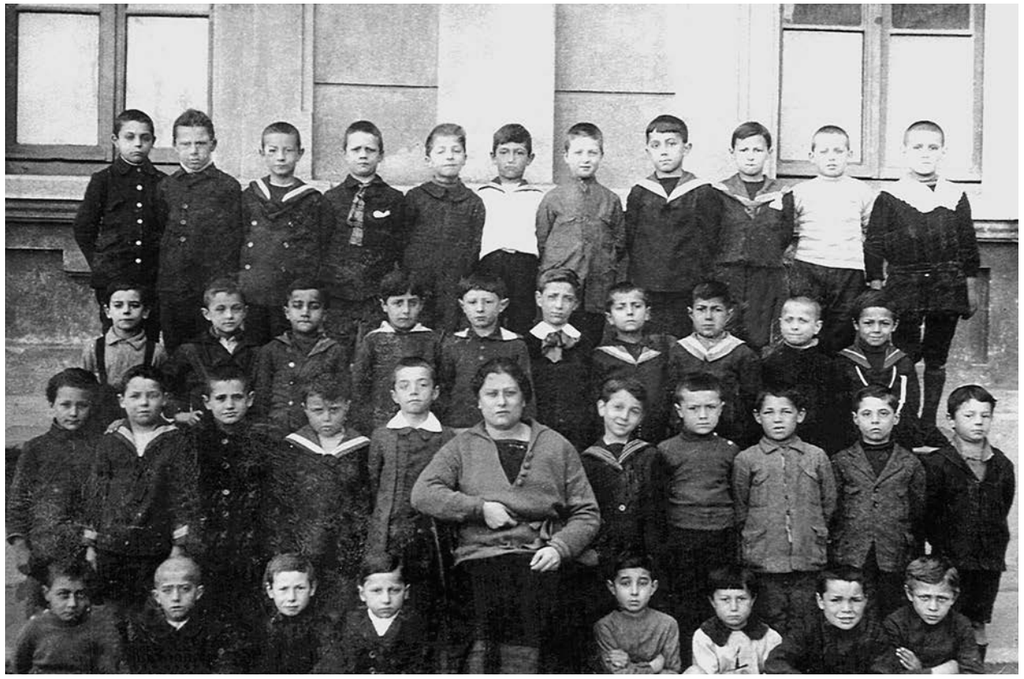
Emílio trabalhou na Stigler, fábrica de elevadores, e depois na Brown-Boveri, de mecânica pesada, que estava entre os gigantes industriais da Itália.

Instalaram-se junto ao canal Martezana, bairro popular. Toda manhã, Carleto buscava leite numa granja a dois quilômetros dali. Com chuva, sol ou neve, lá ia ele – a pé, pois não havia condução e, de qualquer modo, não havia dinheiro. Olímpia costurava em casa para uma confecção. Uma lembrança que acompanhou o filho pela vida seria o barulho ritmado da máquina da mãe quando ele ia para a cama. Tarde da noite, lá estava Olímpia, ativa.

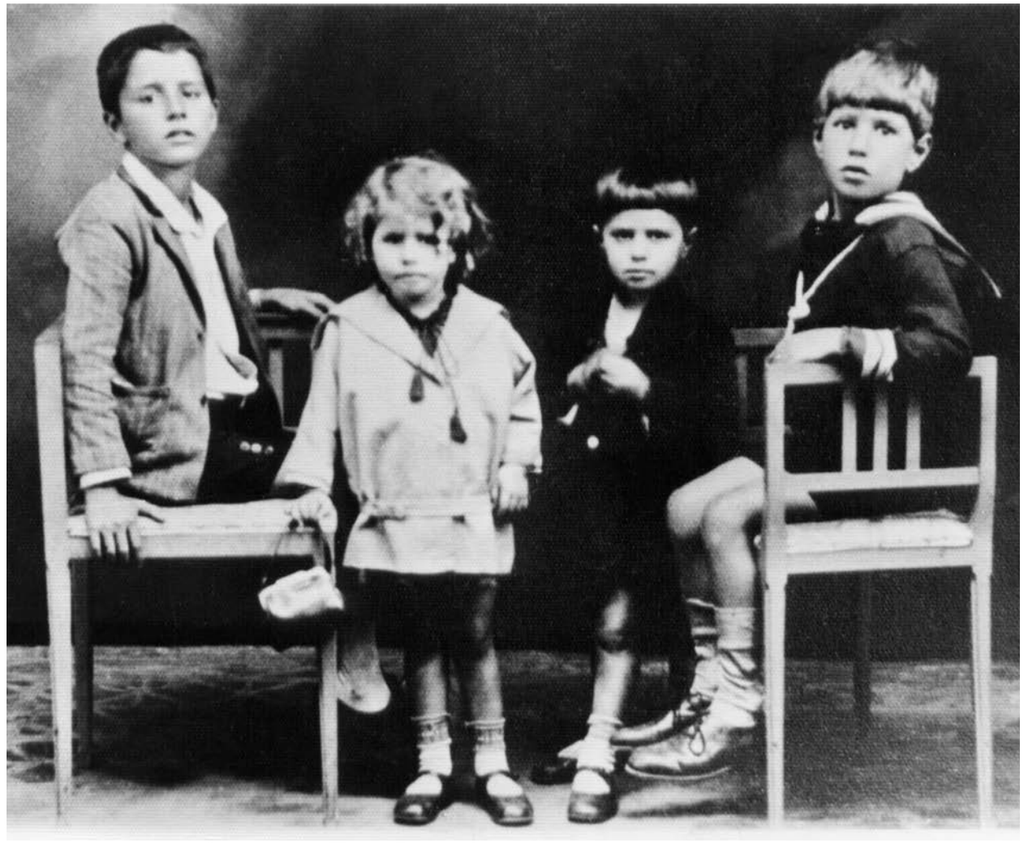
Em maio de 1920, nasceu Giordano. Para melhorar a renda, Emílio dobrava o turno, trabalhando à noite e vendo pouco as crianças. Olímpia cuidava de tudo, enérgica. Domingo, todos punham a melhor roupa – Emílio gostava de vestir-se bem – e iam visitar parentes que moravam perto. Às vezes um cinema, em especial filmes de Chaplin.

Anos turbulentos, sobretudo em Milão. Ali Mussolini fundou o primeiro grupo fascista, que logo se definiu contra os comunistas. Eram comuns as lutas de rua entre camisas-negras e grevistas. Emílio não queria saber de política e se preocupava com aquela insegurança.

No fim de 1923, tomou uma decisão longamente pensada e discutida com a mulher. Recusou, apesar do alto salário, um convite da Pirelli para trabalhar em Cingapura. O Brasil era sua meta. Às vésperas do Natal, deixando Carleto num colégio, Emílio, Olímpia (grávida outra vez) e Giordano embarcaram para o Brasil. Agora, quem chegava não era um imigrante sem eira nem beira. Do mesmo modo que o pai amealhara para regressar para a Itália, Emílio fizera o pé-de-meia pensando no Brasil.



Carleto (canto inferior, de casaco branco com gola escura) na escola, Itália, anos 1920



Página anterior: da esquerda para direita, Giordano, Julieta, Romeu e Álvares, filhos de Emílio e Olímpia

REVESES PAULISTANOS

Emílio e Olímpia pretendiam ficar na capital paulista, que oferecia as melhores oportunidades. O casal tinha duzentos contos de réis, boa quantia para a época. Foram morar numa casa confortável, na rua da Mooca, reduto de italianos e espanhóis. Um patrício deu a Emílio o emprego de mecânico e motorista na Garage Nacional.

Em 11 de abril de 1924, nasceu Álvares, nome que homenageava Pedro Álvares Cabral, o descobridor. Emílio não tinha temperamento para ser empregado. Sonhava com um negócio próprio, estava na hora de arriscar, tinha o capital. Trazia no sangue a excitação de Policarpo, aquele que se aventurara em Goiás. Achou um salão na Consolação, quase esquina com a Paulista. Lugar privilegiado, próximo às grandes mansões dos senhores do café.

Esperto, viu que muita gente chegava na hora do fechamento normal e imaginou uma novidade, o atendimento noturno. Agora, durante boa parte da semana, atravessava a noite no serviço. Afinal, quantas vezes ele não fizera hora extra na Brown-Boveri? Aos 28 anos, tinha boa disposição física. Em qualquer horário que o cliente chegasse, encontrava Emílio ou outro mecânico. Pioneirismo total. A notícia correu entre os motoristas, e a oficina prosperou, com freguesia de primeira.

Mas os Romi já haviam percebido que trocaram uma agitação por outra. O governo do presidente Artur Bernardes vivia em permanente estado de sítio, com censura e repressão, enfrentando levantes e conflitos regionais. Com a alta do café, que dominava a economia brasileira, tudo subira, e a carestia causava descontentamento entre os operários paulistanos.

Em 5 de julho de 1924, rebeldes tenentistas ocuparam a cidade, o governador fugiu, as forças legalistas reagiram. São Paulo virou um caos, com bombardeios, incêndios,

Página anterior: em pé, da esquerda para direita, Francisca Romi Lardera, Giovanni Lardera, Olímpia e Emílio; sentados, Maria Romi Lardera e Gino Lardera, década de 1910

Americana, década de 1920

prédios ruindo. A Mooca, dominada por revoltosos, ficou ilhada. Naqueles dias, a oficina se viu requisitada pelas tropas governistas, e Emílio precisou ficar em casa também por outra razão: Olímpia estava de cama, intoxicada. Dificílimo conseguir médico ou hospital.

Quando a revolução terminou e Emílio retornou à oficina, o salão estava vazio, depredado. Com o coração nas mãos, Emílio viu que tudo fora saqueado, desde as ferramentas até os autos que aguardavam conserto. Momento de profundo desânimo, sem patrimônio, sem capital e com um filho a mais.

Aceitou um emprego na agência Alfa-Romeo, com bom salário. Em 1925, tendo na retaguarda a sempre econômica Olímpia, ele já reunira capital para outra oficina, a Garage Universal, dessa vez na rua Ipiranga, centro da cidade. Tinha um sócio, o Tonho, que conhecera na Alfa-Romeo.

Outro baque: Tonho se apaixonou por uma mulher da vizinhança e fugiu para o Rio de Janeiro com todo o dinheiro que havia em caixa. Emílio não desistiu e manteve a Universal ainda por algum tempo. Até que, em 1926, vendeu a oficina, chegou em casa e comunicou à mulher:

– Pia, vou fazer um giro pelo interior, procurar um lugar onde nos estabelecermos. Não está dando para viver assim, em sobressaltos!

Passaram-se um, dois, três, quatro dias sem notícias. Olímpia, sozinha com os meninos, sem ter a quem recorrer e quase sem falar a língua do país, se angustiava. Mas Emílio voltou.

– Pronto, arrumei lugar para nós! Vamos começar vida nova!

Empregara-se numa revenda Chevrolet, a Delbem & Horschutz, em Americana, a 130 quilômetros de São Paulo.

OS ROMI SE FIXAM

A história de Santa Bárbara d'Oeste remonta a 1737, quando se concederam sesmarias a alguns proprietários. Em 1810, abriu-se a estrada entre as atuais Piracicaba e Campinas. Em 1817, numa daquelas sesmarias, instalou-se d. Margarida da Graça Martins, que montou fazenda de engenho e doou terrenos à cúria paulistana, para que se erguesse capela em intenção de S. Bárbara, de quem era devota. Em 1839, o povoado de Santa Bárbara dos Toledos (sobrenome de importante família da região) tornou-se capela curada. Em 1869, a vila, até então pertencente a Piracicaba, emancipou-se.

Com a vitória dos nortistas na Guerra de Secessão, a economia do sul dos EUA fora destruída, e por lá corriam diversos relatos animadores sobre o Brasil, divulgados por emissários de Pedro II. Santa Bárbara, com rica terra vermelha e campos e colinas suaves que lembravam o Alabama, acabou sendo escolhida pelos novos imigrantes, que começaram a chegar na segunda metade da década de 1860.

Os americanos mudaram tudo ao trazer seus implementos agrícolas – arados, grades de dentes, sulcadeiras, semeadeiras, adubadeiras, colhedeiras. Eram grandes novidades num país ainda primitivo em matéria de equipamento e tecnologia. Os caboclos aprenderam com os recém-chegados, tanto que no futuro viriam a ganhar prêmios importantes em feiras agrícolas, enchendo Santa Bárbara de orgulho. Os americanos também trouxeram professores dos EUA e abriram suas escolas aos brasileiros. Seus médicos introduziram noções de higiene. Outras inovações foram a lâmpada de querosene, as carroças mais ágeis, a tecelagem da seda e a cultura da melancia, da pecã, do arroz de terra seca, de variedades novas de milho.

A vida desses imigrantes se assemelhou muito à que tinham nos EUA, e conservaram por anos a língua e os costumes. A estação ferroviária foi inaugurada em 1875, perto de onde os americanos se aglutinaram e longe do centro da vila de Santa Bárbara. As casas se multiplicaram ao redor da estação, e formou-se um bairro, a chamada Vila dos Americanos, depois Americana. Em 1924, ela se tornaria município.

Quando Emílio se instalou em Americana, a cidade já contava com outra colônia, grande, de italianos. Na agência Chevrolet, ele era o chefe da oficina, mas não passavam de três funcionários no total. Emílio, inquieto, curioso, detestava ficar no escritório – queria abrir motores, enfiar a mão na graxa, solucionar problemas mecânicos. Trabalhava até nos feriados, quando ficava sozinho. A oficina só fechava domingo à tarde.

Em 1926, os pais de Emílio voltaram da Itália, com os filhos Joaquim e Guerino, e se instalaram em Pinheiros, na capital paulista, onde Policarpo seria sapateiro, consertaria móveis, fabricaria utensílios domésticos. No ano seguinte, em 11 de setembro, chegaria Carlos Chiti, o Carleto, aquele que se tornaria o braço direito de Emílio. Seria uma dessas uniões raras, de ligação visceral.

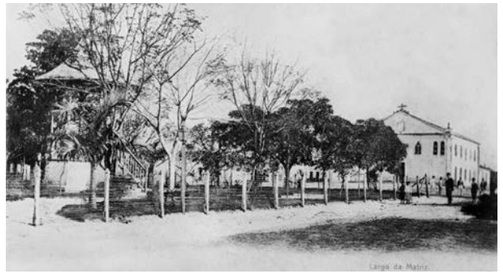
Veio no vapor *Nazario Sauro* com Adélia, irmã de Emílio, o marido e o filho. Emílio foi esperá-los em Santos, mas Olímpia ficou em Americana, pois estava para dar à luz. Todos passaram pela Hospedaria dos Imigrantes, em São Paulo. Dia 15, pegaram o trem e desceram em Americana. Ao chegarem em casa, Carlos quase não reconheceu a mãe, inchada pela gravidez. Foi um trauma. Pouco depois, na mesma noite, nasceram os gêmeos Romeu e Julieta.

Carleto começou a trabalhar, primeiro com um alfaiate italiano, depois na famosa tecelagem Carioba, ganhando dois mil-réis por dia. Acordava às 5h e ia para a tecelagem a pé. Passado um ano, Emílio e Olímpia acharam que ele precisava continuar os estudos, e a solução foi o seminário em Campinas.

Em 1928, Policarpo e Regina vieram morar em Americana. Ele, com a saúde abalada, ainda fazia de tudo um pouco. Ela

Estação ferroviária de Vila Americana, 1912

Abaixo: largo da Matriz, Santa Bárbara, 1909



Vila Americana, início do século 20

Página ao lado:
Emílio, década de 1920

voltou a ser parteira, pelo que não se cobrava nada. Sempre ativa, alegre e conversadeira. Ajudava a alfabetizar os netos e a criançada da vizinhança. Falava bem o português, mas mesclava palavras italianas, formando uma nova e pitoresca linguagem que, depois, levava os meninos a discutirem arduamente com os professores brasileiros, causando polêmicas curiosas. Zê ou zeta? Qual o nome certo da letra?

Carleto viu que não tinha vocação religiosa e, em 1929, aos quinze anos, foi mandado de volta para Americana. Não houve reprimendas, pois Emílio já pensava em outras coisas: com 33 anos, ia novamente mudar de vida.

A crise econômica mundial que se iniciou naquele ano atingiu a todos. A agência Chevrolet de Americana teve de reduzir pessoal e custos. Informado de que o salário diminuiria de seiscentos para quinhentos mil-réis, Emílio compreendeu que seria um peso para a oficina e pediu demissão. Não era mesmo homem de ter patrão, e as circunstâncias o levaram a apressar um projeto que tinha havia algum tempo.

Notara que muitos clientes vinham de Capivari ou Santa Bárbara, onde havia grandes usinas açucareiras, mas não oficinas de autos. Hora de abrir outro negócio. Não em Americana – não queria fazer concorrência ao ex-patrão. O amigo Joaquim Pedroso, de Santa Bárbara, o convenceu a instalar-se ali.

ANOS DECISIVOS

Páginas 36 e 37: Garage Santa Bárbara. Nos carros, os funcionários Antônio Viana e Salvador Puerta Casas. Entre os automóveis, Carlos e, na porta, Emílio, 1933

Aqui e na página anterior: Santa Bárbara, década de 1930

Em 1929, Santa Bárbara tinha 9 mil habitantes, sendo apenas 3 mil na área urbana, de ruas largas, sem esgoto e sem água encanada. Açúcar, álcool e aguardente dominavam a economia, e complexos industriais organizados – Cillo, Furlan, Azanha, Santa Bárbara – haviam substituído dezenas de engenhos artesanais. Nos anos 1920, surgiram outras indústrias, sobretudo têxteis, incipientes. Duas ou três oficinas fabricavam e consertavam arados, e era só.

Por sessenta mil-réis mensais, Emílio alugou um barracão de zinco na rua General Osório, 510. Com dez por vinte metros, era uma antiga cocheira. Tinha uma única parede (a fachada), tesouras e pilares de madeira, chão de terra batida. Um amigo emprestou dois contos de réis, a serem pagos em dois anos, para a compra do modesto jogo de ferramentas.

Em 3 de setembro de 1929, instalou-se a Oficina Emílio Romi. Quando chovia, o chão se enlameava. Carleto era o único auxiliar.

No princípio, houve desconfiança. A cidade era pequena, e uma oligarquia dizia quem podia ou não ficar. Mas começaram a aparecer os clientes, alguns dos quais já conheciam Emílio de Americana. Além dos reparos, ele fazia relações públicas, visitando firmas, cultivando amizades. Aos poucos, o jogo de ferramentas se multiplicou, a oficina aumentou, vieram as vendas de autopeças, lubrificantes, pneus. Contrataram-se mais dois auxiliares. Os americanos traziam implementos para consertar, e Emílio, curioso, analisava peça a peça o instrumental agrícola oriundo dos EUA.

Todo dia, ele e Carleto iam e vinham de Santa Bárbara num Chevrolet 1926. Estradas de terra, buracos, pontes de madeira. Acordavam cedo, passavam o dia na oficina, regressavam à noite, sem horário certo. No tempo seco, a poeirada. Nas chuvas, uma hora para o trajeto que hoje se faz em cinco minutos. Olímpia sempre dando retaguarda, cuidando da casa e dos outros filhos, administrando o dinheiro. Não se gastava um tostão sem a aprovação dela. Costurava, lavava, passava, fazia pão, massa, molhos.

Nos almoços da semana, arroz, feijão, carne. À noite, uma canja ou minestrone. Aos domingos, se não houvesse acúmulo de serviço na oficina, a família inteira se reunia para almoçar o macarrão, o frango, a polenta. Olímpia era doceira de mão-cheia, aproveitando as frutas do quintal – goiaba, mamão, abóbora, laranja, banana. Não sobrava tempo para diversão. Só vez ou outra, todos bem-vestidos, pegavam um cineminha.

Em 1930, além de Emílio e Carleto, havia quatro funcionários na oficina – Salvador Puerta Casas, Ranulpho Camargo, Constantino Furlan e Antônio Viana. Carleto se desdobrava entre a mecânica e a administração, organizando o financeiro. Segunda-feira, Emílio pegava o trem e

Interior da Garage Santa Bárbara. Atrás do balcão, Vicente Pizano, Emílio e Carlos. Na frente, da esquerda para direita, Enzo Pizano, Giordano, Romeu, Renato Pizano e os mecânicos Edmundo Nielsen, Salvador Puerta Casas e Antônio Viana

Residência dos Romi na rua General Osório, década de 1930

ia fazer compras em São Paulo. Nesses dias, Constantino buscava Carleto, Olímpia e Giordano em Americana, no Chevrolet de Emílio, e ela ficava cuidando do escritório.

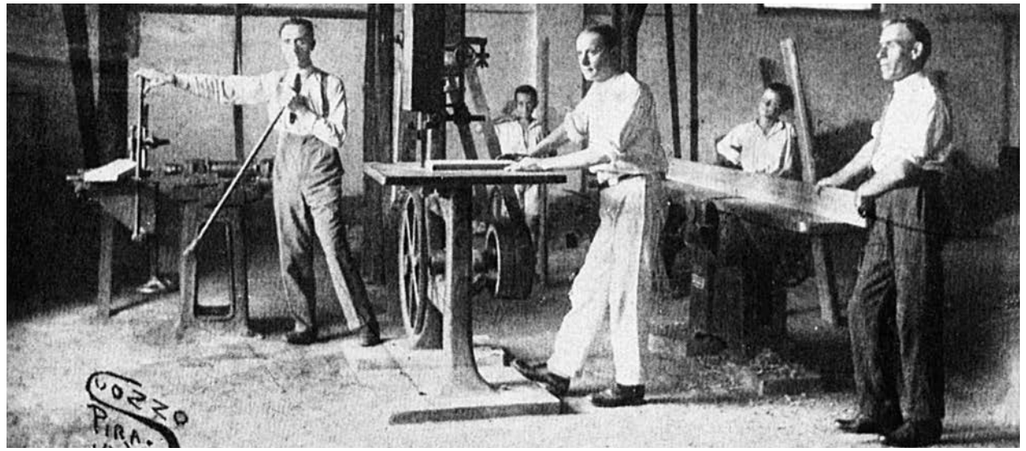
As instalações logo se mostraram acanhadas, até porque Emílio estava revendendo carros usados. Não fazia mais sentido morar em Americana, e resolveram vir para Santa Bárbara. Alugaram residência na Quinze de Novembro, em frente à única padaria.

Venderam a casa de Americana, adquirida sob rígida administração de Olímpia, e aplicaram o dinheiro na empresa. Por 17 500 contos (a entrada: um caminhão Chevrolet Ramona 1930), compraram de Luiz Furlan o imóvel da rua Santa Bárbara. E o nome da oficina mudou para Garage Santa Bárbara.

A década de 1930 foi fundamental, marcante, com momentos tanto de euforia quanto de abatimento. Policarpo morreu em 1931, aos 64 ou 65 anos. A Garage Santa Bárbara se ampliou, ocupando terrenos em volta e instalando bomba de gasolina, a segunda da cidade. Em 1932, eclodiu a Revolução Constitucionalista, e muitos homens de Santa Bárbara se alistaram. Os combates se estenderam por meses, e o cotidiano foi afetado, principalmente no abastecimento de gasolina, importada e agora destinada apenas ao esforço de guerra.

– A bomba está vazia. Mais um dia sem entrega, ninguém sabe quando vai normalizar.

Isso fez Emílio antecipar-se ao Proálcool em mais de quatro décadas. Na Usina Santa Bárbara, um engenheiro vinha testando uma mistura de 95% de álcool anidro com gasolina e lubrificante. Emílio forneceu os meios para acelerar a pesquisa, e o resultado ganhou o nome *autolina*. A comercialização se fazia em latões de cinco e dez litros.



A regulagem nos motores era simples, feita pela própria Garage Santa Bárbara. Surgiram problemas – a produção limitada, a distribuição difícil e o consumidor desconfiado, que ficava imaginando como seria quando o abastecimento de gasolina se normalizasse. A autolina acabaria sendo deixada de lado, mas foi o combustível de que se dispôs ali até a derrota constitucionalista.

Terminada a revolução, o governo resolveu leiloar um lote de caminhões sucateados, muitos deles veteranos de combate. Emílio os arrematou e os trouxe para Santa Bárbara. Usando peças dos mais dilapidados, reformou os outros e os comercializou com lucro. Vários foram vendidos de modo original: o pagamento em parcelas, segundo a produtividade do caminhão.

Em 1932, comprou-se também o primeiro torno mecânico paralelo, de 1,50 metro de comprimento entre as pontas.

Os grandes empreendimentos muitas vezes surgem de uma observação casual ou de uma conversa rápida entre amigos. O empreendedor é aquele que apanha a idéia no ar, projeta, idealiza e a transforma. Em conversa com Emílio, um americano sugeriu:

– O senhor faz quase todo tipo de peça para arado, e a oficina é bem aparelhada. Por que não fabrica arados completos?

– Para quê? Os americanos daqui importam dos EUA.

– É, mas teriam que comprar dos nortistas, e estes ainda são vistos como inimigos.

– Mas a cidade já tem gente fabricando arados.

– Só que não fazem semeadeira, adubadeira, grade. Pense nisso.

Emílio matutou a idéia, estudando, desmontando, projetando implementos. Havia potencial, e amigos e fazendeiros o incentivavam.

Página anterior: a oficina de carpintaria. Da esquerda para direita, Vicente Pizano, Enzo Pizano, Emílio, Giordano e Materazzo, década de 1930

Área de produção de máquinas agrícolas, com o torno francês que ajudou a fazer a plaina de mesa, década de 1930
Abaixo: a primeira fundição. Da esquerda para a direita, Emílio, Julieta e Stedefeldt, 1934

Em 1933, montou-se a seção de carpintaria, depois da rua Duque de Caxias; ali fariam com peroba, ipê e cabreúva os varais de arado. Veio a marcenaria, que produziria engradados e móveis. Criou-se a serralheria a frio, que fabricaria não só peças para arado, mas também portões e gradis. E estabeleceu-se a forjaria, artesanal, usando caldeamento.

Nesse processo, coloca-se o ferro na forja, a 1300 graus, e depois se colam as partes por martelamento. Trabalho para duas pessoas: uma segura o ferro sobre a bigorna e bate com o martelete, e a outra bate com o malho, até as partes se juntarem. Fole, ventoinha, bigorna, martelete, malho, corta-frio – todas essas ferramentas eram fabricadas na própria oficina.

Os primeiros implementos seguiam o projeto básico americano, mas melhorado, porque Emílio sempre achava jeito de aperfeiçoar. Começou a organizar o trabalho para a produção em série, dizendo:

Página anterior:
o interior da fundição, 1934

– Penso no dia em que vamos ter uma linha de montagem que descarregue tudo pronto lá na frente.

Fundamental era ter também fundição. Em 1934, veio o alemão Stedefeldt, que planejou e instalou o primeiro forno, numa casa da esquina da General Câmara com a Duque de Caxias. Depois, Stedefeldt trabalhou com Achiles Paes na modelagem, moldagem, fusão e vazamento e ainda preparou a areia. A fundição foi inaugurada em 29 de junho daquele ano. Construiu-se também a forjaria. Compraram máquinas usadas, e empregaram mais gente, inclusive o perito ajustador mecânico Alécio Biondi, que seria braço direito de Emílio por muitos anos.

Mas, tão logo concluiu as obras a um custo de trinta contos, Emílio se viu descapitalizado. Por isso, vendeu o imóvel por quarenta – e se tornou ele próprio o primeiro locatário.

Aquilo causou perplexidade e sarcasmo, e muitos duvidaram de seu tino comercial. O que poucos sabiam era que Emílio sequer conseguira hipoteca para construir e, agora, precisava de dinheiro para manter a produção e fazer as instalações. Com a fundição, iniciou-se o crescimento. Comprado, só o ventilador, porque foi impossível construí-lo. O resto, foi tudo construído em casa. A primeira máquina-ferramenta fabricada pela Romi foi uma plaina limadora. Logo depois, fundiu-se uma base para o martelete. Na hora de tornear ou dar acabamento, usavam-se os serviços dos Dedini, em Piracicaba. Além de Stedefeldt, Paes e Biondi, trabalhavam na fundição os carpinteiros e marceneiros Alberto Bignotto, Vicente Pizano e José Deleo.

Adubadeira e semeadeira

Página seguinte: propaganda das Máquinas Agrícolas Romi, década de 1930

AS CARAVANAS

– A caravana Romi vai chegar!

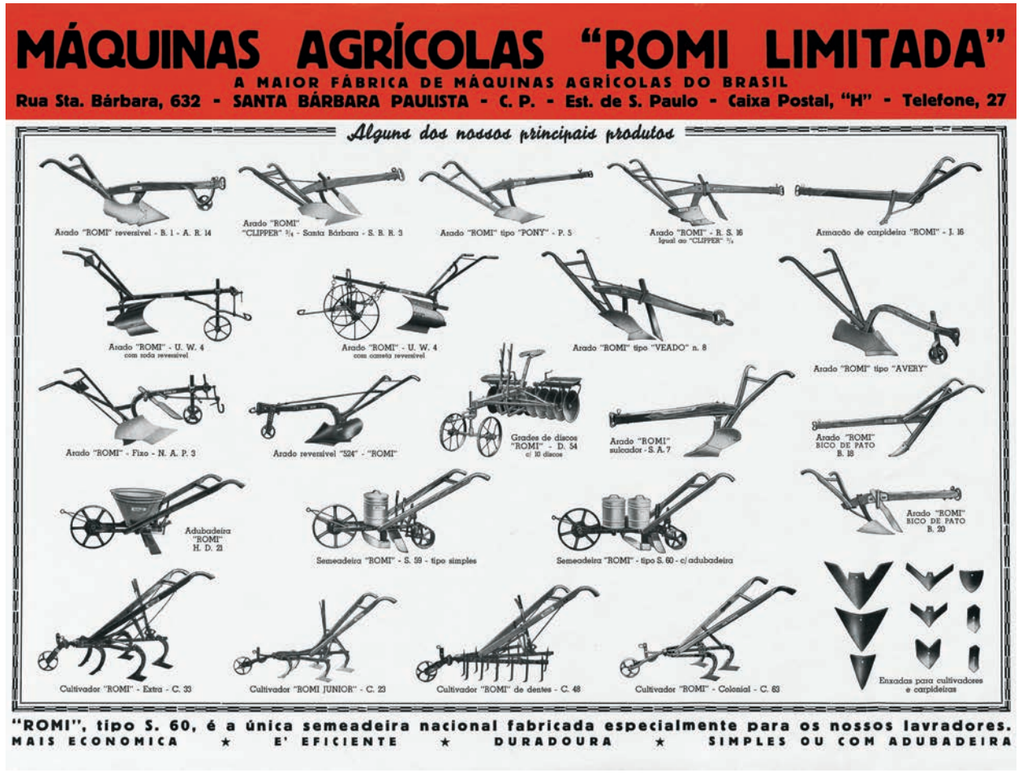
Por muitos anos, naquela época, esse era um grito que ressoava pelas cidades do interior. A caravana era recebida com grandes expectativas e juntava as pessoas na praça principal ou em algum grande terreno baldio.

As caravanas, idéia de Carleto, eram uma iniciativa inédita e absolutamente moderna e nasceram da necessidade de ensinar a trabalhar com o equipamento. Vendas deixavam de ser feitas porque os lavradores alegavam não saber mexer com aquilo. Então, um dia, Emílio e Carleto pegaram o robusto caminhão Chevrolet 1930, tiraram as guardas da carroceria, parafusaram máquinas, arados, carpideiras, semeadeiras, o que coube, e saíram pelo mundo, mostrando para que servia tudo.

Nos primeiros tempos, a caravana era só um caminhão mesmo. Depois se tornaram dois, três, acompanhando a diversificação dos produtos. Em geral, descarregavam e se instalavam nos mesmos espaços que circos e parques de diversão. Uma aula teórica mostrava como funcionavam e se manejavam as máquinas. Em seguida, caboclos que só haviam trabalhado com enxada tocavam arados que, para eles, faziam maravilhas. Dependendo do lugar, eram centenas de demonstrações ao dia. Emílio e Carleto freqüentemente acompanhavam as caravanas. Mais tarde, Giordano e Álvares também.

Um emissário percorria o interior do estado, fazendo a programação. Armazéns e casas de ferragens ajudavam na promoção. Conversava-se com prefeitos, fazendeiros, colonos. E a notícia corria pelas cidades e pela roça. Todos iam ver.

Mais tarde, os emissários passariam a levar folhetos explicativos, com ilustrações e explicações sobre cada implemento. E utilizariam fartamente as rochas à beira das estradas e as porteiras de fazenda, ali escrevendo em grandes letras: ROMI. Propaganda eficaz.



Produtos Romi numa feira,
década de 1940

Armazém de secos e molhados com produtos Romi. Rio Grande do Sul, década de 1930

Não percorreram só o estado de São Paulo. Chegaram a lugares do sul de Minas e do norte do Paraná, como Londrina, que não passava de rústico acampamento na floresta. Lutava-se contra as estradas, ou contra a falta delas. Muitas vezes, esperava-se o dia inteiro pelas juntas de boi que vinham desatolar os caminhões.

Era preciso vender rápido, porque não se podia acumular estoque. Seria um novo aprendizado, e as caravanas foram igualmente úteis para a agricultura brasileira, que se abria para a mecanização e o futuro. Os folhetos eram com freqüência lançados de avião sobre as cidades. Atendendo às grandes colônias, vinham redigidos também em italiano, polonês, alemão, japonês. (Mas, quando se declarou guerra ao Eixo, ficaram reduzidos ao português.)

A propaganda e o marketing diferenciaram a Romi das outras indústrias locais, restritas ao circuito regional. Isso marcou de tal modo que, quinze anos depois de encerrada a fabricação de implementos agrícolas, ainda apareceria gente perguntando:

– Não tem tal máquina?! Mas tá escrito na pedra lá perto de casa!

Com publicidade em jornal e rádio, a empresa e Santa Bárbara ficaram conhecidas nacionalmente, e a cidade se desenvolveu depressa. Em certa altura, a demanda era tão grande que o acabamento das máquinas se fazia nos caminhões, a caminho do trem.

Era preciso encontrar uma firma paulistana que se ligasse à Romi, pois, apesar das constantes viagens de Emílio ou Carleto a São Paulo, a demanda exigia que ali se cuidasse da representação em tempo integral. Assim, em 1935, a empresa se associou a Oscar Maspes. Entrementes, Carlos Chiti passava a dedicar-se exclusivamente ao marketing e às vendas. A Foster e a Bromberg, em São Paulo, e os Hasenclever, no Rio, eram casas que representavam os fabricantes alemães (dominantes no mercado de máquinas e ferramentas), mas que agora acolheriam também os produtos da Romi. Posteriormente, os revendedores receberiam grandes pôsteres com imagens e especificações de toda a linha de implementos – arados, sulcadeiras, cultivadores, enxadas para carpideiras e cultivadores. Percebeu-se que cada colônia preferia determinado tipo de máquina. No estado de São Paulo, onde a influência era muito mais americana, queriam os arados Clipper, Pony ou Planet. Já os alemães do Rio Grande do Sul optavam por equipamento mais próximo ao da Rud Sack. Donde o grande leque de máquinas oferecidas pela Romi.

Também em 1935, a empresa lançava a primeira semeadeira inteiramente produzida no Brasil. No mesmo ano, um engenheiro austríaco, da Fredotti, trouxe uma solda elétrica e fez demonstrações. Terminava o árduo processo de caldeamento: a solda representava simplificação,

Fachada do Cine Santa Rosa

redução de tempo, liberação de funcionários para outras tarefas. Era tecnologia de ponta chegando, as portas se abrindo para o mundo moderno.

Arados, semeadeiras e adubadeiras exigiam pedagogia própria – o país precisava de escolas que ensinassem a manejar esses implementos. Assim, em agosto de 1937, criou-se em Santa Bárbara a primeira escola de aradores e tratoristas. Emílio era o instrutor de mecânica.

A Garage Santa Bárbara, expandindo-se, atravessou a rua General Osório e, em 1938, transformou-se em Máquinas Agrícolas Romi Ltda., com capital de trezentos contos. Naquele ano, a produção dobrou e, em 1939, triplicou. Das instalações iniciais de pouco mais de duzentos metros quadrados, chegara-se a quase 2 mil, sendo 1200 de área construída. Naquele momento, a região das ruas Santa Bárbara, Duque de Caxias e General Osório era fundamentalmente marcada pela Romi.

Carnaval em Santa Bárbara, década de 1930

A vida era a típica das pequenas cidades. Os filhos adoravam os seriados de segunda-feira no Cine Santa Rosa, inaugurado em 1939. Já os pais preferiam as sessões de domingo, com faroestes, musicais e dramas românticos.

Havia também as festas folclóricas, o carnaval, as quermesses. Às vezes, uma bandinha na praça. E grupos de cidades vizinhas traziam o caretetê, a congada, a umbigada. Sem esquecer o tradicional *footing*, com os homens parados junto ao meio-fio e as mulheres circulando para lá e para cá, trocando olhares, flertando, marcando encontros.

Em 1939, a Romi tinha 120 funcionários e uma receita mensal de mais de 130 contos. A vida de Emílio, porém, parecia mesmo marcada pelos conflitos bélicos. Começou a guerra na Europa, e o comércio internacional se complicou consideravelmente. Já faltava aço, e parecia que a Romi teria de parar.

Emílio trabalhava muito, dando pouca atenção a si. Nada de férias prolongadas, só uns dias. Foi então refrescar a cabeça em Santos e, olhando o movimento nas docas, deparou com o desmanche de um navio. Havia mais montes de sucata – chapas, vigas, trilhos. Pensou: "Se pego essas chapas, posso cortá-las em tiras, transformá-las em ferro laminado. É tudo de que preciso para os arados!"

Investiram-se 250 contos na montagem de um laminador, processo difícil e demorado. Conseguiu-se alguma coisa com a máquina, e parte da produção se vendia a outras empresas, mas o ganho não era muito.

Pior: os cilindros do laminador não agüentavam o esforço e quebravam, e o produto nem sempre era da qualidade necessária. Emílio tampouco era o único a processar sucata – havia concorrência. As vendas caíram, a sucata subiu, o câmbio negro surgiu.

Terminava 1940. Vivíamos a ditadura do Estado Novo. Com incentivos governamentais, a indústria nacional tivera algum crescimento entre 1933 e 1939, mas continuávamos economia dependente, que não produzia bens de capital.

O governo racionou derivados de petróleo. Na Romi, o forno do laminador consumia óleo, e a empresa agora obtinha apenas cinco toneladas mensais do combustível, contra quarenta antes. Com isso, o forno funcionava só um ou dois dias por semana. O coque nacional também estava no câmbio negro. A produção da Romi parou.

Mais desalento: a laminação foi destruída num incêndio. Vieram dificuldades quase insuperáveis. As dívidas atingiam mil contos, os gastos aumentavam, os preços não eram competitivos. Com prejuízo, vendeu-se por trezentos contos uma parte do estoque de implementos agrícolas. Dos 120 empregados, cinqüenta foram demitidos. Baixou-se o salário dos outros.

Emílio já sofrera com redução de ordenado, sabia o que isso significava para as famílias. Conseguiu-se diminuir as despesas em trinta contos mensais, a Casa Foster concedeu empréstimo, as dívidas com os bancos foram aos poucos liquidadas.

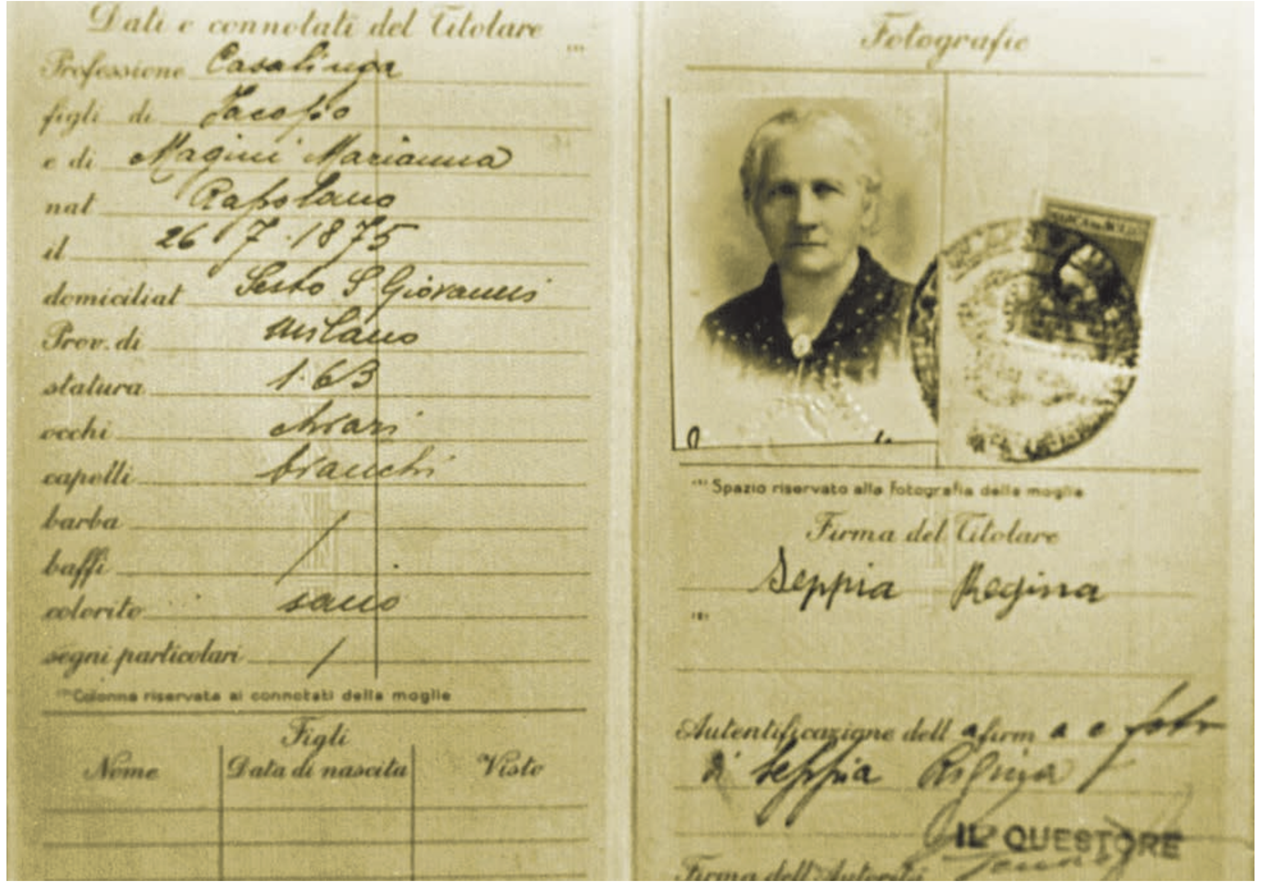
– Na crise – explicaria Carlos Chiti muito tempo depois –, adquiriu-se uma experiência fenomenal, maior clareza e precisão de idéias, maior resultado efetivo no trabalho.

Mesmo assim, o balanço de 1940 mostrou prejuízo de duzentos contos.

Em 31 de janeiro de 1941, a família sentiria a comoção da morte da mãe de Emílio. Regina Seppia partia aos 66 anos, dez após o falecimento de Policarpo. Em momentos como esse, Emílio se calava, remoía-se, apagava-se. Depois, aos poucos, voltava à luta, analisava os problemas, buscava soluções. Para pagar os empréstimos, era preciso usar apenas a matéria-prima, a experiência e o equipamento disponíveis e fabricar algo de que o mercado necessitasse muito. Mas o quê?

A pergunta os perseguiu durante semanas.

Passaporte de Regina Seppia Romi, 1939



NASCE UMA POTÊNCIA

Carlos Chiti rompeu o silêncio, e o que ele disse caiu como um raio. A família julgou ter ouvido mal. Chiti repetiu.

– Vamos fabricar tornos!

Ele não era de brincar nessas horas, mas a idéia parecia fora de propósito. Estavam em crise, deviam dinheiro, a produção parara. Como fazer tornos se não tinham tecnologia nem instrumental? Seria preciso uma reestruturação total.

A proposta, entretanto, não surgia do nada. Chiti viajava muito e sondara bastante o mercado. Já existia no Brasil uma atividade manufatureira que demandava peças e componentes mecânicos. Com a guerra, as importações eram muito difíceis. Quem tinha tornos andava com encomendas pelo pescoço, e o equipamento, essencial, estava em falta.

É, fazia sentido o que Chiti dizia. Romeu, Álvares e Giordano, com idades entre treze e vinte anos, se empolgaram com a idéia. A conversa seguiu, a atmosfera se transformou, a desesperança de meses se dissolveu.

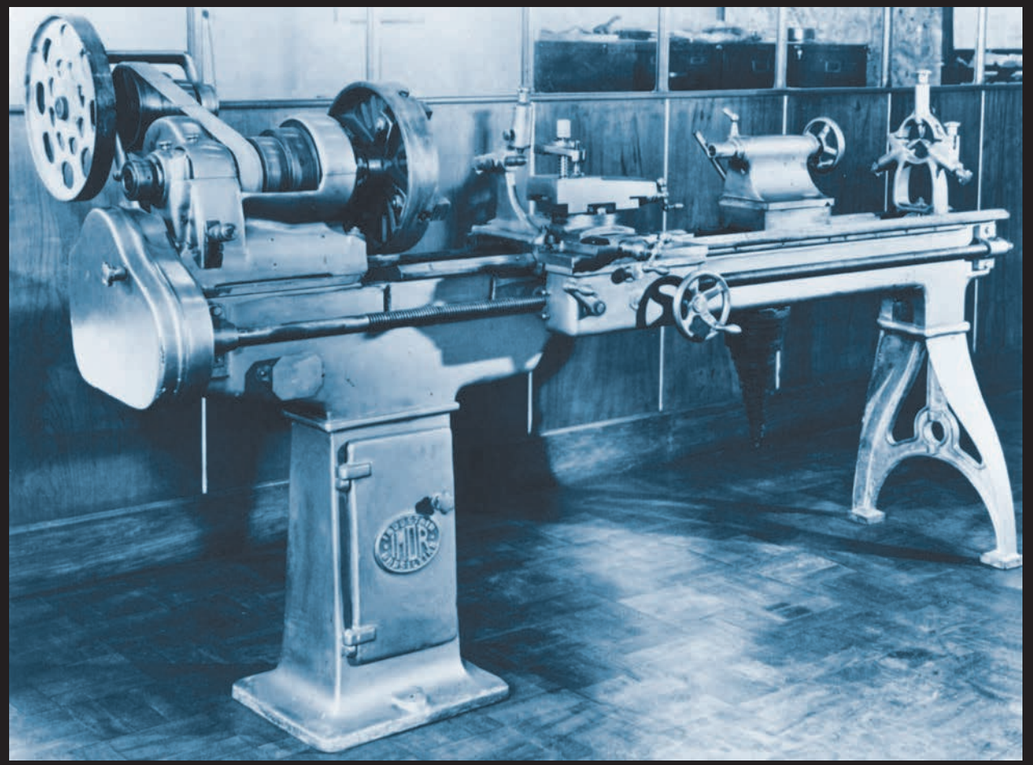
Tornos? Por que não? Ninguém tinha a mínima idéia de por onde começar. Como? Haveriam de descobrir!

A pergunta seguinte era onde arranjar o equipamento para fabricar os componentes. A Romi não dispunha de plaina de mesa para usinagem de barramento. Não havia com que cortar as engrenagens. Não dispunham de mandriladora, retificadora, furadeira radial. Medição e controle eram inexistentes.

Mas o fundamental era conhecer detalhadamente, peça a peça, a estrutura de um torno. Naquela noite, quase ninguém dormiu. De manhã cedo, estavam todos na fábrica, rondando o maquinário. Tinham seis tornos próprios, de diversas procedências. Escolheram para dissecação aquele primeiríssimo, de 1932, com 1,50 metro entre pontas. Era alemão, marca Eriksen. Eles o desmontaram por completo, do bloco ao menor parafuso. As peças foram dispostas no chão, em ordem, e examinadas a fundo.

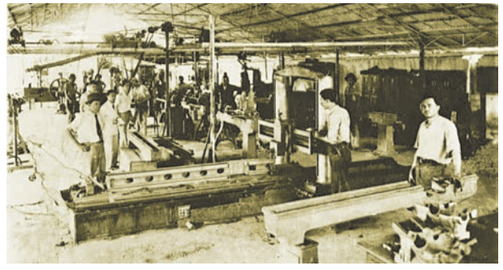
Toda a atividade da Romi se concentrou nessa investigação. Elaborou-se um projeto, estimou-se o que seria necessário para produzir o equipamento – quais peças comprar, quais fabricar, como organizar a linha de montagem. Eram idéias, sugestões, esboços. E trabalho, o tempo todo,

Torno TP, o primeiro fabricado pela Romi, 1941



Tornos vendidos à empresa catarinense Carlos Hoepke, década de 1940

Abaixo: a plaina de mesa fabricada pela Romi para fazer barramento de torno. À esquerda da foto, Emílio e, atrás dele, Carlos, Álvares e Giordano (de chapéu). À direita da foto, em primeiro plano, Alécio Biondi; atrás dele, João Babão, 1940



sem pensar em horário. O entusiasmo crescia, os torneiros davam sugestões e dicas. O Eriksen se modificava, e ia surgindo o Romi, aperfeiçoado.

Pegaram papel timbrado, colocaram fotos de torno, acrescentaram características, mandaram aos revendedores. Declaravam que eram fabricantes de tornos, que o produto era assim e assado, que por favor entrassem em contato para obter mais detalhes. O torno nem existia, e a Romi já tentava vendê-lo. Era a ansiedade e, mais que isso, a confiança que tinham em si próprios.

Enquanto isso, estudavam o equipamento que fabricaria as máquinas. Um dos responsáveis pela laminação, o velho engenheiro italiano Oneto, mestre em siderurgia e mecânica, teria jogado esta ducha de água fria:

– Vocês precisam de uma plaina de mesa de grande porte, e não há quem as faça neste país!

– Podem ser feitas parcialmente de madeira – retrucou Emílio.

– Madeira? Não agüenta o esforço.

– Quando eu trabalhava na Brown-Boveri, vi plainas de madeira reforçadas com ferro, de até vinte metros, e agüentavam muito bem.

– É, mas lá tinham meios para construí-las!

Outra versão dessa história assegura ter sido o engenheiro austríaco Francisco Wallauschek quem duvidou da possibilidade de fabricarem a plaina. Mas que houve o desafio, houve, e nada melhor para provocar Emílio.

Existiam raríssimas plainas de mesa no Brasil, e seus proprietários as guardavam avaramente. Com muito tato, os Romi conseguiram observar algumas e, ao sair das empresas, tomaram notas furiosamente. Assim, desenhou-se a plaina, e fundiram-se as peças, aproveitando-se o que sobrara do laminador. As colunas, em vez de prismáticas, eram cilíndricas, de modo que pudessem ser fundidas e usinadas na própria Romi, pois não dispunham de recursos para comprá-las. As esferas do suporte de ferramentas também se usinaram lá, na modesta plaina limadora. Só o travessão prismático foi usinado fora, na oficina do amigo Túlio Baccaglini. A ligação da mesa se fazia por um cabo usado, de elevador. O câmbio era de caminhão, e um motor elétrico acionava a mesa e revertia o movimento. Em 1940 mesmo, ela começou a funcionar.

Adaptando, improvisando, inventando, criaram o ferramental, todos com a adrenalina a mil, trabalhando direto, sábado, domingo, feriado. Faltavam poucos retoques, e, em 10 de abril de 1941, uma Quinta–feira Santa, a tensão chegou ao auge.

O apropriado teria sido champanhe, mas não havia dinheiro. Alguém então buscou cerveja.

Lá pelas 16h, todos se reuniram e contemplaram o primeiro torno. Funcionaria? Expectativa. O torneiro tremia, nervoso, mas também orgulhoso. Silêncio total, centenas de pessoas à espera.

O torneiro acionou a máquina, ela começou a trabalhar. Todos esperaram um pouco, contendo a ansiedade. O torno continuava a funcionar, ronronando. Risos, abraços, a cerveja rolando.

– Esse é o número um!

Chiti, perspicaz, atilado, rápido no gatilho, murmurou para Emílio:

– Um?… Quem vai querer comprar o primeiro, quase experimental?

Não, não haveria número um. Precisavam começar com um número alto, que impressionasse. Vinte? Trinta? Cinqüenta?

Empolgaram-se, e Chiti sugeriu 101. Número simpático, convincente.

Assim, o primeiro torno Romi seria o 101. E o 101 foi o primeiro da série TP, de *torno paralelo*. Um TP-5, de 1500 milímetros entre pontas. Era preciso também um nome. Sonoro, fácil, que não comprometesse. Não sabiam se a empresa prosperaria no ramo e, por isso, receavam dar ao produto o nome Romi – se a fabricação de tornos falhasse, a marca seria depreciada. Chiti então propôs uma fórmula simples, que invertia o sobrenome familiar. Nascia assim o Imor, que também era acrônimo de Indústria de Máquinas Operatrizes Romi (denominação que, entretanto, nunca virou razão social).

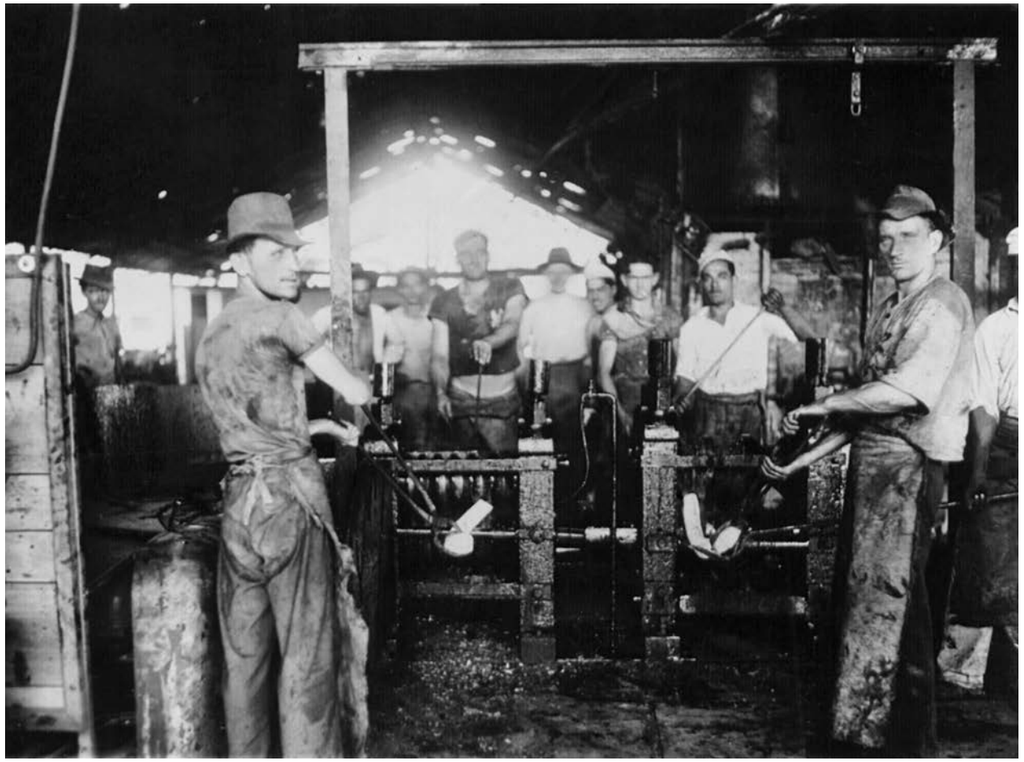
Agora, questões práticas: como organizar a fabricação em escala? Como montar a estrutura de vendas? Não havia tempo, não havia linha de montagem, era trabalhar, produzir e ir resolvendo problemas. E os tornos foram surgindo, a princípio um por semana, em seguida, dois.

Tempos de guerra, e a distribuidora da Deutz, em São Paulo, não podia trazer produtos da Alemanha. Então enviou seu gerente, Albrecht von Sidou, a Santa Bárbara. Ele testou os tornos, com rigor literalmente germânico, e os aprovou. A Deutz seria a primeira distribuidora do Imor, e o primeiro comprador parece ter sido de Minas.

Muito cedo, os filhos foram conduzidos para a fábrica. Nisso, Olímpia era rigorosa. Se alguém alegava estar doente ou indisposto, ela cortava:

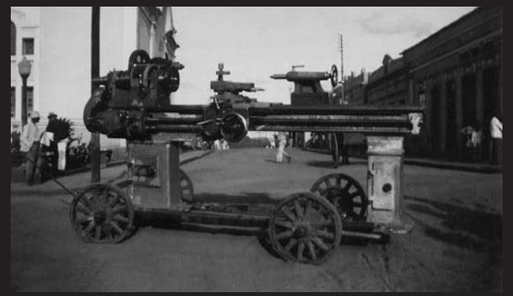
– Pára com isso, vai trabalhar!

Setor de laminação da Romi, 1940



Página anterior: Carlos Chiti, início dos anos 1950

Torno atravessa a rua até a expedição, década de 1940



Em 1934, quando haviam começado a fabricar implementos, Carleto, vinte anos, e Giordano, catorze, já estavam em plena atividade. Giordano, que trabalhava desde o ano anterior, passou da mecânica para a solda, a usinagem, a ajustagem, a montagem. Conhecia tanto fundição que fabricou ferramentas de controle da qualidade e elaborou um manual com tabelas, gráficos, coeficientes, métodos. Terminado o primário em Santa Bárbara, só havia ginásio em Limeira, o que o fizera ir à escola de dia e trabalhar à noite. O transporte, porém, era tão ruim que ele largou o curso regular e teve de fazer madureza. Em 1940, foi aprovado na engenharia mecânica do Mackenzie, mas voltou no início de 1941, chamado pelo pai, que necessitava de seu auxílio para a fabricação do primeiro torno.

Álvares, com dez anos em 1934, levava o café para o pai e ficava por ali. Recebia pequenas tarefas: foi auxiliar de almoxarifado, conheceu as peças, ganhou noção das medidas. Em 1938, iria para a contabilidade, com registro em carteira, cuidando do ponto. Aos dezessete, foi emancipado para poder ser sócio da Máquinas Agrícolas Romi. Era um menino ainda, mas já vivia nos bancos a discutir empréstimo, redescontos. Com dezenove, fazia a contabilidade da empresa. Um de seus mestres foi Estevão Faraone, homem que teve um único emprego na vida, a Romi, e foi uma espécie de irmão mais novo para Emílio.

Pela diferença de idade, Romeu demorou mais a entrar na empresa, tendo antes cursado engenharia no Mackenzie. Mas, em 1953, também ele viria para a Romi.

– Vocês estão começando cedo porque, se cometem algum erro agora, estou em tempo de corrigir, dar uma ajuda, consertar – explicava Emílio. – Depois, não vou poder fazer nada.

Difícil encontrá-lo no escritório, não parava. Chegava cedo, às vezes antes dos operários. Paletó abotoado, colarinho engomado, subia as escadas aos saltos. Corria de máquina em máquina, sondando, fiscalizando, orientando.

Possuía carisma. Teve adversários quando entrou para a política, sim, mas não se conheceram muitos inimigos. Se precisava dar uma dura, dava, com rudeza. Não tolerava repetição de erros. Quando via uma coisa errada pela segunda ou terceira vez, saía do sério.

– *Disgraziato,* viu o que fez?!

Depois puxava o cigarrinho, oferecia.

– Toma um aí.

Dizia tudo o que devia, na hora, e não guardava.

– Não quero ser grande – repetia. – Quero ser o melhor.

Donde a inquietação, a obstinação, o perfeccionismo, as exigências para com os outros e para consigo mesmo.

Nas decisões da empresa, contrariando o figurino do italiano concentrador e patriarcal, ele ouvia, consultava, discutia,

buscava apoio, muitas vezes procurando impor seu ponto de vista apenas com astúcia.

Pronunciava as palavras pausadamente e não comia o erre dos infinitivos. Mas comia o esse de alguns plurais, sobretudo quando falava mais rápido.

Comunicativo, aberto, gostava da vida. Não era, porém, de rir por qualquer coisa. Se algum necessitado chegava e pedia, Emílio enfiava a mão no bolso, tirava tudo e entregava, sem olhar. Citava muito a oração de São Francisco:

– É dando que se recebe.

Sua distração era inventar coisas, e ele gostava de agradar. Assim, presenteou Faraone com um pedalinho, feito por ele mesmo. No primeiro passeio, o barco virou, os dois foram parar na água, e Julieta, na margem com Olímpia e amigos, até gritou, temendo algo pior.

Em casa, acompanhando Olímpia, cantava trechos de ópera. Álvares aprendeu italiano ouvindo a mãe cantar. A família possuía uma coleção de discos do gênero, como *Aida*, *Rigoletto*, *La traviata*. Emílio parodiava, mudava as letras.

– *La donna è mobile, qual piuma al vento*… – dizia Olímpia.

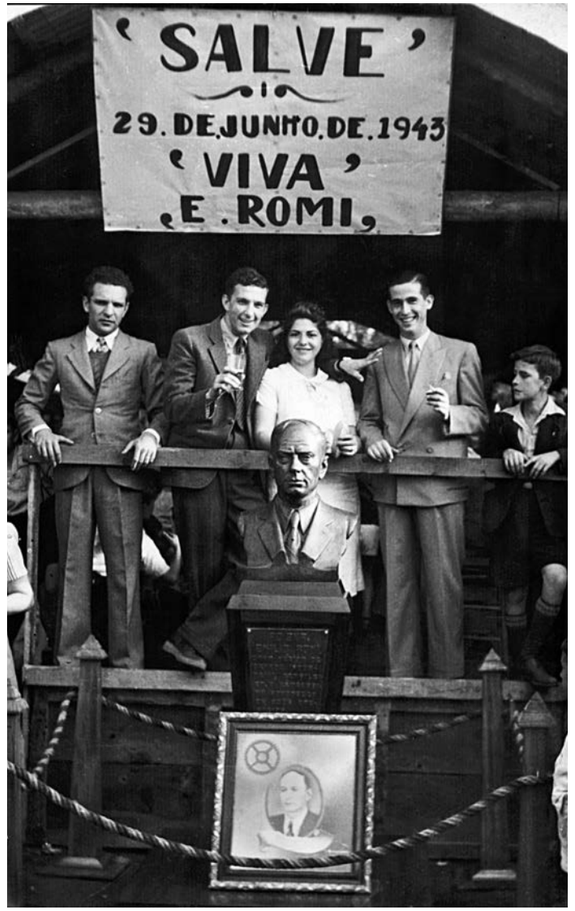
E ele:

– *La donna è mobile, come un'automobile*.

Até o final de 1941, a Romi fabricara quarenta e poucos tornos. A produção se tornou contínua, em turnos, 24 horas sem parar. Em 1942, com a fábrica racionalizada, chegou-se aos trezentos. Os tornos eram levantados no barracão de montagem, na General Osório. Uma carreta empurrada por quatro ou cinco homens os conduzia depois à pintura, acabamento e expedição, na Santa Bárbara. Dali embarcavam em caminhão, para o trem da Paulista ou direto para o destino. Pesavam entre setecentos e oitocentos quilos e eram vendidos a 7 mil dólares cada um.

Em 1943, a Romi viveu grandes momentos. Emílio chegou aos 47 anos e foi homenageado com um busto. Sem contar o quadro administrativo, já eram 529 operários, contra 242 um ano antes e 166 em 1941. O aniversário de Emílio coincidiu justamente com a produção do torno número mil. Uma grande festa – ainda que se tratasse realmente do 899…

Galpões de eucalipto e zinco haviam sido erguidos às pressas, para abrigar material, mas a empresa já não cabia no apertado centro de Santa Bárbara. Encontrou-se o terreno ideal: vinte alqueires ao lado da estação da Paulista, localização de primeira. Os entendimentos com os proprietários demoraram, mas foram concluídos. Começaram as obras, as maiores que a cidade via em muitos anos. (Hoje, a Romi passa outra vez por processo similar.) Em seis meses, estavam prontas as novas instalações: 3 mil metros de área coberta, mais 9 mil preparados para pátios e depósitos.



Inauguração do busto de Emílio, uma homenagem dos funcionários, 1943

Abaixo: o anúncio do milésimo torno, 1943

1.000
12-43

O ano era 1944. Os tempos pioneiros haviam terminado. A fábrica de máquinas agrícolas virara fábrica de tornos (embora a antiga razão social se mantivesse por muito tempo ainda), mas o espírito continuava o mesmo: produzir sempre em escala maior, melhor, mais econômica e mais competitiva.

Com a guerra contra o Eixo, muitas empresas haviam despedido os funcionários alemães, pessoal qualificado. Chiti trouxe vários para a Romi, e se iniciou assim, por exemplo, a modernização contábil, inaugurando o planejamento de custos, setor novo e essencial.

A Romi já operava com mais de trinta revendedores. Verificou-se que o mercado brasileiro não bastaria para a expansão produtiva, e então dois funcionários, Humberto Mayrink e Herbert Dresbach, percorreram a América do Sul, vendendo tornos na Argentina, Paraguai, Uruguai, Chile, Venezuela e Colômbia.

Até 1944, as peças eram fabricadas seguindo modelos tridimensionais, pois poucos operários sabiam ler e escrever e isso inviabilizava o uso de desenhos. Naquele ano, instalou-se na Romi a primeira escola de operadores. Com ela e com treinamento, introduziu-se o desenho mecânico, o que daria elevada precisão às peças.

E continuavam a usar de inventividade. A Romi não tinha nem podia sair comprando mandriladoras, por exemplo. Mário Nigra, operário que aprendera o ofício na Europa, resolveu a questão transformando tornos em mandriladoras, que usinariam milhares de cabeçotes por muitos e muitos anos.

Em 1944, trabalhavam na Romi quase mil pessoas, das quais 549 eram operários. Em São Paulo, Chiti estabeleceu uma empresa, a Premier (depois incorporada pela Romi), para identificar e dimensionar as necessidades do mercado brasileiro e promover maior aproximação com a clientela.

A partir de 1945, com o fim da guerra, as grandes indústrias do exterior deixaram de fabricar material bélico e voltaram a atender às necessidades dos tempos de paz. No Brasil, acabou a ditadura Vargas, e a balança comercial tinha superávit sem precedentes, obtido com as vendas de matéria-prima durante o conflito. O governo Dutra liberou as importações, e aquelas reservas se esgotaram com a compra de bens de consumo imediato. Ao mesmo tempo, maquinário de última geração chegava sem tarifas, competindo com a indústria nacional.

De novo, o impasse: modernizar ou parar. A produção da Romi chegara aos 1700 tornos/ano em 1944, mas as vendas estavam estagnadas. Era necessário agir rápido. Mais uma vez, a guerra (ou antes o fim dela) veio solucionar o problema.

Em 1946, lendo uma revista especializada americana, Chiti deparou com um anúncio que chamou sua atenção: em duas semanas, leiloariam em Patterson, Nova Jersey, um lote de máquinas-ferramentas novas, parte do enorme excedente de guerra dos EUA. Tudo a um décimo do preço de mercado. Chiti foi mostrar o anúncio a Emílio, que na mesma hora se entusiasmou:

– Quem sabe vale a pena ir lá!

Fez-se uma reunião familiar, houve unanimidade. Era um grupo de gente ousada. Mas e o dinheiro? No dia seguinte, Chiti saiu a empinar papagaios nos bancos. Ao mesmo tempo, correu-se atrás da licença de importação. Chiti embarcou num dia, Giordano no outro. Quase três dias de viagem em DC-3, com várias escalas. Em Patterson, percorreram os hangares repletos da Wright, que fabricava motores aeronáuticos. Ficaram alucinados ante centenas de máquinas novas. Escolheram e arrematararam uma dezena. Depois, já com mais experiência, visitaram os grandes depósitos do governo americano. Giordano foi escolhendo mais máquinas, até comprarem outras cinqüenta ou sessenta.

Chiti regressou, mas Giordano ficou mais oito meses, fazendo cursos e estágios para familiarizar-se com o equipamento comprado. Passou por instituições como o MIT e por quase vinte indústrias de máquinas-ferramentas, como a American Tool Works, a Norton Grinder e a Sundstrand. Nisso, foi encontrando outros depósitos e vendas promocionais extremamente interessantes.

– Puxa vida, acho que ele vai gastar todo o nosso dinheiro! – exclamava Emílio, que imediatamente dava ordem de comprar.

Mais papagaios, mais discussão de prazos. Agora, a Romi contava com duzentas máquinas de primeiro time. Equipes foram buscar a tecnologia de uso nos EUA. Aqui, estagiariam

Saída da fábrica. À direita, Emílio, década de 1940

no Arsenal de Marinha e na FNM, que operavam um parque de máquinas-ferramentas semelhantes àquelas. Foram dois anos para instalar o equipamento, treinar o operadores, fazer tudo funcionar.

Em 1946, fundou-se o Sindicato dos Metalúrgicos de Santa Bárbara d'Oeste, em terreno doado por Emílio. (A sede própria seria inaugurada sete anos depois.) Quando queriam resolver algum problema, os líderes sindicais perguntavam a Álvares:

– Dá para se reunir depois das seis na sala do seu Emílio?

O pai, entretanto, deixava a solução de tudo com o próprio Álvares. Emílio só repetia para os filhos:

– Protejam a empresa e protejam os donos da empresa. Com os desmandos dos donos, a empresa quebra, desaparece, e todos perdem.

Chiti, Giordano, Álvares e Romeu, convivendo sob o mesmo teto, com idêntica orientação e disciplina, entendiam-se. Havia atrito, às vezes até altercação, mas permaneciam unidos. Era trabalhar e produzir, sem egoísmo. Emílio lhes dava liberdade, e os filhos tratavam com ele de igual para igual.

Com os anos, o arrojo do Emílio dos primeiros tempos diminuiu, o fundador ficou mais cauteloso. Certa vez, Giordano discutiu porque queria fazer um investimento, arriscar. Emílio retrucou:

– Escuta, vamos com o pé no chão!

– Mas, pai, o senhor sempre foi atirado! Lançou-se e teve sucesso.

– Filho, quando eu tinha só um martelo e uma bigorna, podia arriscar tudo porque, no dia seguinte, teria outro martelo e outra bigorna. Agora, temos uma coisa muito grande, não podemos agir da mesma forma. É preciso serenidade.

Viagem ao exterior virou rotina necessária. Em 1947, Giordano foi conhecer as novidades da Feira Internacional de Chicago. O ano marcou também o lançamento dos tornos NTPN e NTCN, muitos dos quais continuam em operação após tantas décadas. Criou-se o Departamento de Projetos e Desenhos e, depois, os de Engenharia de Produção, Controle de Produção e Controle de Qualidade. Testavam-se modelos experimentais, e as patentes se sucederiam. Isso levou Charles E. Somogyi, renomado especialista internacional em organização do trabalho, a declarar que, se americana fosse, a Romi estaria entre as melhores fábricas do setor nos EUA.

Mas a crise cambial e a falta de uma política que favorecesse a iniciativa privada brasileira pararam tudo de novo. A produção da Romi caíra para quatrocentos ou quinhentos tornos ao ano. Tentaram fazer também teares, mas foram só uns dez. Aí Emílio teve a idéia de produzir tratores, que no Brasil todo não eram mais que 10 mil ou 11 mil.

Trator Lanz-Bulldog, 1949

Página seguinte: uma autoridade econômica federal, o general Anápio Gomes, ao volante de um Toro, fins da década de 1940

– Ainda é tudo na enxada! Uma vergonha, e se orgulham de sermos um país agrícola!

A Romi foi a primeira a fabricá-los no Brasil. O trator inicial era do tipo Lanz-Bulldog, pesado e pouco versátil. Com André Toselo, do Instituto Agronômico de Campinas, desenvolveu-se um projeto mais leve e maleável, multifuncional, para quem não podia comprar várias máquinas. Em 1948, começava a ser fabricado esse primeiro trator de concepção nacional, o Toro (junção dos nomes Toselo e Romi). Importava-se só o motor. Sucesso na mostra industrial do parque da Água Branca, passou com extremo louvor nos testes de homologação realizados pelo governo de São Paulo e pela Universidade Rural do Rio.

Nos primeiros meses de 1949, Américo Emílio Romi, Zeno Rodrigues Maia e Domingos Finamore resolveram criar um jornal à altura de uma cidade que se desenvolvia rapidamente. Sem terem chegado a acordo quanto ao nome, colocaram as sugestões em papeizinhos e fizeram um sorteio. Ganhou o nome sugerido por Emílio: *Jornal d'Oeste*, que seria lançado em julho daquele ano.

Falando ao jornal em novembro, Emílio se entusiasmava com o Toro, que araria um alqueire em pouco mais de oito horas, consumindo menos de 45 litros de combustível, com excelente relação custo-benefício no curto e longo prazo.

– Daí a certeza que temos de poder ser úteis a estes verdadeiros construtores da economia da nação, os lavradores.

Mas a conjuntura era difícil, e Emílio se reuniu com o ministro da Agricultura.

– O que vocês querem? – perguntou o homem.

– O senhor sabe, o trator estrangeiro entra com facilidade, não paga direitos, não paga alfândega, tem dólar subsidiado.

– Então é isso o que querem? Subsídio?

– Para nós, não queremos nada! Queremos que o governo apóie a iniciativa, facilite o financiamento ao agricultor, com prazo e juros razoáveis. O agricultor brasileiro é conservador, nunca vai comprar trator nacional, vai preferir o americano. Que se abram linhas de crédito para que lavradores de poucos recursos mecanizem as propriedades.

O ministro foi frio, seco:

– O senhor está enganado. O Brasil não é país para fabricar tratores. Já os importamos, e dos bons! Saudações!

A produção não teve continuidade. Emílio voltou para Santa Bárbara, comentando:

– *Santo Dio!* Será que estou errado?!

Não, estava certo, só que à frente de seu tempo. Telefonou para o amigo Dedini, em Piracicaba:

– Mário, tenho aqui toneladas de sucata, boa para fundir…

Trator tipo Lanz-Bulldog. À esquerda do trator, Emílio, Carlos e Israel Pinheiro. À direita, Giordano, Pascoal Pano e o engenheiro Carone, 1949

Depois, não agüentou ver o trem ser lotado de carcaças, eixos, engrenagens de trator. Quando começaram a carregar, deu as costas, agora um pouco curvadas, e se foi. A tristeza alimentava uma gastrite de anos. O assunto morreu, a ilusão foi enterrada.

Emílio estabelecera um princípio: o homem, para ser mais útil a si, à família e aos pais, precisa saber mais, porque só assim valerá mais; todavia, para estar apto a receber mais conhecimentos, precisa estar saudável. Em 1947, instituíra-se a Caixa Beneficente da Romi, antecessora dos atuais convênios de assistência médico-hospitalar. O empregado entrava apenas se queria, pagando 1% do salário. A empresa, de sua parte, contribuía com o equivalente a 2% do ordenado do associado. Essa idéia evoluiria até culminar, dez anos depois, na Fundação Romi.

Entrementes, Olímpia e Emílio partiram para a Itália, que não viam desde aquele distante 1924. Não estiveram nem em Siena nem em Rapolano Terme, onde a mãe e o pai dele tinham nascido, mas depois Emílio doaria um órgão à igreja de Rapolano, recebendo homenagens do *paese*.

De volta ao Brasil, retomaram o cotidiano intenso. Olímpia visitava as parturientes, presenteava, via do que precisavam. Bem informada, lia os jornais. Emílio pegava apenas *O Estado de S. Paulo*, passava os olhos pela seção de economia e ia embora. Como sempre, gostava era de circular pelas oficinas, pátios e depósitos. Conhecia os funcionários, conversava, exigia, bronqueava, ensinava.

Acompanhando a expansão da Romi e a própria modernização do país, Santa Bárbara parecia destinada a tornar-se pólo industrial. Chegavam mais e mais famílias, crescia a população. Entretanto, faltava escola, moradia, médico, estrada, esgoto, água. As cheias do ribeirão dos Toledos traziam nuvens de pernilongos. Eram problemas que exigiam urgentemente solução.

Administrador bem-sucedido, conhecido no país todo, foi inevitável que cooptassem Emílio para a política. Nas incessantes viagens, ele tinha contato com a cúpula governamental, acesso a secretários, prefeitos, ministros, banqueiros. O homem ideal para a prefeitura.

Em 1951, líderes políticos se decidiram pela candidatura de Emílio, mas não foi fácil fazê-lo aceitar. Discutiram, negociaram, apelaram para seu espírito cívico.

Emílio levou a questão para casa. Olímpia horrorizou-se, não queria nem saber.

– Políticos?! Nunca fomos, não queremos ser! Não precisamos deles!

Mas acabaria cedendo:

– Não podemos esquecer que a cidade nos acolheu bem. Já que é para ser, vou dar minha contribuição.

Como de hábito, ela ficou na retaguarda, firme.

Emílio em campanha com seu assessor, Dirceu Dias Carneiro (à esquerda), 1951

A coligação partidária reunia tendências tão antagônicas como o PTB e a UDN, e Emílio recebeu 1674 votos, contra 499 do concorrente. O vice era o médico e amigo Domingos Finamore.

A posse foi em 1º de janeiro de 1952. O nacionalista Getúlio Vargas voltara à Presidência da República um ano antes, agora pelo voto popular. Nogueira Garcez era governador do estado.

Em Santa Bárbara, Emílio começou fazendo uma reforma administrativa, criando diretorias para dar agilidade aos processos.

Racionamento de água era habitual. Só o centro estava bem servido; a periferia vivia de poços. Mas, em setembro, entendimentos com a Caixa Econômica Estadual renderam um grande empréstimo para construir reservatório de 640 mil litros, assentar dez quilômetros de tubulação, estabelecer estação de tratamento, bombas, hidrômetros. No fim do mandato de Emílio, a cidade inteira estaria atendida.

Estrada era essencial. Santa Bárbara vivia isolada, com acesso precário. Para Emílio, acostumado à iniciativa privada, era difícil trabalhar com as limitações do setor público, sobretudo quando havia tanto a fazer. Impacientava-se com os entraves burocráticos e, muitas vezes, era arbitrário. Acompanhado de um peão, andava pelo município e fincava bandeirinhas por onde passaria estrada, dizendo:

– É aqui!

Fazia isso em terrenos ainda por desapropriar. Brigava e chegava ou não a acordo. Tinha um Studebaker novinho, que enfiou pelos canaviais, atoleiros, buraqueiras, até quase destruí-lo.

Precisava de equipamento. Pediu, não havia. Foi ao DER em Campinas:

– Tenho que abrir e consertar estradas, mas sem máquinas não é possível.

– Nem queira saber, estamos na mesma situação…

Emílio olhou pela janela:

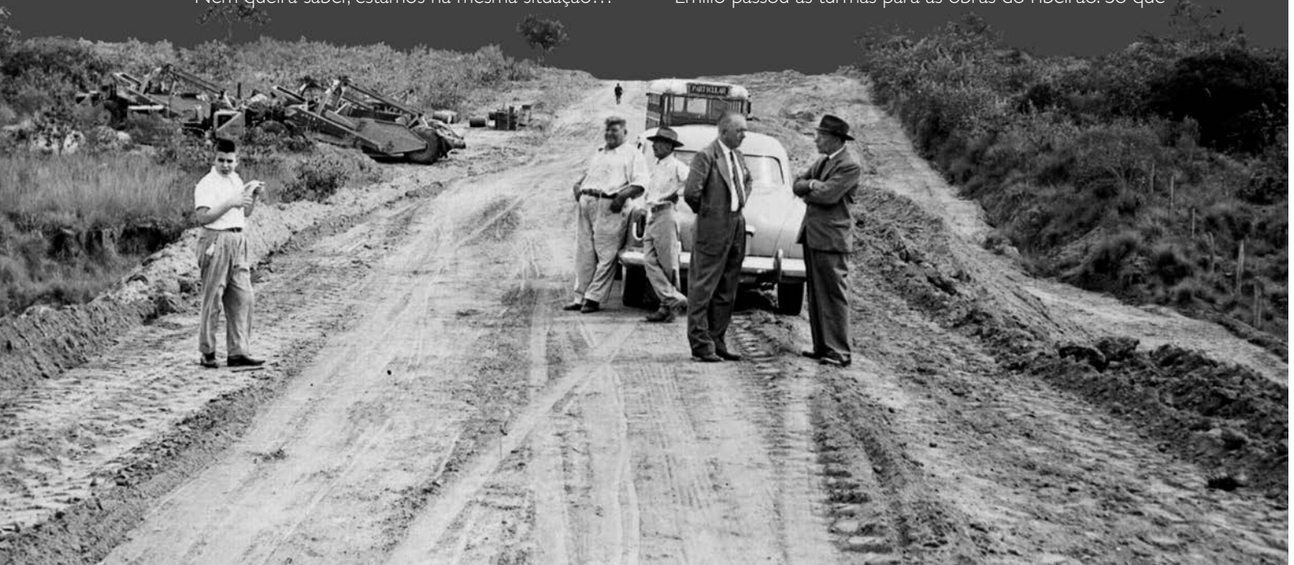
– Mas e aqueles tratores? E aquelas máquinas?

– Quebrados. São importados, não têm peça.

– Não têm? Então me dá aqui!

Levou-os, consertaram na Romi, abriram a estrada que vai a Capivari, Rio das Pedras, Monte Mor. Recuperaram ainda as vicinais de sítios, fazendas, usinas. Delimitaram a zona urbana, com plano diretor, principalmente para controlar os muitos loteamentos abusivos. Abriram a avenida Monte Castelo. Iniciaram o assentamento de esgoto. Agora, uma fossa OMS filtrava e transformava o detrito em adubo, que virava fonte de receita.

Estavam instalando a rede de esgoto, e os peões eram autônomos, diaristas. Aí, faltou tubulação. Estava comprada, mas demoravam a entregar. Enquanto isso, para não dispensar o pessoal nem pagar salário sem que trabalhassem, Emílio passou as turmas para as obras do ribeirão. Só que



Página anterior: construção da rodovia Santa Bárbara–Capivari, década de 1950. Emílio está à direita

Ao lado: visita do governador Lucas Nogueira Garcez (à esquerda de Emílio) Abaixo: leilão de máquinas-ferramentas em Nova Jersey, 1946. Carlos está na primeira fila, à esquerda

Página anterior:
Emílio, década de 1950

um vereador foi fazer denúncia em São Paulo, alegando que o prefeito desviava verba, pois o dinheiro de uma obra não podia ser usado em outra. Veio um fiscal, e Emílio explicou a situação. O fiscal contrapôs:

– Mas houve denúncia, é a lei, imagine se todos resolverem fazer a mesma coisa… O tal vereador vai ficar batendo na mesma tecla…

– Pois o senhor sabe que, se esse vereador entrar pelo tubo, infecciona o esgoto?! – disse Emílio, que às vezes tinha estopim curto. – Deixo o pessoal parado, ganhando? Mando embora? Atraso a obra?

Acabou ganhando a parada.

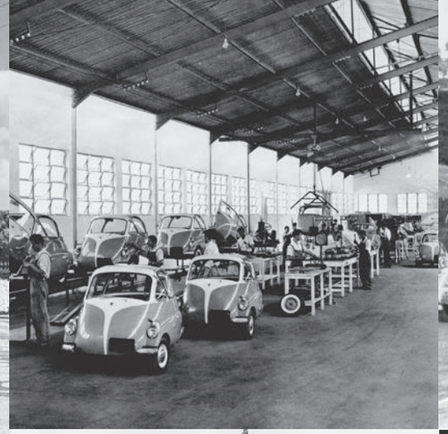
Acordos com a CPFL levaram luz à maioria das vilas. Acelerou-se a construção de escolas e, em terreno doado pela Companhia Industrial e Agrícola Santa Bárbara, iniciaram-se as obras do Ginásio e Escola Normal, que depois receberia o nome de Emílio. Quando Jânio assumiu o governo de São Paulo, o ginásio estava pela metade. Por ordem do novo governador, a Fazenda estadual não liberava a verba para terminar. Emílio bancou do próprio bolso, garantindo:

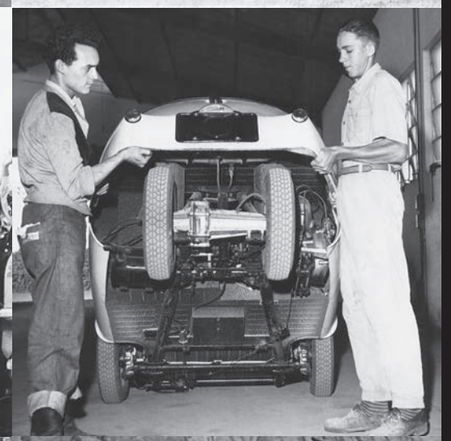
– Uma hora me pagam. Só não posso parar agora! Se paro, isto nunca mais acaba.

Fez assim até que voltou a entrar dinheiro do governo e o reembolsaram.

Em seu mandato, a receita nominal do município cresceu 80%. No fim de 1955, quando deixou a prefeitura, a cidade tinha quase 30 mil habitantes e estava urbanizada, pronta para o futuro.

Emílio já recebera a comenda católica da Ordem de Santa Maria de Belém, e as pessoas passaram a chamá-lo de comendador, mas ele não parecia ligar muito para o título. Retomou as atividades na empresa, onde o ano seguinte seria de concretização de um sonho. E o que era Américo Emílio Romi senão uma oficina de sonhos, a mente sempre ágil e desperta?





O PRIMEIRO AUTOMÓVEL BRASILEIRO

Folheando uma revista italiana, Chiti leu e releu, superinte-ressado, uma reportagem sobre um pequeno carro recém-lançado, o Isetta, que se ajustava como uma luva à idéia que ele e Emílio vinham considerando – fabricar um carro utilitário, barato, econômico. Sobretudo, um veículo acessível às pessoas de baixa renda, fazendo crescer o mercado e a riqueza nacionais. Em nosso país, havia um clima novo, aberto a experimentações, ousadias. Era terreno propício para lançar sementes.

O Isetta nascera de um conceito do engenheiro aeronáutico Ermenegildo Pretti e de seu assistente Pierluigi Raggi. Os primeiros protótipos começaram a circular em 1952. Eram produzidos pela Iso Rivolta em Bresso, província de Milão. Em 1953, a empresa lançou o Isetta, nome que significa "Pequeno Iso". Pretti trouxe todo o seu conhecimento de aerodinâmica e o utilizou no carro. O design, finalizado por Giovanni Michelotti, era revolucionário, em forma de gota d'água. Possuía uma característica marcante: uma única porta, frontal. O Isetta acomodava duas pessoas; com algum aperto, três. Tinha 2,25 metros de comprimento por 1,40 de largura, com chassi tubular e carroceria de aço, pesando 330 quilos. O motor, de dois cilindros com apenas uma câmara de combustão (dois tempos, 236 cilindradas), desenvolvia 9,5 HP. O consumo era reduzido: trinta quilômetros por litro.

A bitola traseira correspondia a menos de metade da dianteira. A transmissão se fazia por corrente dúplex, e, como as rodas motrizes eram próximas, dispensava-se o diferencial. Câmbio de quatro marchas à frente e uma a ré. O veículo era de fácil manutenção e podia transitar mesmo nas piores estradas e ruas, em qualquer tempo.

Muito robustos, dois Isettas participaram das Mil Milhas de 1954 e obtiveram um resultado considerado incrível: 79 quilômetros por hora, média mais elevada que a da OM, vencedora da primeira edição da prova. O carro obteve grande sucesso na Europa ocidental, sobretudo na Alemanha, país em que a BMW fabricaria centenas de milhares de exemplares.

Chiti sugeriu:

– Por que não trazemos um ou dois Isettas?

Almoço em família, década de 1950
Abaixo: Romi-Isetta de corrida, preparado pelo mecânico Emílio Comino, para o corredor Neville Hoff

A velha curiosidade, a ousadia que era parte do gene familiar. Queriam ver, peça por peça, como haviam sido construídos os carros. Nada era impossível para esses dois homens. Se tinham aprendido a fazer arado, torno e trator daquele jeito, por que não automóvel?

Em junho de 1955, Emílio e Chiti embarcaram para a Europa. No avião, Emílio sentiu muita náusea e dores agudas no peito. Achou ter sido aquela gastrite que o exasperava. Foi examinado em Milão, e descobriu-se que sofrera um pequeno infarto. Os médicos o obrigaram a internar-se. Chiti foi negociar com a Iso e obteve a concessão para produzir o carro no Brasil.

Recomendaram que Emílio não viajasse de avião. Assim, voltaram de navio. Embarcaram no *Augusto C* e chegaram em 27 de agosto. No dia seguinte, o *Diário de S. Paulo* estampava: "Será lançada até o fim do ano a primeira série de automóveis de fabricação nacional". Fotos mostravam um Emílio sorridente e bem-disposto. O nome do futuro veículo? Romi-Isetta.

O país vivia uma transição desde o suicídio de Vargas, ocorrido em agosto de 1954. Nas eleições presidenciais de outubro de 1955, venceria o mineiro Juscelino Kubitschek, figura carismática, de sorriso contagiante. JK tinha plataforma desenvolvimentista, com papel-chave para a industrialização acelerada, sobretudo no setor automobilístico. Para tanto, atraiu com incentivos e isenções o capital estrangeiro. Os resultados seriam impressionantes: a produção industrial, descontada a inflação, cresceria 80% até 1961; no caso da indústria de material de transporte, 600%.

Mas, quando essa política ainda não rendera nenhum fruto e todos os demais fabricantes continuavam na fase dos estudos, nasceu um produto que logo cairia no gosto do público e da mídia. Não fora possível, é verdade, comercializar o Romi-Isetta ainda em 1955. Fez-se necessário reequipar a fábrica (que, entretanto, continuaria tendo nos tornos a atividade primordial), resolver o suprimento de material sofisticado (como alumínio e plexiglás) num mercado fornecedor incipiente, introduzir normas e padrões muito mais rigorosos que os habituais na indústria brasileira de então. Seria mais um desafio para Emílio, Chiti, Giordano, Álvares, Romeu e os incontáveis colaboradores e amigos da Romi.

E mais uma vitória.

Romi-Isettas em frente ao aeroporto Santos Dumont, Rio de Janeiro

Páginas 88-89: lançamento do Romi-Isetta em São Paulo, 1956

Página seguinte: cena do filme Absolutamente certo *(1957), com Anselmo Duarte e Odete Lara*

Em 30 de junho de 1956, Emílio e Olímpia se levantaram cedo como sempre, tomaram café, arrumaram-se e foram para a fábrica. O clima era de festa.

– Parabéns, comendador! – saudavam os operários.

Dirigiram-se ao pavilhão de montagem. Emoção, expectativa. Chiti apontou para a ponta da linha de produção. Emílio ficou com a voz embargada.

À frente deles, o Romi-Isetta número um.

Aplausos. Emílio estava comovido, paralisado de contentamento. Chiti, eufórico, sentia a taquicardia. Emílio e Olímpia entraram no carro, ele fechou a (única) porta, deu a partida e rodou pelo pavilhão.

Continuavam os aplausos. Estava lançado o primeiro carro realmente brasileiro.

À proeza técnica, seguiu-se a mercadológica. Chiti, em conjunto com seu secretário, Mário Pacheco Fernandes, orquestrou uma campanha publicitária e promocional que fez do Romi-Isetta uma coqueluche. Em 5 de setembro, houve um triunfal desfile dos carrinhos pelo centro de São Paulo (tipo de evento que, pelos meses seguintes, se repetiria em várias outras grandes cidades). Dez dias depois, já haviam sido vendidos 540. Em outubro, revistas e jornais começaram a publicar anúncios com um slogan que ainda traz saudades: *O lado bom da vida é o lado de dentro de um Romi-Isetta.*

A demanda e a repercussão superaram todas as previsões. Entusiasmada, a Romi anunciava que, em 1957, fabricaria igualmente camionetas e furgões, com as mesmas características de simplicidade e economia. Também em 1957, o Romi-Isetta iria ao cinema. Naquele ano, Anselmo Duarte e Odete Lara estrelaram a comédia romântica *Absolutamente certo*, um grande sucesso. No filme, o carro de Odete era um Romi-Isetta, que acabou sendo uma das grandes atrações.

A carreira cenográfica do Romi-Isetta estava longe de terminar, pois apareceria em filmes de Mazzaropi e, veremos, num seriado de TV. Marketing que funcionava bem.

Em 1957, o capital da Romi era da ordem de 1 bilhão de cruzeiros. No ano anterior, a empresa faturara 350 milhões, tendo vendido mais de 2 mil tornos, ou 85% do total fabricado no Brasil, sempre introduzindo inovação tecnológica. Nas instalações de Santa Bárbara, atuavam novecentos operários e 150 técnicos supervisores, já num espaço de 23 mil metros quadrados com 250 máquinas operatrizes.

A FUNDAÇÃO ROMI

Em 1957, num gesto sem precedentes, Emílio e Olímpia doaram todos os bens à Fundação Romi. Acabavam de criá-la, e ela se tornaria a menina-dos-olhos de Emílio. Em 29 de junho, todos se reuniram para ouvi-lo fazer seu discurso, descontraído, coloquial. Começou pela parábola cristã do amo que foi viajar e chamou dois servos, dando um quinhão de ouro a cada um, para que o guardasse ou o fizesse frutificar. O primeiro enterrou seu quinhão e não trabalhou, nada plantou; ocioso, viveu de caridade. O outro deu duro, plantou, criou ovelhas, encheu o celeiro, fez o quinhão multiplicar-se. O amo voltou, viu a inércia do primeiro servo e lhe pediu o quinhão de volta. Do outro, ativo e competente, o amo nada quis, recompensando-o ainda com a liberdade.

A fundação resultava dos dez anos de experiência com a Caixa Beneficente. Agora, Emílio reconhecia:

– Caminhei pelo mesmo caminho. O Senhor confiou algo às minhas mãos, aos meus filhos, aos meus companheiros. Não digo servos, digo companheiros. Trabalhamos longas jornadas, e aí está o resultado. Então, o Senhor diz agora ao seu servo, aos meus companheiros: "Aqui está o quinhão, para que possa esta Fundação servir de amparo a todos aqueles que necessitam – a criança pobre, a viúva, o órfão, o aleijado. É o recurso para quem nasce, para quem morre, para quem estuda, para o esporte, para a aprendizagem de um ofício, para amanhã se defenderem na vida…"

Estabelecia-se ali a filosofia que nortearia a Fundação Romi. Era como se Emílio estivesse colocando na linha de montagem todos os componentes para que, lá na frente, saísse um produto essencial: a assistência completa ao trabalhador. Mesmo que as utopias não se realizem durante uma existência, a idéia, uma vez lançada, fica. Haverá sempre um segundo servo para fazê-la germinar.

Página anterior: inauguração do Centro de Aprendizagem Senai, obra da Fundação Romi, 1958

Centro de Aprendizagem Senai, 1958

Página anterior: John Herbert e Eva Wilma, casal-propaganda do Romi-Isetta no fim dos anos 1950

Carlos e Emílio, década de 1950

NA VIDA, É PRECISO TENTAR

Veio 1958, e o Romi-Isetta continuava sendo assunto, estava por toda a parte. Em janeiro, Emílio, Chiti e Romeu lideraram uma caravana de 33 desses veículos, que, dirigidos por famosos como Anselmo Duarte, foi de São Paulo ao Rio, sendo recebidos pelo prefeito Negrão de Lima e muitas personalidades. Sucesso estrondoso.

Mas ninguém contribuiu mais que o casal Eva Wilma e John Herbert para divulgar o Romi-Isetta. Naquele tempo, os dois estreavam na TV o seriado *Alô, Doçura* e eram queridíssimos pelo público. Para um carro tão amado, que melhores garotos-propaganda?

As pessoas se acostumaram a vê-lo pelas ruas, esperto, aproveitando qualquer brecha para estacionar. As mulheres adoravam ser paqueradas a bordo de um. Rompia-se mais uma vez o preconceito do "Se é brasileiro, não presta", o qual sempre foi instilado por interesses que não os nossos. E, se no início o Romi-Isetta era 70% nacional, esse índice agora só fazia aumentar, com componentes não apenas da Romi, mas também da Saturnia (acumuladores), Sueden (molas), Tecnogeral (chassi e carroceria), Amortex (amortecedores), Same (material elétrico), Orion (peças de borracha), Blindex (pára-brisa), Djalma (limpadores de pára-brisas), Probel e Plexon (assentos e estofamentos) e Pirelli (pneus).

Chiti se mudou para São Paulo, casou com Suzana, foi morar em casa alugada. Emílio se deu conta de que a maior parte da família morava do mesmo jeito. Nisto, Chiti se lembrou do vasto terreno quase desocupado junto à fábrica. Desde 1946, existia ali uma vila construída para funcionários graduados, vinte casas em duas alamedas. Na realidade, era um parque cheio de vegetação original, mais pacas, capivaras,

Página anterior: publicidade do Romi-Isetta

Setor de desenho da Romi

cotias, veados, jaguatiricas, cágados, araras, papagaios e outras espécies que Emílio transpusera para lá. Chiti sugeriu: por que não construir na parte mais alta casas para a própria família Romi? Foram mais longe, constituindo um misto de kibutz com moderno condomínio. Haveria também casa de hóspedes, seção de serviços, piscinas, quadras de tênis. Chiti definiu o estilo arquitetônico – modernista – e chamou o artista plástico italiano Poletti para criar esculturas, pinturas e um vitral. Na época, Rebolo tinha uma empresa de pintura domiciliar, e foi essa empresa que pintou o interior das casas.

Assim surgiu a Vila Romi. Em janeiro de 1959, Romeu disse ao pai que logo se mudariam para lá. Emílio respondeu:

– Não, filho, eu não vou morar aqui… Isto não vai ser para mim…

Romeu ficou abalado com o tom melancólico e peremptório do pai.

Em junho de 1958, Emílio embarcou para a Europa, misturando trabalho e férias. Ia com Olímpia, Chiti e Julieta. Esteve na Alemanha, na BMW, discutindo detalhes do Romi-Isetta e de novos contratos. Foi para a Itália, olhou máquinas, reviu Brescia, passou por Pistóia, Bolonha, Ravena. Os tornos da empresa já eram exportados para 53 países, e o Romi-Isetta circulava pelo Brasil. Quando 1959 começou, ele alcançava os 78% de nacionalização. Entretanto, ainda que fosse fabricado até 1961, o projeto já estava condenado, e os Romi sabiam disso.

Da calma e fria perspectiva de muitas décadas depois, Chiti explica que as próprias diretrizes governamentais inviabilizaram a produção. Os veículos de capacidade inferior a quatro passageiros haviam sido excluídos dos grandes benefícios fiscais, cambiais e financeiros que se concediam aos outros. Por exemplo, todas as demais montadoras

Fachada das Máquinas Agrícolas Romi, década de 1950

Página seguinte: Emílio e Olímpia (à esquerda) em Madona del Tufo, Itália, 1958

adquiriam divisa estrangeira sem limites, à taxa de quarenta cruzeiros por dólar; já a Romi tinha de pagar entre 230 e 250 por dólar nos leilões da moeda americana. Em tais circunstâncias, os concorrentes importavam 60-70% do conteúdo dos carros que produziam, mas isso custava muito menos que os 18% ainda importados para um Romi-Isetta. Punia-se o mérito.

Emílio ficou abalado? Não. Houve, sim, a sensação desconfortável que vem quando estamos num belo sonho, acordamos e a realidade nos cai em cima. Mas a experiência foi gratificante. É Chiti quem faz uma panorâmica, hoje, radiografando o momento que vivíamos no Brasil:

– Tínhamos razão quando quisemos entrar na produção de automóveis, pensando num carro de modestas proporções e reduzido consumo. O que se vê hoje senão carros mais compactos e uma preocupação cada vez maior com a questão da gasolina, do petróleo, da busca de soluções alternativas? Cinqüenta anos atrás, estávamos avançando no tempo.

Havia a certeza de que a iniciativa estimulara outros. Provou-se, enfim, que se podia produzir um carro brasileiro moderno, que aliava economia a qualidade. E ficou o culto do Romi-Isetta. No dizer das muitas pessoas que ainda o admiram, é um carrinho cuja garagem é o coração.

A empresa estava ajustada. Dos filhos, só Julieta não atuava na Romi (mais tarde, teria seu negócio próprio, junto com os filhos). O administrador Emílio procurava incutir conceitos que continuam se ajustando perfeitamente a nossos tempos: (1) nunca se ache em situação de precisar do governo; (2) nunca pegue emprestado em banco – com os juros, acaba falindo; (3) tenha cuidado com o caixa; a empresa pode ser sólida e possuir

Família Romi: em pé, Julieta, Giordano, Romeu, Carlos e Álvares; no Romi-Isetta, Olímpia e Emílio, anos 1950
Abaixo: Carlos Chiti embarca para a França, Itália e Alemanha, 1957

Página seguinte: em Campinas, o carrinho cruza com o transporte mais popular da época – os bondes, que desapareceriam das ruas da cidade

patrimônio excepcional, mas, se não tiver dinheiro para cobrir obrigações imediatas, qualquer perna-de-pau poderá requerer sua falência…

Infernizado pela gastrite, parou de consumir carne, preferindo verduras e frutas. E prosseguiu no trabalho, sempre presente. Quase não ficava mais no pequeno e austero escritório. Seu lugar era entre as máquinas, ainda cheio de projetos. Para implementá-los, fazia como fizera a vida inteira: reunia pessoas-chave, conversava, induzia sutilmente, até os interlocutores terem a certeza de que esta ou aquela idéia partira deles. Os filhos se abismavam:

– Mas, pai, o mérito é seu!

E ele, sagaz:

– Ninguém gosta de só cumprir ordens. Transformem seus companheiros em co-participantes, co-responsáveis. Porque a idéia é boa e eu a quero bem-feita. Se cada um acreditar que ela nasceu dele, vai se empenhar. Só assim dão o máximo para alcançar o sucesso. É o que eu quero.

Emílio, década de 1940

TRISTEZA

Sexta-feira, 13 de março de 1959. Lá pelas 21h, Olímpia viu o marido inquieto, sôfrego, passando a mão na cabeça.

– É a gastrite?

– Não sei dizer. Uma ruindade na cabeça, tonturas. Uma sensação curiosa, mal-estar. Estou ansioso.

– Problema na fábrica?

– Nada além do normal. É aqui dentro, uma aflição incômoda.

– Vamos chamar o médico.

– Acho que não é o caso, deve ser indisposição. Vamos esperar mais.

Olímpia se lembrou da viagem de 1955, quando o coração dele rateara no vôo para a Itália. Agora, estavam sozinhos em casa. Preocupada, mandou chamar Álvares. Ele chegou e conversou com o pai. Emílio se acalmou, resolveu deitar, o filho foi embora.

Romeu viajara para visitar a noiva, Anna Maria, em Piracicaba. Retornou por volta das 23h, viu a mãe abatida, preocupada. Ela explicou o que acontecera.

– Seu pai teve uma indisposição, pareceu séria…

– Não chamaram o médico?

– Íamos chamar, a crise passou. Mas ele está esquisito.

Emílio estava quieto na cama, como que encolhido. Virou-se para Romeu, e este reparou na palidez.

– Como está?

– Melhor.

– Vamos chamar o médico.

– Passa, vai passar. Pode ser cansaço, já não sou mais um moço e me esqueço disso.

– Alguma dor?

– Dor, não. Só uma sensação impertinente. Não sei dizer o que é.

Impertinente. Era a impaciência típica de Emílio. Conversaram, e, de súbito, Emílio perdeu a fala. Tentava articular, a voz não saía. Seu olhar era interrogativo, assustado. O filho correu para a sala. Eram 23h30.

– A crise voltou, parece bem séria. Vou buscar o dr. Felício!

Felício Fernandes Nogueira morava pertinho. Voltaram num instante, e o médico foi examinar Emílio.

– O melhor é providenciarmos a internação, para definir o quadro.

– E…?

Olímpia ia perguntar algo. Os recursos médicos de Santa Bárbara não eram muitos.

– Vamos para Campinas – disse o dr. Felício.

Ligaram para a Beneficência de Campinas, onde o diretor, José Aboim Gomes, era um amigo. Custaram a localizá-lo, pediram ambulância, só puderam sair às 8h. Álvares cuidou de contatar os outros irmãos.

O trânsito na estrada estava tranqüilo. Deitado na maca, sem poder falar, Emílio tinha breves instantes de lucidez. A ambulância disparava, diminuía a velocidade, voltava a correr, ligava a sirena aqui e ali.

Romeu olha para a mãe, depois para o pai. De repente, lembra-se da conversa na Vila Romi, poucos meses antes. Teria Emílio intuído que o fim estava próximo?

Olímpia vela pelo marido. Ele abre os olhos – será que a vê? Emílio fecha outra vez os olhos. Olímpia reza, está acabrunhada. Foram 42 anos de vida em comum, com altos e baixos, partilhando tudo. Tinham descido ao fundo do poço e retornado. E agora, para onde ele vai? Para onde foi a voz de Emílio?

A ambulância parou, o enfermeiro e Romeu começaram a retirar a maca. O dr. Aboim chamara Aderbal Tolosa, neurologista de renome. Seguiram direto para os exames. Logo chegaram Giordano, Carlos, Álvares, Julieta e o marido, João Zanaga. Uma espera ansiosa. O dr. Tolosa voltou depois do que pareceu uma eternidade.

– É grave – comunicou.

– Muito?

– Trombose cerebral. Irreversível.

As pessoas chegavam, grupinhos se juntavam. No ar, o desânimo, mas também a esperança – Emílio superava tanta coisa na vida! Quando estava no zero, revertia tudo. Quem sabe ainda encontrava aquelas forças? Em Santa Bárbara, comoção e descrença, como se a cidade estivesse ficando órfã. As linhas para Campinas se congestionaram o sábado inteiro, amigos partiam para a Beneficência.

Na UTI, Emílio não reagia. As pessoas em silêncio, ninguém sentia vontade de falar.

Às 3h de domingo, um enfermeiro entrou na saleta onde esperavam. Não precisou dizer nada. A família se entreolhou, Olímpia se viu abraçada. Mesmo sofrendo muito, manteve a serenidade, dona da situação. Pediu a Romeu e ao genro que fossem providenciar o caixão, a Álvares e Giordano que organizassem o funeral. O corpo seguiu para Santa Bárbara às 8h. Milhares o esperavam quando o carro parou na General Osório, 541, onde Emílio morava.

Vinha gente de todo lado, a cidade inteira, comprimindo-se nas ruas. Por volta das 14h, o corpo foi levado para a Câmara. Todos queriam estar uma última vez com Américo Emílio Romi.

Olímpia mergulhou numa situação que a deixou confusa e, ao mesmo tempo, confortada, porque se estampou o tamanho da generosidade do marido. Desconhecidos se aproximavam, apertavam-lhe a mão, murmuravam:

Página ao lado: Emílio na fábrica, década de 1950

O enterro, Santa Bárbara d'Oeste, 1959

– A senhora não sabe quem sou, mas seu Emílio me deu emprego…

– Seu Emílio me emprestou dinheiro…

– Seu Emílio me aconselhou num momento de desespero…

– Seu Emílio me financiou a casa…

Isso se repetiria por dias e meses. Eram centenas de pessoas gratas por uma ajuda, um apoio, uma simples palavra amiga. Aquela gente partilhava a dor de Olímpia e da família e, ao dividir, tornava mais leve a tristeza. Emílio não era só o grande empresário. Era também a pessoa de pequenos gestos e palavras que haviam tornado um pouco melhor a vida dos outros. Os reveses, em vez de torná-lo amargo e ressentido, tinham despertado nele a solidariedade.

O cortejo partiu às 17h. Ouvia-se apenas o ruído surdo dos passos quase ritmados de 15 mil, 20 mil enlutados. Na lápide, a oração de S. Francisco, a favorita de Emílio.

Pois é dando que recebemos.
É esquecendo-nos que nos encontramos.
É perdoando que somos perdoados.
É morrendo que ressuscitamos para a vida eterna.

NÃO SE DEIXOU PERECER AQUILO
QUE É PARA SERVIR A TODOS...

Olímpia seria a primeira a instalar-se na Vila Romi. Depois viria Giordano; e Romeu, já casado com Anna Maria; e Álvares, que também já estava casado com Flora Sans e cujo primeiro filho se chamava Américo Emílio Romi Neto.

– É uma responsabilidade carregar esse nome – dizia carinhosamente Olímpia.

Ela se tornou a matriarca da Vila. Gostava de andar, plantar, tratar com o jardineiro, cuidar de tudo nos mínimos detalhes. Preocupada com o preparo do almoço, a mesa bem posta, o absoluto rigor com a limpeza. O momento da refeição era sagrado. Ensinou receitas a d. Antônia, a Tonica, que, mais de cinqüenta anos depois, ainda cozinha para a família.

Exigente, Olímpia também deixava transparecer a ternura. Certa tarde, olhando para o céu, reparou nas nuvens.

– Olha, parece o céu da Toscana no inverno! – disse a um dos netos, tomada de nostalgia. – Lá tem umas nuvens assim, afiladas… Não são redondas como as nossas…

Menos de um ano após a morte de Emílio, o Romi-Isetta viveu a consagração. Em 2 de fevereiro de 1960, vindos de todos os pontos do país, carros de fabricação brasileira chegaram à nova capital – Brasília. Era a Caravana da Integração Nacional, recebida por JK. Na chuva, o presidente subiu num Romi-Isetta, de capota aberta, e desfilou pelas ruas enlameadas.

– A viagem que acabais de fazer é a da libertação do nosso território – discursou o presidente. – O Brasil se desvencilhou de suas prisões, de suas limitações, dos obstáculos e barreiras, e empreendeu uma viagem que é a própria viagem do encontro nacional.

No que ele dizia, havia muito simbolismo também para a Romi, para a emancipação que – com aquele carrinho valoroso e, sobretudo, com o trabalho de décadas no desenvolvimento de máquinas-ferramentas – a empresa significara para o Brasil.

Em 1962, a razão social mudou outra vez, para a atual designação, Indústrias Romi SA. Dois anos depois, mais simbolismo, mais comoção: a Confederação Nacional das Indústrias concedia o primeiro dos prêmios Industrial do Ano. O agraciado: Américo Emílio Romi, em homenagem póstuma.

A Romi seguiu em frente, sempre modernizando-se, aprimorando-se, agigantando-se. Houve mais daqueles momentos tristes que, infelizmente, não se podem evitar. Olímpia Gelli Romi se foi em 1972, aos 78 anos. Álvares Romi a seguiu em 2002, também aos 78. E Giordano Romi em 2005, aos 84 e Carlos Chitti em 2010, aos 95.

Mas o legado fica, a família permanece, a vida se renova. A Romi é hoje a maior indústria brasileira de máquinas-ferramentas (tornos e centros de torneamento e de

Páginas 108 e 109:
Américo Emílio Romi, anos 1950

Emílio e o neto Américo Emílio Romi Neto na Vila Romi, década de 1950

A entrega do troféu Capitães do Progresso, uma homenagem póstuma a Emílio, 1962. Da esquerda para a direita, Romeu, Giordano, Carlos e Álvares

usinagem) e máquinas para processamento de plásticos (injetoras e sopradoras). Em 2011, adquiriu os ativos da empresa Burkhardt+Weber Fertigungssysteme GmbH (BW), tradicional fabricante alemã de máquinas-ferramenta de alta precisão.

Reconhecida por sua capacidade de inovação e pela avançada tecnologia empregada em seus produtos, processos e unidades industriais, ela possui um grande número de patentes de invenções e investe anualmente cerca de 4% de sua receita anual líquida consolidada em pesquisa e desenvolvimento, na busca permanente por melhores soluções para os mercados em que atua.

Quase noventa anos após o começo naquele modesto galpão de terra batida, as instalações fabris se distribuem por nove unidades no Brasil e duas na Alemanha, totalizando mais de 170 mil metros quadrados de área construída, integradas por sistemas CAD-CAM de última geração.

No mercado interno, a Romi comercializa diretamente seus produtos em pontos-de-venda, espalhados pelas principais capitais e pólos industriais, oferecendo ampla gama de serviços de assistência técnica, fornecimento de peças de reposição e engenharia de pré- e pós-vendas. E, presente no mercado externo desde as pioneiras viagens de Humberto Mayrink e Herbert Dresbach em 1944, a Romi tem não só distribuidores em todos os continentes, mas também subsidiárias nos EUA, Itália, Alemanha, Inglaterra, Espanha, França e México.

A Romi, em conformidade com a filosofia do fundador, segue acreditando que o homem é o principal patrimônio de uma empresa. Essa visão permanece mais viva que nunca nos trabalhos desenvolvidos pela Fundação Romi, direcionados para a educação e cultura e totalmente abertos à comunidade.

Vigor, inovação, solidariedade.

É, seu Emílio continua por todos os cantos.

Nove décadas de inovação e pioneirismo

A evolução do nome

1930
Garage Santa Bárbara

1938
Máquinas Agrícolas Romi Ltda.

1954
Máquinas Agrícolas Romi SA

1962
Indústrias Romi SA

Fundada em 29 de junho, a Garage Santa Bárbara, embrião da Romi

Nova razão social: Máquinas Agrícolas Romi Ltda.

Começa a ser usada nas máquinas a marca Imor

Fabricado o Imor modelo TP-5, primeiro torno da Romi

Fabricado o milésimo torno TP-5

Lançados os tornos Imor modelos NTPN e NTCN, muitos dos quais operam até hoje

Lançado o Romi-Isetta, o primeiro carro brasileiro

Lançado o torno Imor modelo MIN, inédito patamar de qualidade

Produção acumulada de 8200 máquinas até aquela data, aí incluídas 1320 unidades exportadas

Fabricação do torno revólver Polimac na antiga unidade fabril de Santo André (SP)

De 14 a 19 de novembro a Romi participa da I Feira da Mecânica, no Ibirapuera

Nova razão social: Indústrias Romi SA

Inaugurada na rua Coriolano, 710, a nova sede paulistana da Romi

Lançada a primeira fresadora universal Imor, modelo U-30

Instalado o primeiro computador na Romi, de 32 kb, ou único na região

Lançado o primeiro torno extrapesado UT-48, com sistema de cópia eletrônica para cilindros de laminação

Lançado o torno Romi modelo HBX, único com variação contínua de velocidades

Produção total acumulada de 41 mil máquinas até aquela data, aí incluídas 5 mil unidades exportadas

Fundidos de qualidade garantem a durabilidade das máquinas, e é inaugurada a nova fundição, a UF-10

Exportado para os EUA o primeiro torno extrapesado UT-50, para cilindros de laminação de até oitenta toneladas

Lançado o torno CN Romi modelo ECN-40

Produção total acumulada de 92 mil máquinas até aquela data, aí incluídas 14 mil unidades exportadas

Jubileu de ouro – cinqüenta anos de muita luta e desenvolvimento

Lançado o torno CNC Romi Galaxy PPL

Inaugurada a UF-14, para fabricar CNC Mach e painéis eletroeletrônicos

Para suprir a falta de técnicos da área no Brasil, inaugura-se na Fundação Romi o prédio do Instituto Técnico de Eletrônica Industrial

Entrega da milésima máquina CNC

Lançados os centros de torneamento Cosmos 10/20/30

Produção total acumulada de 121 mil máquinas até aquela data, aí incluídas 20 mil unidades exportadas

Inaugurada a UF-16, totalmente climatizada, para fabricar centros de torneamento e centros de usinagem

1930 1934 1938 1940 1941 1942 1943 1944 1947 1948 1949 1950 1951 1953 1956 1957 1959 1960 1961 1962 1966 1967 1968 1969 1970 1972 1973 1974 1976 1978 1979 1980 1981 1982 1984 1986 1987 1988 1990

Inaugurada a primeira fundição

Construídas prensas, marteletes e furadeiras para uso próprio

Iniciada a fabricação de 22 modelos de implemento agrícola

A Romi constrói plaina de mesa para fabricar barramentos de torno

Produzidos trezentos tornos TP-5

Exportado para a Argentina o primeiro torno Imor

Mudança para as novas instalações, na atual avenida Pérola Byington, 56, com oito pavilhões de 12 mil metros quadrados

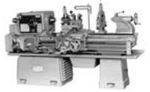
Produzidos 1700 tornos de diversos modelos

Lançado modelo RCN, primeiro torno Imor dotado de caixa Norton

Adquiridas mais cinquenta máquinas-ferramentas na Inglaterra, possibilitando a fabricação de tornos mais precisos

Fabricado o Toro, primeiro trator de projeto brasileiro

Lançado o torno Imor modelo MVN, novo padrão de produtividade, muitos exemplares do qual estão em uso ainda hoje



O casal Américo Emílio e Olímpia cria a Fundação Romi para fomentar a saúde, a educação e o lazer

Estabelecida a linha de montagem do Romi-Isetta, para 1200 unidades/ano

Produção total acumulada de 22 mil máquinas até aquela data, aí incluídas 1380 unidades exportadas

Entregue o primeiro torno pesado Imor modelo TP-100

Inaugurada em Recife a fábrica da Indústrias Romi do Nordeste SA

A partir de 1969, a marca Imor passa a ser gradativamente substituída pela marca Romi

A Romi se torna sociedade anônima de capital aberto, com ações negociadas na Bolsa de São Paulo

Confirmando o pioneirismo, a Romi entrega o torno modelo DCE-480 CN, primeiro do Brasil

Lançados os tornos Pilote e Transpilote, primeiros tipicamente copiadores do Brasil

Lançado o novo logo, com o slogan "A Empresa que já vive o amanhã"

Com a entrega da primeira injetora Romi Reed modelo 300 TD 850, a Romi entra na era do plástico

Inaugurada a UF-11, para fabricar máquinas pesadas e extrapesadas

Inaugurada a UF-15, para ampliar a produção de injetoras Romi

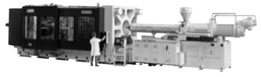
Lançamento da linha de tornos universais Romi 20/30/40, com estilo ultra-moderno criado pelo designer italiano Rodolfo Bonetto

Iniciada a fabricação de CNC Mach para tornos Centur, ECN 40, Galaxy e outros modelos

Entregue o torno CNC Romi Centur 20/30/40, sucesso de vendas, com mais de 4 mil vendidos

Entregue a primeira injetora para termoplásticos Romi com tecnologia CNC

Entrega da primeira Injetora para Termoplásticos Romi da linha TGR, com tecnologia brasileira



Comemora-se a fabricação da 100 000ª máquina – um torno I-30, entregue ao Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo

Lançada a fresadora CNC Romi Interact 4, pioneira no Brasil

1992 Lançados os centros de usinagem Polaris

1993 Lançada a linha de centros de usinagem verticais Discovery

1994 Lançada a linha de injetoras para termoplásticos Primax, com novo padrão de produtividade

1995 Unificado para todas as unidades da Romi o certificado ISO 9001

1997 Inaugurado o Centro de Tecnologia Romi de Máquinas-Ferramenta (CT-MF)

1998 **Produção total acumulada de 138 mil máquinas até aquela data, aí incluídas 25 mil unidades exportadas**

2000 O logotipo Romi é reestilizado para sua forma atual

Setenta anos de Romi, cada vez mais desenvolvendo tecnologia de ponta

Lançada a linha de injetoras de alta velocidade para termoplásticos Velox

2001 No Salão Internacional do Automóvel 2006, em São Paulo, o Romi-Isetta marca presença no estande da Fundação Romi

2002 Lançada a linha de injetoras Primax DP, de duas placas e alta capacidade de fechamento

2003 Lançado o centro Romi de furação e rosqueamento VTC 30, rápido e preciso

Lançada a linha de injetoras elétricas Eletramax, pioneira no Brasil, com menor consumo de energia

2004 Lançado o Romi PH 400, versão 2.0

Lançado o torno extrapesado UT-2000

2005 Cinqüenta anos de lançamento do Romi-Isetta, primeiro automóvel produzido em série no Brasil

50 ANOS 1956 • 2006

Lançada a linha Prática

Lançado o Centur 30D, versão 3.0

2006 Termina a ampliação da UF-16, totalizando 24 100 metros quadrados

Lançada a linha de tornos pesados e extrapesados CNC Centur e UT

As Indústrias Romi SA passam a integrar a carteira do Índice de Ações com Governança Corporativa Diferenciada (IGV), da Bovespa

NOVO MERCADO BOLSA DE VALORES

2007 Lançados os centros de usinagem Polaris

Lançada a linha de injetoras para termoplásticos Primax, com novo padrão de produtividade

Unificado para todas as unidades da Romi o certificado ISO 9001

Inaugurado o Centro de Tecnologia Romi de Máquinas-Ferramenta (CT-MF)

O logotipo Romi é reestilizado para sua forma atual

Setenta anos de Romi, cada vez mais desenvolvendo tecnologia de ponta

Produção total acumulada de 138 mil máquinas até aquela data, aí incluídas 25 mil unidades exportadas

Lançada a linha de injetoras de alta velocidade para termoplásticos Velox

No Salão Internacional do Automóvel 2006, em São Paulo, o Romi-Isetta marca presença no estande da Fundação Romi

Lançada a linha de injetoras Primax DP, de duas placas e alta capacidade de fechamento

Lançado o centro Romi de furação e rosqueamento VTC 30, rápido e preciso

Lançada a linha de injetoras elétricas Eletramax, pioneira no Brasil, com menor consumo de energia

Lançado o Romi PH 400, versão 2.0

Lançado o torno extrapesado UT-2000

Cinqüenta anos de lançamento do Romi-Isetta, primeiro automóvel produzido em série no Brasil

50 ANOS 1956 • 2006

Lançada a linha Prática

Lançado o Centur 30D, versão 3.0

Termina a ampliação da UF-16, totalizando 24 100 metros quadrados

Lançada a linha de tornos pesados e extrapesados CNC Centur e UT

As Indústrias Romi SA passam a integrar a carteira do Índice de Ações com Governança Corporativa Diferenciada (IGV), da Bovespa

NOVO MERCADO BOLSA DE VALORES

2008 Começa em Santa Bárbara a ampliação das unidades fabris de máquinas-ferramentas e máquinas para plásticos e a construção da nova fundição e unidade de usinagem

Na Feira da Mecânica 2008, a Romi apresenta treze novos modelos de máquina

Produção total acumulada de 147 mil máquinas até esta data, aí incluídas 27 400 unidades exportadas

Adquirida a JAC Indústria Metalúrgica Ltda., fabricante de sopradoras de plástico

ROMI JAC

Inauguradas na Europa as subsidiárias Romi Machines UK, Romi France e Romi Máquinas España

2009 Início das operações da UF-82, a nova fundição, com capacidade para produzir 10 mil toneladas

Início das operações da unidade de máquinas-ferramenta pesadas, a UF-19, voltada para Tornos CNC verticais e horizontais de grande porte

A Romi assina acordo com a empresa italiana Lazatti para a fabricação da Mandrilhadora HBM 130T

2010 Lançamento dos Centros de Usinagem Vertical 5 eixos / 5 faces da Linha ROMI DCM 620

Lançamento do Centro de Furação e Rosqueamento ROMI DCM 560 DP

Lançamento dos Centros de Torneamento Verticais da Linha ROMI VTL

Entrega do maior torno vertical fabricado no Hemisfério Sul, o ROMI VT 5000

Lançamento da Sopradora para Termoplásticos ROMI P 5L

Inauguração do Centro de Difusão de Tecnologia – CDT na UF-16

Lançamento da Linha de Sopradoras para Termoplásticos ROMI Maxtec

Inauguração do Sistema Flexível de Manufatura – FMS

Inauguração do Estoque automatizado de peças – Mini Load

Patrocinador Oficial da WorldSkills São Paulo 2015, a maior competição de educação profissional do mundo

worldskills SãoPaulo2015

Lançamento da Linha de Centros de Usinagem Horizontal multitarefa MCT da Burkhardt+Weber

Lançamento da Nova Geração da Linha ROMI D

Inauguração da nova linha automática de moldação da Fundição

2011 Romi anuncia a aquisição da empresa alemã Burkhardt+Weber

Início da operação da subsidiária Romi no México

Comemoração de 150 mil máquinas produzidas

Lançamento das Linhas da Injetoras para Termoplásticos: ROMI P, ROMI EN e ROMI EL

2012 Lançamento da Sopradora para Termoplásticos ROMI C 5TS, uma evolução da linha Compacta

Lançamento dos Centros de Torneamento ROMI GL 400

Lançamento da Linha ROMI T, uma evolução da linha Tormax

Lançamento do Centro de Usinagem Vertical ROMI D 1000AP Direct Drive

Lançamento dos Centros de Torneamento ROMI GL 170G, ROMI GL 350 e ROMI G 550

2013 Inaugurada a Subsidiária Romi Itália

Inaugurado o espaço Romi no ITA – Instituto Tecnológico de Aeronáutica

60 anos do lançamento da Romi-Isetta

ROMI Isetta

2014 Lançamento do Centro de Usinagem Vertical 5 eixos ROMI DCM 620-5X Hybrid, que combina as operações de usinagem e manufatura aditiva (impressão 3D metálica).

Lançamento da Linha de Centros de Usinagem Horizontal MCC, primeiro projeto desenvolvido em conjunto pela Romi e Burkhardt+Weber

2015 Lançado o torno CNC Centur 35D

Lançados os centros de usinagem verticais linha ROMI D

Lançados os centros de torneamento da linha ROMI GL

Lançada a linha de injetoras para termoplásticos Primax H

A Romi assina acordo com a empresa italiana PFG para a fabricação de Centros de Usinagem de Coluna Móvel

Romi completa 80 anos de fundação

ROMI 1930 - 2010

2016 Lançamento da Linha de Centros de Usinagem Horizontal MCC, primeiro projeto desenvolvido em conjunto pela Romi e Burkhardt+Weber

2017 Lançado e entregue o primeiro Romicron®, que tem hoje dezenas de patentes, inclusive no Primeiro Mundo

A UF-10 obtém a certificação ISO 9002

Lançados os centros de torneamento da linha Galaxy 101/20/30/50

Inaugurado o Centro Senai-Fundação Romi Formação de Formadores

Criada a UF-05, para produzir o Sistema Romicron® de usinagem de furos de precisão

Iniciam-se as atividades da Romi Machine Tools, Ltd. em Erlanger, Kentucky, para dar apoio total aos *dealers* da América do Norte

Lançados os tornos verticais multitarefas Romi-Emag VSC, tipo *pick-up*

Inaugurada na Alemanha a Romi Europa, para dar apoio total aos *dealers* da Europa e Ásia

Lançada a linha Discovery M&M, para moldes e matrizes

Lançado o centro de torneamento da linha Romi E, novo parâmetro de produtividade

2018 A Romi comemora 75 anos com o slogan "Tradição em inovar"

Certificação ISO 14001, versão 2004, para todas as atividades da empresa em Santa Bárbara d'Oeste

ISO 14001:2004 Certificate No. 70071

Lançados os SW Power Pack e EZ Flex

Produção total acumulada de 146 mil máquinas até aquela data, aí incluídas 27 mil unidades exportadas

A Fundação Romi completa cinqüenta anos

50 anos Fundação Romi

Ampliada a linha de moldagem manual da fundição

ESTAÇÃO CULTURAL

Iniciam-se as atividades da Estação Cultural, projeto da Fundação Romi

Lançado o centro de usinagem horizontal ROMI PH 630

Lançadas as injetoras de grande porte Primax 1300 e Primax 1500

Editor
Alexandre Dórea Ribeiro

Editora executiva
Andrea M. Santos

Assistente editorial
Gustavo Veiga

Direção de arte
Emanuel Della Nina / Estúdio DBA

Projeto gráfico
Débora Setton / Estúdio DBA

Texto
Ignácio de Loyola Brandão

Revisão de texto
Mário Vilela

Pré-impressão
Bureau São Paulo

Impressão e acabamento
RR Donnelley

Créditos fotográficos
Fundação Romi

Copyright © 2018/DBA Dórea Books and Art

Reservados todos os direitos desta obra. Proibida toda e qualquer reprodução desta edição por qualquer meio ou forma, seja ela eletrônica ou mecânica, seja fotocópias, gravação ou qualquer meio de reprodução, sem permissão expressa do editor.

Impresso no Brasil

DBA Dórea Books and Art

Al. Franca, 1185 cj. 31 • cep 01422-001

Cerqueira César • São Paulo • SP • Brasil

tel.: (55 11) 3062 1643 • fax: (55 11) 3088 3361

dba@dbaeditora.com.br • www.dbaeditora.com.br