

TALLER DE SUEÑOS

AMÉRICO EMÍLIO ROMI,
aventuras de un pionero



Texto de Ignacio de Loyola Brandão

DBA

TALLER DE SUEÑOS

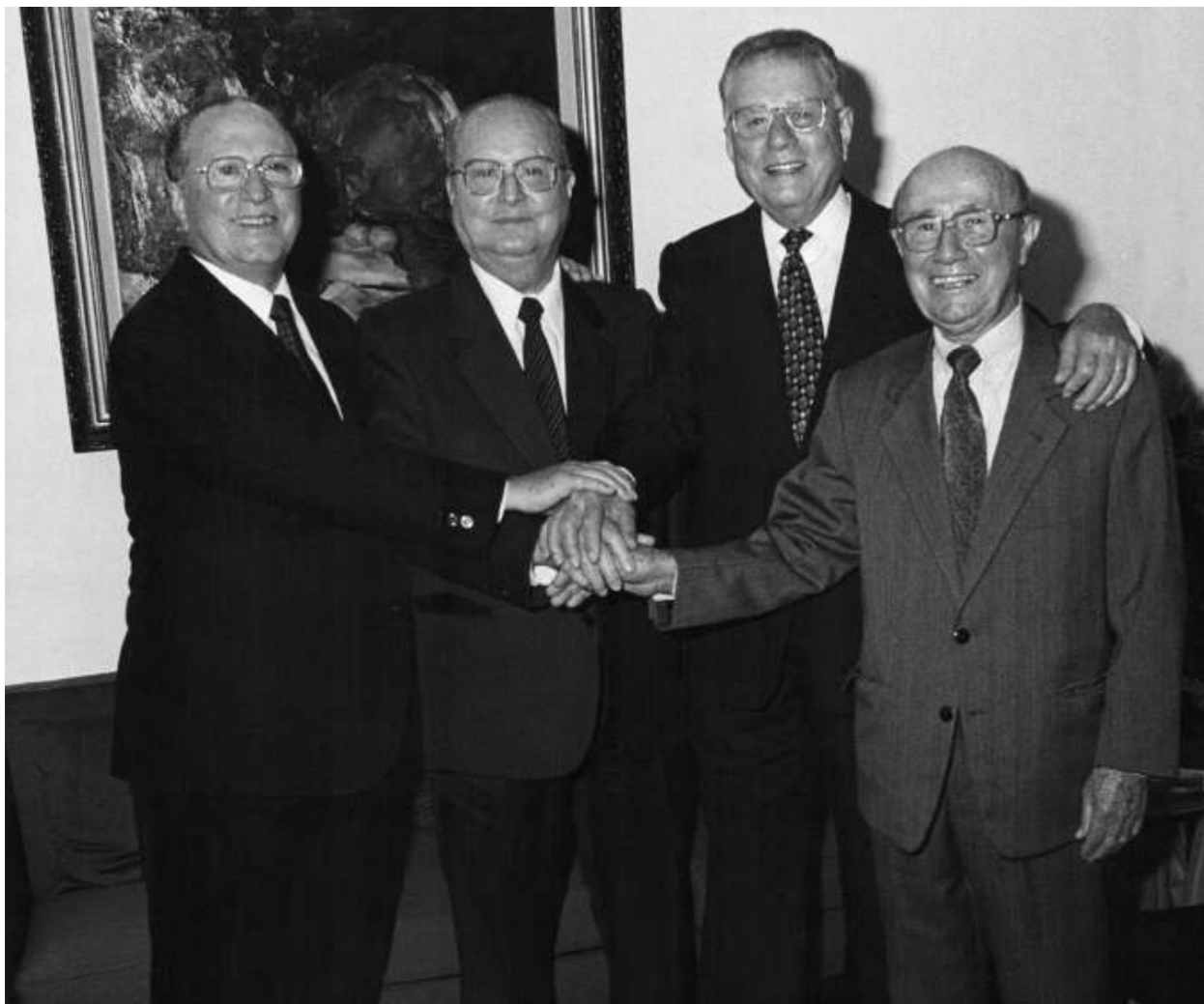
AMÉRICO EMÍLIO ROMI, AVENTURAS DE UN PIONERO



TALLER DE SUEÑOS

AMÉRICO EMÍLIO ROMI, AVENTURAS DE UN PIONERO

Texto de Ignácio de Loyola Brandão



*De izquierda a derecha:
Romeu, Giordano, Álvares y Carlos*

CARO LECTOR:

A lo largo del siglo XX, Brasil sufrió profundas transformaciones, pasando de un país eminentemente agrícola a una de las mayores economías industriales de la actualidad.

La Romi no sólo acompañó ese proceso, sino también ejerció un papel destacado en la concreción de esos cambios: primero, convirtiéndose en la mayor industria brasileña de máquinas agrícolas; después, contribuyendo de modo efectivo a industrializar la nación, al consolidarse como uno de sus mayores fabricantes de bienes de capital.

La historia de esa revolución es lo que se cuenta aquí. El expresivo texto de Ignácio de Loyola Brandão, *Taller de sueños – Américo Emílio Romi, aventuras de un pionero*, atiende a nuestro deseo de que la historia de la Romi y de sus fundadores llegue a las manos no sólo de nuestros trabajadores, clientes, proveedores y accionistas, sino también a la comunidad en general. La lectura de este libro, además de placentera, nos hace entender cómo se edificaron los valores Romi y cómo estos fueron la base de nuestra mayor riqueza – la integridad en el relacionamiento con nuestros diferentes públicos.

Al recorrer los escritos e imágenes que registran momentos sobresalientes de la historia, el lector podrá vivenciar el espíritu pionero y las innovaciones de don Emílio (como era cariñosamente llamado por todos los que convivieron con él), desde los tiempos más difíciles, en el modesto inicio del emprendimiento, hasta los más prósperos, con el advenimiento de la industria moderna en el país.

¡Qué lo disfruten!



INDUSTRIAS ROMI AS

Livaldo Aguiar dos Santos
Director presidente

SUMARIO

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

20 GUERRA, BRASIL, REVOLUCIÓN

24 EMÍLIO DESCUBRE QUE ES SOLAMENTE AMÉRICO

29 CONTRARIEDADES PAULISTANAS

32 LOS ROMI SE ESTABLECEN

36 AÑOS DECISIVOS

48 LAS CARAVANAS

58 NACE UNA POTENCIA

85 EL PRIMER AUTOMÓVIL BRASILEÑO

92 LA FUNDACIÓN ROMI

95 EN LA VIDA, ES NECESARIO INTENTAR

103 TRISTEZA

108 NO SE DEJÓ PERECER AQUELLO QUE
EXISTE PARA SERVIR A TODOS...

*Máquinas Agrícolas Romi,
década de 1940*





ANDEREMO IN AMERICA,
IN TEL BEL BRASILE...



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

*Vamos para América,
Para el bello Brasil,
Y aquí nuestros patrones
Trabajarán la tierra con pala*

Policarpo Romi mira a su alrededor. Sabe que muchos amigos, muchas familias, se están yendo. Buscan el futuro en otras tierras. Es un hombre decidido, osado, pero reflexiona: ¿valdrá la pena dejarlo todo? ¿Y si la situación mejorara? ¿Y si el lugar elegido, la tierra prometida, fuera apenas una ilusión?

Él se debate entre dudas, incertidumbres, ansiedades. Nació y creció en Rapolano Terme, en plena Toscana, cuna del Renacimiento. Sabe que necesita tomar una rápida decisión. En su tierra, a la mitad de la década de 1890, no quedaban señales de las glorias pasadas e iluminadas. Rapolano, a pocos kilómetros de Siena, era más un *paese*, una aldea, que siempre vivió de antiguas termas y yacimientos de mármol y ahora estaba sumergida en una crisis.

Aunque se haya unificado Italia en 1870, las esperanzas de prosperidad no se concretaron. Para Policarpo y tantos otros, la realidad era la crisis financiera, la convulsión social. Cada vez más, los italianos emigraban, buscando vida mejor en América – en EU, Brasil, Argentina, tantos otros lugares. Hacía algunas décadas que Brasil, con el declive del trabajo esclavo, se volcaba hacia la mano de obra europea.

El gobierno subsidiaba la inmigración con una propaganda bien orquestada, seductora, mostraba nuestro país como un paraíso, *tel bel Brasile*.

Policarpo, hijo de Francesco y Assunta Marcelina, tenía un espíritu aventurero y soñador. Si no fuera por su padre, habría ido en expedición al polo sur, emprendimiento del que nadie regresó. Las descripciones lo muestran un hombre fuerte, atlético. Sensato, de pocas palabras – pero socialista fanático, se exaltaba cuando el asunto era política. A pesar de vivir en el medio rural, tenía estudios y nociones de mecánica.

En 1895, se casó con Regina Seppia, de veinte años, hija de Iacopo Seppia y Mariana Magini. Bonita, cabellos claros, ojos azules, era extrovertida, conversadora, inquieta, características que conservaría toda la vida. Los toscanos no eran grandes migrantes, pero Policarpo, aunque

vacilando como es natural, estaba ansioso por ir a América. A finales de aquel año, vinieron a Brasil. Es probable que hayan embarcado en Piombino. Desembarcaron en Santos, parte del itinerario habitual de los inmigrantes.

Brasil vivía los primeros años de la República. Los Romi, que no hablaban la lengua ni comprendían la situación del país (donde la guerra de Canudos comenzaba a ser noticia), tenían un solo objetivo: instalarse y comenzar su vida. Pasaron por la Hospedería de los Inmigrantes, el centro de selección en Sao Paulo, donde permanecieron mientras contactaban a los agentes de las haciendas. Después, se sumaron a un grupo que iría hasta Sao José do Río Pardo, a 260 kilómetros de la capital paulista.

Durante el viaje en barco, oyendo la plática de unos y otros, y pedazos de lo que entendían de lo hablado por

*Páginas 8 y 9:
Ferrocarril de Mogiana*

*Página anterior:
la Compañía de Ferrocarril y
Agrícola Santa Bárbara,
década de 1910*

la tripulación (expertos en navegar como inmigrantes), se habían dado cuenta de la verdad: nada sería color de rosa. Iban a trabajar de sol a sol, casi esclavos. Ya en el interior de Sao Paulo, a un capataz de una hacienda le gustó Regina, y Policarpo tuvo que enfrentarlo, con fuerza.

Sao José do Río Pardo era parte del frente cafetalero comunicado por la ferrovía Mogiana. Ahí, la mayoría de los italianos eran venecianos, unos pocos de otras regiones. Los contratos rezaban que, además de trabajar la tierra del hacendado, cada familia recibiría una casa de albañilería, de primera, y tendría derecho a un lote de subsistencia. Policarpo se llevó la mayor decepción: la casa era un rancho en ruinas, de adobe y techo de paja, al borde del río Pardo. El migrante necesitaba rehacer todo con sus propias manos en las horas de ocio (que eran bien pocas).

Trabajó como labrador, y no tenía ni seis meses en Brasil cuando, el 26 de junio de 1896, la vieja partera bahiana Quiteria llegó al rancho. Noche fría, el viento penetraba zumbando por las rajaduras de las paredes. El pequeño nació poco después. Policarpo quería que se llamara Américo, en homenaje al continente y a Américo Vespucio, el italiano que dio nombre al Nuevo Mundo. Pero a Regina no le gustaba: prefería Emílio.

Fue así que se llamó Américo Emílio. Cada uno lo llamaba a su manera. Como el hijo pasaba la mayor parte del tiempo con su madre, en el día a día, prevaleció el nombre de Emílio.

Cada tostón que Policarpo y Regina ganaban se transformaba en libras esterlinas, la moneda sólida de la época. Era la cultura europea. Sin caja fuerte y sin banco, el dinero se guardaba en un calcetín anudado. Algo se juntó y, en 1897, se mudaron para el centro de Sao José. Abrieron un pequeño emporio y, después, un taller de reparaciones en general. Con herramientas precarias, Policarpo, artesano lleno de maestría, hacía jarras, ollas, regaderas y tazones de lata para vender. También sabía trabajar con muebles y, en familia, cortaba el cabello de todo el mundo.

En el taller, Emílio gateaba por el piso entre clavos, tornillos, restos de hierro, manteniendo a su mamá en ascuas. Fue ahí, viendo a su papá ocupado con las herramientas, que el pequeño aprendió a caminar.

A principios de 1897, fue una sorpresa la llegada a la ciudad de los segmentos de hierro del nuevo puente, importados de Alemania, que, a los ojos de aquella población humilde, parecían gigantes. En esa casi aldea provinciana, el puente significaba diversión, y visitar las obras, un encantamiento. El



*Sao José do Río Pardo,
principio del siglo 20*



puente fue inaugurado en diciembre, pero, con las fuertes lluvias de enero, los pilares cedieron, y la construcción se vino abajo. El fiscal de la obra, íntegro, herido en su orgullo, luchó para que lo nombraran director de la reconstrucción. Era el ingeniero Euclides da Cunha, que se instaló en la ciudad con mujer e hijos e inició el desmontaje de las piezas.

No se puede afirmar que Policarpo haya sido amigo de Euclides, que se mostraba como un hombre introvertido, cerrado, ocupado con el puente y las anotaciones para un libro. Pero hubo contactos. Las referencias familiares son vagas. Euclides pasaba el día entre sus trabajadores, y Policarpo habría sido uno de los italianos que trabajaron bajo sus órdenes. Puede ser que el ingeniero haya recurrido con frecuencia al taller de Policarpo. Euclides rehizo el puente y, años después, concluiría el libro *Los sertones*, uno de los mayores clásicos de la literatura brasileña.

Para el cambio de siglo, Policarpo y Regina ya tenían dos hijas, Assumpta y María. La viruela y la fiebre amarilla asolaban la región de río Pardo, matando a centenas. Se dio el éxodo y los Romi se desplazaron a Casa Branca, ciudad a algunos kilómetros al sur. Policarpo consiguió en Mogiana un empleo que le encantó a su hijo: maquinista de locomotora. Su papá era un héroe.

Se vivía el apogeo de las ferrovías. Ver a su papá en la cabina, iluminado por el fuego de la caldera, dejó marcado

Página anterior: arriba, el puente metálico caído, Sao José do Rio Pardo, 1898; abajo, el puente nuevo y la barraca donde Euclides da Cunha (abajo, al centro) escribió parte de Los sertones, principio del siglo 20



Santa Casa de Misericórdia, Casa Branca, principio del siglo 20

a Emílio entre los cuatro y diez años. Dos veces por semana, la locomotora paraba en un desvío para limpieza y lubricación, y el pequeño pasaba el día al lado de Policarpo. Según crecía, iba aprendiendo a manejar los frenos para soltar lentamente la locomotora, a leer la presión de vapor y el nivel del agua, a saber la hora exacta en que se necesitaba arrojar leña en la caldera. A los ojos de un niño, era pura poesía, aventura.

La realidad, sin embargo, era dura. Muchos funcionarios habían muerto con las epidemias, y sus lugares no habían sido ocupados. La gran mayoría trabajaba en un régimen opresivo, con capataces feroces – dobles turnos y de nuevo doble turno, sin poder reclamar; bajo pena de ser despedidos. Las cabinas abiertas de las locomotoras, con temperaturas medias de 45 grados, poco protegían contra el viento y la lluvia. En días húmedos y fríos, era un choque brusco



cada vez que se abría la caldera, cuya temperatura alcanzaba los cuatrocientos grados. El vaho aturdió. Policarpo contrajo bronquitis asmática.

Se atravesaba una crisis económica, hacendados endeudados no pagaban salarios, inmigrantes europeos huían en masa hacia las ciudades, compitiendo con la mano de obra nacional. En 1906, leyes de protección al trabajador brasileño dificultaron la situación de los extranjeros: entonces, eran muchas las formalidades exigidas, como documentos legalizados, credencial, aptitudes comprobadas.

Policarpo perdió el empleo en Mogiana y se fue a Sao Joaquim da Barra, donde abrió otro emporio. Con el nacimiento de Adelia, Joaquín, Francisca y Julia, la familia había crecido bastante, y ahora eran nueve bocas. Regina trabajaba ayudando como partera, oficio que había aprendido con Quiteria.

Pronto circularon noticias de que, en Casa Branca, había empleo en la nueva fábrica eléctrica, y los Romi volvieron. En su clase, Emílio mostraba aptitudes para matemáticas y física. Tenían un maquinista en la fábrica, otra visión que marcó al pequeño.

Las condiciones de vida eran difíciles y, además, Policarpo era un hombre inquieto. Había escuchado hablar mucho de

Goiás, desierto vasto y casi deshabitado, donde era difícil obtener alimentos y utensilios. Policarpo dedujo: ¿por qué no convertirse en el proveedor de aquellos clientes, mezcla de mineros, buscadores de oro, vaqueros, agricultores? Le fascinaba ser un precursor. Comenzó a viajar para venderles sal, pólvora, perdigones, ollas, telas, y Emílio lo acompañaba algunas veces.

Llegaban a Río Grande en tren. Cruzando las aguas, formaban caravanas de carretas y mulas. Trayecto largo, difícil, en picada abierta a golpe de azada. Los bandoleros eran una amenaza: surgían súbitamente en los caminos desiertos, emboscando en las sierras y atolladeros. A pesar del peligro, valía la pena, y las caravanas eran cada vez más grandes: los negocios prosperaban. Pero el esfuerzo era arduo, y la salud de Policarpo se agravó. Los médicos fueron tajantes: bronquitis asmática es incurable, lo mejor sería un cambio radical de clima.

— ¿Por qué no vuelve a su tierra?

Hay quien atribuya su decisión de volver a su voluntad de educar mejor a sus hijos. A principios de 1912, la familia se embarcó para Génova, y de ahí viajaron a Rapolano Terme.

Un ciclo se había cerrado. Ahora, Emílio se sumergía en otra realidad.

Immigrantes americanos, Santa Bárbara, principio del siglo 20





GUERRA, BRASIL, REVOLUCIÓN



Páginas 20 y 21: embarque de sandías en la estación de Villa Americana, 1912

El soldado Emilio y un amigo, 1916

Página siguiente: Fábrica Santa Bárbara d'Oeste, década de 1910

Hasta aquí acompañamos a Policarpo. Cambiemos de trayectoria: de aquí en adelante, seguiremos a un joven de dieciséis años que, habiendo pasado meses en Rapolano, viaja a casa de los tíos en Milán, con la intención de tomar un curso nocturno de electrotécnica. En sus exámenes de 1914, saca la máxima calificación con un trabajo sobre fricciones en los deslizamientos. Sus momentos libres los dedica a la lectura de libros y revistas técnicas.

Milán era la ciudad clave: punto principal de entronque de las ferrovías del país, tenía todo para favorecer la industrialización, ofreciendo empleos y recibiendo migrantes. Proliferaban fábricas textiles, químicas, mecánicas, alimenticias y papelerías.

Súbitamente, Europa se vería convulsionada por un conflicto que se volvería mundial. En junio de 1914, matan al heredero del trono austríaco, y en poco tiempo el continente entra en guerra. En 1915, Italia se incorpora, convocando a todos los jóvenes en edad militar. Entre ellos a Emilio, de diecinueve años. Regina, con todas sus fuerzas y toda su astucia, bien que trató de impedirlo, alegando que su hijo era brasileño. Pero prevaleció el *jus sanguinis* – principio por el cual la nacionalidad de los padres determina la de los hijos.

En enero de 1916, el *ragazzo brasiliano* se presentó a los Cavalleggeri di Aquila, un regimiento de caballería. Además

del entrenamiento de combate, Emilio aprendió Morse, convirtiéndose en telegrafista de campaña. Con lo que sabía de mecánica, también arreglaba vehículos y piezas de artillería. En mayo, el regimiento se trasladó a Verona, donde Emilio se hizo amigo de Gagliano, que era de Ribeirao Preto, estudiaba medicina en Italia y en el momento servía en los Cavalleggeri.

La guarnición siguió hacia el campo de batalla. Ante la derrota italiana en Peregrine, recibieron la orden de retroceder: Los telegrafistas fueron los últimos en dejar el puesto: antes habían que destruir las balizas de extensión del telégrafo. Emilio y Gagliano se arrastraban arrancando balizas cuando un tiro seco mató a Gagliano. Emilio se quedó paralizado. Fue un trauma: percibió, aterrorizado, que podía haber muerto también. Se salvó por poco, centímetros, nada más.

Las semanas siguientes fueron tranquilas. Emilio las pasó en un laboratorio lejos del cuartel, como auxiliar del profesor napolitano Angeli, técnico en balística que desarrollaba una investigación secreta sobre teleguiados. El alto comando estaba escéptico, y el trabajo no contaba con recursos. Cierta mañana, sin embargo, los resultados fueron satisfactorios, y fue necesario comunicar el hecho a los superiores. El teléfono más próximo estaba en el lago de Garda, y Angeli le pidió a su asistente que fuese corriendo hasta allá.

Emilio agarró la moto y aceleró. Una curva apretada, un ángulo agudo. No tuvo tiempo de agarrar la curva y fue lanzado contra las rocas. Todo oscureció. (Entre los hijos y nietos, corre también otra versión, que excluye el telefonema. El accidente habría ocurrido por la noche, bajo cerrado bombardeo.)



*El joven Carlos Chiti,
todavía en Italia*



EMÍLIO DESCUBRE QUE ES SOLAMENTE AMÉRICO

El joven pregunta a la enfermera:

- ¿Cómo te llamas?
 - Olimpia...
 - ¿Dónde estoy?
 - En el hospital Samaritana.
 - Entonces, estoy en Florencia. ¿Qué me pasó?
 - Tuviste un accidente.
 - ¿Grave?
 - Te quebraste la clavícula derecha, fractura expuesta, que alcanzó al músculo del cuello. Un poco más, y no conseguirías mover la cabeza.
 - ¿Hace cuánto tiempo estoy aquí?
 - Muchos días.
 - ¿Y antes?
 - Perdiste mucha sangre, recibiste una transfusión, y te trasladaron para Verona. Como no mejorabas, te trajeron para acá, pues tenemos más recursos.
- Ahora, siempre que despertaba, esperaba ansioso la llegada de aquella enfermera delgada, de piel clara. Pasaron los días, Emílio tenía todo el lado derecho enyesado. No fue un trabajo muy bien hecho – le quedó un nudo junto a la clavícula.
- Un día, Emílio se atrevió:
- Olimpia... ¿Olimpia qué?

- Chiti... – Ella titubeó un poco, su rostro se ensombreció. – Tal vez deba decir Gelli.
 - ¿Por qué dijiste Chiti?
 - El apellido de mi marido.
 - ¿Marido? ¿Entonces eres casada? – Emílio dejó traslucir cierta decepción.
 - Era. Él murió. En la guerra.
- Seria y compenetrada, Olimpia no era de conversar mucho. Emílio cambió de asunto:
- ¿Eres enfermera profesional?
 - No, voluntaria.
- Emílio era fuerte y saludable, y la convalecencia fue rápida. Los dos disfrutaban la compañía del otro. Él, enérgico y conversador. Ella, también enérgica, pero contenida, midiendo las palabras, diciendo sólo lo esencial. Al igual que muchas otras jóvenes de su edad y clase social, se había presentado como voluntaria. Vivía en el hospital y, en sus días de descanso, iba a casa de sus padres. Su marido, Guido, había sido administrador de hacienda y había dejado un único hijo – Carlos Chiti, Carleto, que nació en 1914. El niño estaba en casa de parientes. El padre de Olimpia, propietario de tierras y de un almacén en la región de Pistoia, venía de familia tradicional.
- Cuando Emílio recibió alta, estaban enamorados. Lanzado, se le declaró. La respuesta tardó en llegar, porque Olimpia

Olimpia Gelli, década de 1910



era de reflexionar, y las costumbres eran así. Además, tenía dos años más que Emílio y, con todo lo que había pasado, había madurado más. A él lo invitaron a pasar una temporada en la quinta de Napoleone y Ermelinda Lombardini Gelli, cincuenta *alqueires* (unidad antigua de superficie agraria de volumen variable) de olivos, castañas y buenos viñedos.

La fecha de la boda sería en junio de 1917. Emílio escribió a Sao José do Río Pardo pidiendo los documentos necesarios y se reincorporó a los Cavalleggeri. Una carta de Brasil sorprendió al joven con esta revelación: Emílio Romi no existía. Cuando su papá hizo el registro en el juzgado, "se le olvidó" colocar Emílio, que tanto le gustara a su mamá, y le puso sólo Américo. Olimpia, por lo tanto, iba a casarse con Américo Romi. (El registro sólo sería alterado en 1945, para Américo Emílio Romi, eliminando simbólicamente la divergencia entre los padres.)

Emílio consiguió cinco días de permiso para pasarlos en Piacenza. Batalló para ser transferido a una unidad en esa ciudad, donde se establecieron, al sur de Milán. La guerra terminó, y, en 1919, Emílio se dio de baja y se fue con Olimpia y Carleto para Milán.

Emílio trabajó en la Stigler, fábrica de elevadores, y después en la Brown-Boveri, de mecánica pesada, que estaba entre los gigantes industriales de Italia.

Se instalaron junto al canal Martezana, barrio popular. Cada mañana, Carleto iba a buscar leche a una granja a dos

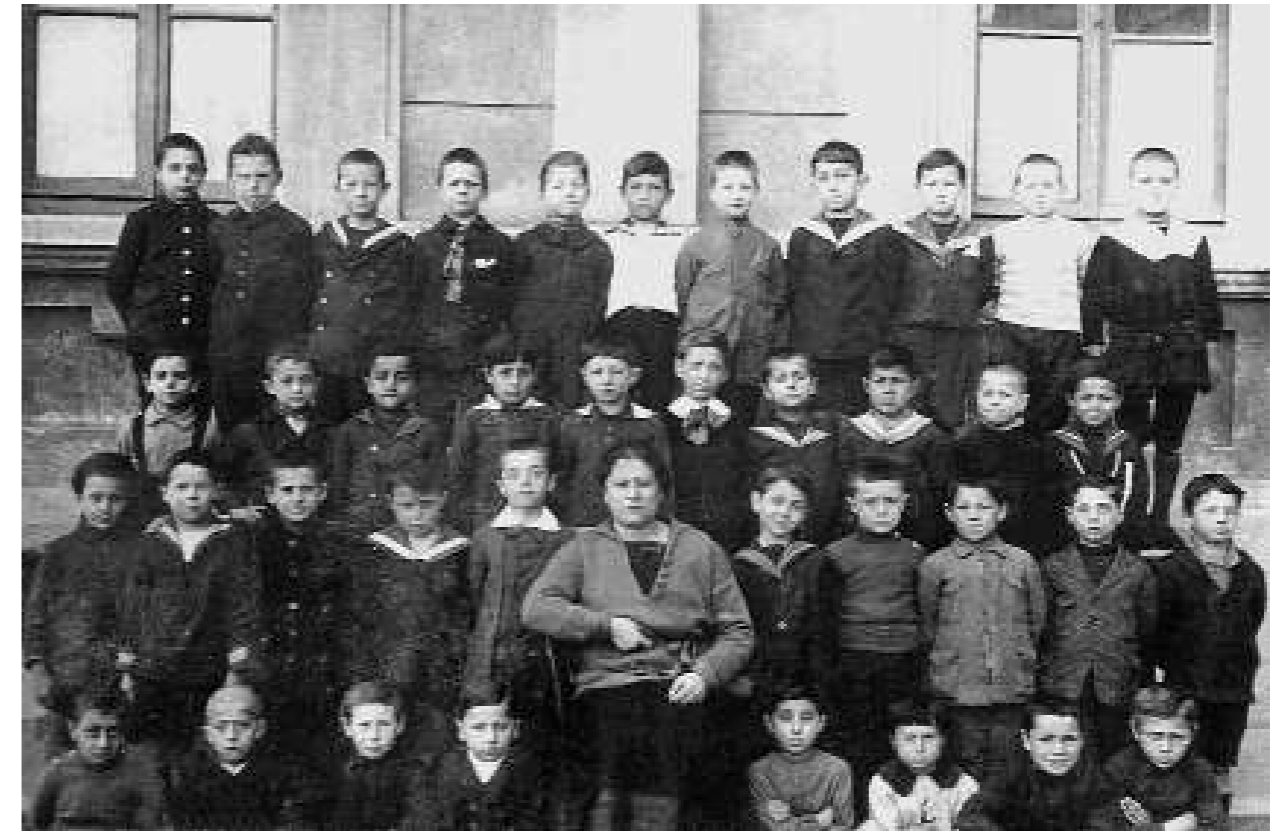
kilómetros de distancia. Con lluvia, sol o nieve, allá iba él – a pie, pues no había transporte y, de cualquier modo, no había dinero. Olimpia cosía en casa para una casa de modas. Un recuerdo que acompañó toda la vida al hijo sería el ruido de la máquina de su mamá cuando llegaba su hora de dormir. Entrada la noche, Olimpia estaba ahí, activa.

En mayo de 1920, nació Giordano. Para mejorar sus ingresos, Emílio trabajaba doble turno, trabajando por la noche y viendo poco a los niños. Olimpia cuidaba de todo, enérgica.

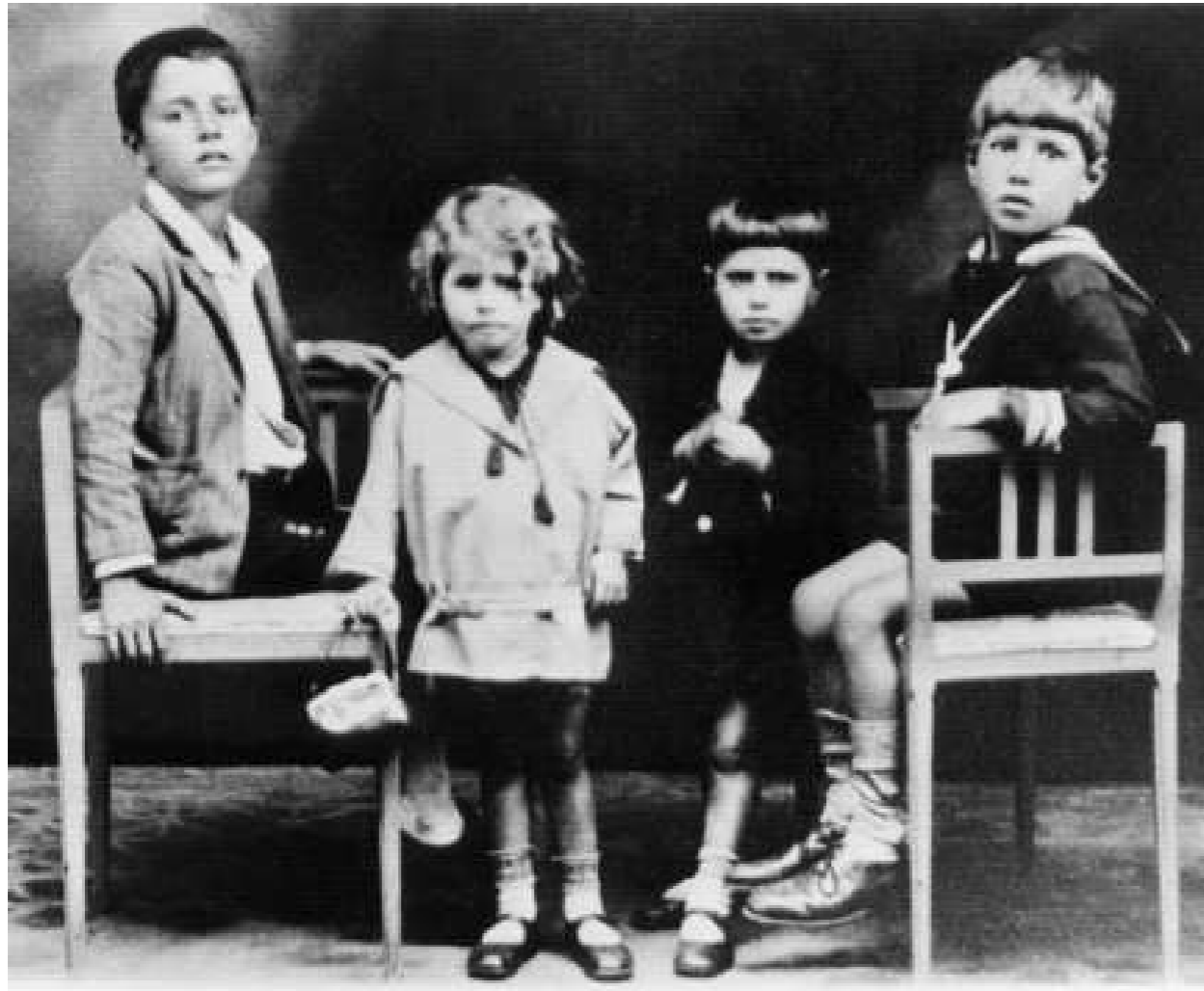
El domingo, todos se ponían su mejor ropa – a Emílio le gustaba vestirse bien- e iban a visitar a los parientes que vivían cerca. A veces iban al cine, a ver las películas de Chaplin.

Años de turbulencia, sobre todo en Milán. Fue ahí donde Mussolini fundó el primer grupo fascista, que luego se definió contra los comunistas. Eran habituales los pleitos callejeros entre los camisas negras y los huelguistas. Emílio no quería saber de política y le preocupaba la inseguridad.

A finales de 1923, tomó una decisión largamente pensada y discutida con la mujer. Rechazó, a pesar del salario alto, una invitación de la Pirelli para trabajar en Singapur. Brasil era su meta. En vísperas de Navidad, dejando a Carleto en un colegio, Emílio, Olimpia (embarazada) y Giordano embarcaron rumbo a Brasil. Esta vez, quien llegaba no era un inmigrante con una mano delante y otra atrás. Así como su padre había hecho un guardadito para regresar a Italia, Emílio hizo lo mismo pensando en Brasil.



Carleto (esquina inferior, de saco blanco con cuello oscuro) en la escuela, Italia, año 1920



Página anterior: de izquierda a derecha, Giordano, Julieta, Romeu y Álvares, hijos de Emilio y Olimpia

CONTRARIEDADES PAULISTANAS

Emilio y Olimpia pretendían establecerse en la capital paulista, que ofrecía las mejores oportunidades. La pareja tenía doscientas monedas de réis, una buena cantidad para la época. Encontraron una casa agradable, en la calle de la Moooca, reducto de italianos y españoles. Un compatriota le dio a Emilio empleo de mecánico y chofer en Garaje Nacional.

El 11 de abril de 1924, nació Álvares, cuyo nombre homenajeaba a Pedro Álvares Cabral, el descubridor. Emilio no tenía temperamento de empleado. Soñaba con tener su propio negocio: había llegado la hora de arriesgar; tenía el capital. Traía en la sangre la excitación de Policarpo, aquel que se aventurara en Goiás. Encontró un local en la calle Consolación, casi esquina con la avenida Paulista. Lugar privilegiado, cerca de las grandes mansiones de los señores del café.

Hombre listo, vio que mucha gente llegaba a la hora de cerrar e imaginó una novedad: el horario nocturno. A partir de ahí, buena parte de la semana, se pasaba la noche trabajando. Después de todo, ¿cuántas veces no había hecho horas extras en la Brown-Boveri? A los 28 años, tenía

una buena disposición física. A cualquier hora que el cliente llegase, encontraba a Emilio o a otro mecánico. Verdaderos precursores. La noticia corrió entre los choferes, y el taller prosperó, con clientela de primera.

Pero los Romi ya se habían dado cuenta que cambiaron un estado de agitación por otro. El gobierno del presidente Artur Bernardes vivía en permanente estado de sitio, censurando y reprimiendo, enfrentando levantamientos y conflictos regionales. Con el alta del café, que dominaba la economía brasileña, todo subía, y la carestía causaba descontento entre los trabajadores paulistanos.

El 5 de julio de 1924, rebeldes tenentistas (simpatizantes del movimiento político militar, caracterizado por un descontento militar y que va a tener su punto culminante en la Revolución de 1930 que pone fin a la Primera República) ocuparon la ciudad. El gobernador huyó, las fuerzas legalistas respondieron al ataque. Sao Paulo se volvió un caos, con bombardeos, incendios, edificios cayendo. La Moooca, dominada por revoltosos, quedó aislada. En aquellos días, el taller



Página anterior: de pie, de izquierda a derecha, Francisca Romi Lardera, Giovanni Lardera, Olimpia y Emilio; sentados, María Romi Lardera y Gino Lardera, década de 1910

Americana, década de 1920

fue requerido por las tropas gubernistas, y Emilio tuvo que quedarse en casa también por otra razón: Olimpia estaba en cama, intoxicada. Dificilísimo conseguir médico u hospital.

Cuando la revolución terminó y Emilio regresó al taller, el local estaba vacío, depredado. Con el corazón en las manos, Emilio vio como todo había sido saqueado, desde las herramientas hasta los carros que esperaban arreglos. Fue un momento de profundo desánimo, sin patrimonio, sin capital y con un hijo más.

Aceptó un empleo en la agencia Alfa-Romeo, con un buen salario. En 1925, teniendo en la retaguardia a la siempre ahorradora Olimpia, él ya había reunido capital para otro taller, el Garaje Universal, esta vez en la calle Ipiranga, centro de la ciudad. Tenía un socio, Toño, a quien había conocido en Alfa-Romeo.

Otro bache: Toño se enamoró de una mujer del vecindario y huyó para Río de Janeiro con todo el dinero



que había en la caja. Emilio no se dejó abatir y mantuvo la Universal todavía por algún tiempo, hasta que, en 1926, vendió el taller, llegó a casa y le comunicó a su mujer:

– Pia, voy a hacer una gira por el interior; voy a buscar un lugar donde establecernos. ¡No tenemos como vivir así, con tanto sobresalto!

Uno, dos, tres, cuatro días sin noticias. Olimpia, sola con los niños, sin tener a quien recurrir y casi sin hablar la lengua del país, se angustiaba. Pero Emilio volvió.

– ¡Listo, encontré un lugar para nosotros! ¡Vamos a comenzar una vida nueva!

Había conseguido empleo en una agencia que revendía Chevrolet, la Delbem & Horschutz, en Americana, a 130 kilómetros de Sao Paulo.

LOS ROMI SE ESTABLECEN

La historia de Santa Bárbara d'Oeste remonta a 1737, cuando se concedieron tierras por parte del gobierno a algunos propietarios. En 1810, se abrió el camino entre las ciudades actuales de Piracicaba y Campinas. En 1817, en una de aquellas tierras, se instaló doña Margarida da Graça Martins, que montó un ingenio y dio terrenos a la curia paulista para que se levantara una capilla dedicada a santa Bárbara, de quien era devota. En 1839, el poblado de Santa Bárbara de los Toledos (apellido de una familia importante de la región) se convirtió en villa. En 1869, la villa, que hasta entonces pertenecía a Piracicaba, se emancipó.

Con la victoria de los norteños en la Guerra de Secesión, la economía del sur de los EU fue destruida, corriendo por allá diversos relatos animadores sobre Brasil, divulgados por emisarios de Pedro II. Santa Bárbara, con rica tierra roja y campos y colinas suaves que recordaban a Alabama, acabó siendo elegida por nuevos inmigrantes que comenzaron a llegar en la segunda mitad de la década de 1860.

Los americanos cambiaron todo al traer sus implementos agrícolas – arados, con puntas afiladas, marcadores de surcos, sembradoras, adoberas, recogedoras. Eran grandes novedades en un país todavía primitivo en materia de equipo y tecnología. Los mulatos (También conocidos como “zambos”,

pues mulatos también son la mezcla de blanco e indio.) aprendieron con los recién llegados, tanto que en el futuro vendrían a ganar premios importantes en las ferias agrícolas, llenando a Santa Bárbara de orgullo. Los americanos también trajeron profesores de los EU y abrieron sus escuelas a los brasileños. Sus médicos introdujeron nociones de higiene. Otras innovaciones fueron las lámparas de queroseno, las carretas más ágiles, el tejido de la seda y la cultura de la sandía, de la nuez, del arroz de tierra seca, y variedades nuevas de maíz.

La vida de esos inmigrantes se parecía mucho a la que tenían en los EU, y conservaron, por años, lengua y costumbres. La estación de tren fue inaugurada en 1875, cerca de donde los americanos se aglutinaron y lejos del centro de la villa de Santa Bárbara. Las casas se multiplicaron alrededor de la estación, y se formó un barrio, llamado Villa de los Americanos, después Americana. En 1924, se convertiría en municipio.

Cuando Emílio se instaló en Americana, la ciudad ya contaba con una colonia grande de italianos. En la agencia Chevrolet, él era jefe de taller, pero en total no eran más de tres funcionarios. Emílio, inquieto, curioso, detestaba quedarse en el taller – quería abrir motores, colocar las manos en la grasa, solucionar problemas mecánicos. Trabajaba hasta en los días de descanso, cuando se quedaba solo. El taller sólo cerraba los domingos por la tarde.

En 1926, los padres de Emílio volvieron de Italia, con sus hijos Joaquín y Guerino, y se instalaron en el barrio de Pinheiros, en la capital paulista, donde Policarpo sería zapatero, arreglaría muebles, fabricaría utensilios domésticos. Al año siguiente, el 11 de septiembre, llegaría Carlos Chiti, Carleto, que se volvería el brazo derecho de Emílio. Una de esas uniones raras, viscerales.

Vino con Adélia – hermana de Emílio –, su marido e hijo. Emílio fue a esperarlos en Santos, Olimpia se quedó en Americana, porque estaba a punto de parir. Todos pasaron por la Hospedería de los Inmigrantes, en Sao Paulo. El día 15, tomaron el tren y bajaron en Americana. Al llegar a casa, Carlos casi no reconoció a su mamá, hinchada por el embarazo. Fue un trauma. Poco después, esa misma noche, nacieron los gemelos Romeu y Julieta.

Carleto comenzó a trabajar, primero con un sastre italiano, después en la famosa fábrica de telas Carioba, ganando dos mil réis por día. Despertaba a las 5 e iba a la fábrica a pie. Pasado un año, Emílio y Olimpia resolvieron que necesitaba continuar sus estudios, y la solución fue un seminario en Campinas.

En 1928, Policarpo y Regina se fueron a vivir en Americana. Él, con la salud debilitada, todavía hacía de todo un poco. Ella volvió a ser partera, por lo que no se cobraba. Siempre activa, alegre y conversadora. Ayudaba a alfabetizar a los nietos y a los

Estación de tren de Villa Americana, 1912

Abajo: Avenida Matriz, Santa Bárbara, 1909



Villa Americana, principio del siglo 20

*Página al lado: Emilio,
década de 1920*



pequeñuelos de la vecindad. Hablaba bien el portugués, pero mezclaba palabras italianas, formando un nuevo y pintoresco lenguaje que, después, llevaba a los chicos a discutir arduamente con los profesores brasileños, causando polémicas curiosas. ¿Ze o zeta? ¿Cuál era el nombre correcto de la letra?

Carleto vio que no tenía vocación religiosa y, en 1929, a los quince años, fue mandado de vuelta para Americana. No hubo reprimendas, pues Emilio ya pensaba en otras cosas: con 33 años, iba a cambiar de vida una vez más.

La crisis económica mundial que se inició en aquel año golpeó a todos. La agencia Chevrolet de Americana tuvo que reducir personal y costos. Informado de que el salario disminuiría de seiscientos para quinientos mil réis, Emilio comprendió que sería un peso para el taller y renunció. La verdad es que no servía para tener jefe, y las circunstancias lo llevaron a apresurar un proyecto que tenía hacía algún tiempo.

Había notado que muchos clientes venían de Capivari o Santa Bárbara, donde había grandes ingenios azucareros, pero no talleres de autos. Había llegado la hora de abrir otro negocio. No en Americana – no quería competir con su ex patrón. Su amigo Joaquín Pedroso, de Santa Bárbara, lo convenció a instalarse allá.





AÑOS DECISIVOS



Páginas 36 y 37: Garaje Santa Bárbara. En los automóviles, los empleados Antonio Viana y Salvador Puerta Casas. Entre los automóviles, Carlos y, en la puerta, Emilio, 1933

En 1929, Santa Bárbara tenía 9 mil habitantes, siendo solamente 3 mil en el área urbana, de calles anchas, sin drenaje y sin agua entubada. Azúcar, alcohol y aguardiente dominaban la economía, así como complejos industriales organizados – Cillo, Furlan, Santa Bárbara – habían sustituido a decenas de ingenios artesanales. En los años 1920, surgieron otras industrias, sobre todo textiles, incipientes. Dos o tres talleres fabricaban y arreglaban arados, y era todo.

Por sesenta mil réis mensuales, Emilio rentó una gran barraca de zinc en la calle General Osorio, 510. Con diez por veinte metros, era una antigua cochera. Tenía una única pared (la fachada), vigas y pilares de madera, suelo de tierra.

Un amigo le hizo un préstamo, a ser pagado en dos años, para la compra de un modesto juego de herramientas.

El 3 de septiembre de 1929, se instaló el Taller Emilio Romi. Cuando llovía, el suelo se enlodaba. Carleto era el único ayudante.

Al principio, despertó desconfianza. La ciudad era pequeña, y la oligarquía decía en quien podía o no podía confiarse. Pero comenzaron a aparecer los clientes, algunos de los cuales ya conocían a Emilio de Americana. Además de reparaciones, hacía relaciones públicas, visitando firmas, cultivando amistades. Poco a poco, el juego de herramientas se multiplicó, el taller aumentó, comenzó a vender piezas para los automóviles, lubricantes,



Aquí y en la página anterior: Santa Bárbara, década de 1930

llantas. Contrataron otros dos ayudantes. Los americanos traían implementos para arreglar, y Emilio, curioso, analizaba pieza por pieza el instrumental agrícola oriundo de los EU.

Todos los días, él y Carleto iban y venían de Santa Bárbara en un Chevrolet 1926. Caminos de tierra, baches, puentes de madera. Despertaban temprano, pasaban el día en el taller, regresaban por la noche, sin saber a qué hora sería. En tiempo seco, una polvareda. En temporada de lluvia, llevaba una hora un trayecto que hoy se hace en cinco minutos. Olimpia siempre firme en la retaguardia, cuidando de la casa y de los otros hijos, administrando el dinero. No se gastaba un tostón sin que ella lo aprobara.

Cosía, lavaba, planchaba, hacía pan, pastas, salsas.

En la comida del mediodía, arroz, frijol, carne. Por la noche, un caldo o una *minestrone*. Los domingos, si no había trabajo acumulado en el taller, la familia entera se reunía para almorzar macarrón, o pollo, o polenta. Olimpia tenía don para los dulces, aprovechaba las frutas del patio – guayaba, papaya, naranja, plátano. No sobraba tiempo para diversión. Sólo de vez en cuando, todos bien vestidos, iban al cine.

En 1930, además de Emilio y Carleto, había cuatro trabajadores en el taller – Salvador Puerta Casas, Ranulpho Camargo, Constantino Furlan y Antonio Viana. Carleto se desdoblaba entre la mecánica y la administración, organizando las finanzas.



*Interior del Garaje Santa Bárbara.
Atrás del mostrador, Vicente Pizano,
Emilio y Carlos. Adelante, de izquierda
a derecha, Enzo Pizano, Giordano,
Romeu, Renato Pizano y los mecánicos
Edmundo Nielsen, Salvador Puerta
Casas y Antonio Viana*

*Residencia de los Romi en la calle
General Osorio, década de 1930*



Los lunes, Emilio tomaba el tren e iba a Sao Paulo de compras. En esos días, Constantino iba, en el Chevrolet de Emilio, a Americana por Carleto, Olimpia y Giordano, y ella se quedaba a cargo del taller:

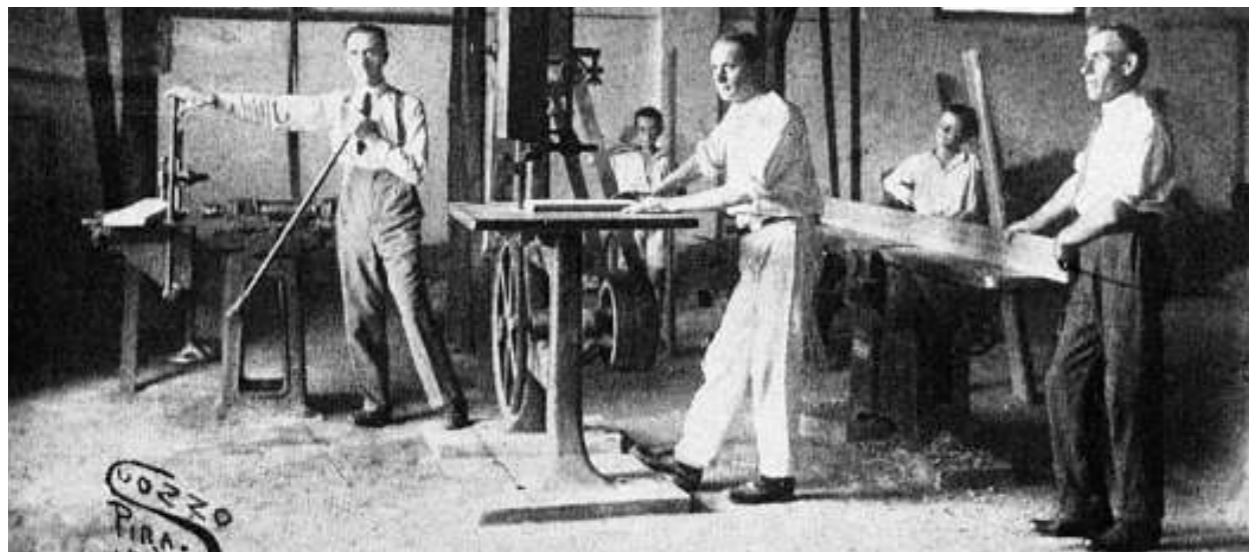
Pronto las instalaciones fueron insuficientes, inclusive porque Emilio estaba revendiendo carros usados. Ya no tenía sentido vivir en Americana, y resolvieron irse a Santa Bárbara. Rentaron una casa en la Quince de Noviembre, enfrente de la única panadería.

Vendieron la casa de Americana, adquirida bajo la rígida administración de Olimpia, y aplicaron el dinero en la empresa. Por 17,500 (de entrada: un camión Chevrolet 1930), le compraron a Luiz Furlan el inmueble de la calle de Santa Bárbara. El nombre del taller cambió para Garaje Santa Bárbara.

La década de 1930 fue fundamental: los marcó con momentos tanto de euforia como de abatimiento. Policarpo murió en 1931, a los 64 o 65 años. El Garaje Santa Bárbara se amplió, ocupando los terrenos alrededor e instalando un puesto de gasolina, el segundo de la ciudad. En 1932, estalló la Revolución Constitucionalista, y muchos hombres de Santa Bárbara se alistaron. Los combates se extendieron por meses, y la vida cotidiana se vio afectada, principalmente en el abastecimiento de gasolina, importada y ahora destinada sólo a la guerra.

– La bomba está vacía. Tampoco entregaron hoy, y nadie sabe cuándo esto se va a normalizar.

Eso hizo que Emilio se anticipara al proyecto Proalcohol (programa gubernamental brasileño creado en 1975 para estimular la producción del alcohol y su utilización como combustible) en más de cuatro décadas. En una fábrica de Santa



*Página anterior: el taller de carpintería.
De izquierda a derecha, Vicente Pizano,
Enzo Pizano, Emilio, Giordano y
Materazzo, década de 1930*

Bárbara, un ingeniero venía probando una mezcla de 95% de alcohol etílico potable con gasolina y lubricante. Emilio proveyó los medios para acelerar la investigación, y el resultado ganó el nombre de *autolina*. La comercialización se hacía en grandes latas de cinco a diez litros. La adaptación de los motores era muy sencilla, el propio Garaje Santa Bárbara la hacía. Surgieron problemas: la producción limitada, la distribución difícil y el consumidor desconfiado, imaginando como sería cuando el abastecimiento de gasolina se normalizase. La autolina terminaría siendo desplazada, pero fue el combustible que se usó hasta la derrota constitucionalista.

Terminada la revolución, el gobierno resolvió subastar un lote de camiones chatarra, muchos de ellos de los veteranos de combate. Emilio los arremató y los trajo a Santa Bárbara. Usando piezas de aquellos en peor estado, restauró los otros y los comercializó con ganancia. Varios fueron

vendidos de manera muy original: pagando en varias veces, según la productividad del camión.

En 1932, también compró el primer torno mecánico paralelo, de 1.50 metro de largo de punta a punta.

Los grandes emprendimientos muchas veces surgen de una observación casual o de una charla rápida entre amigos. El emprendedor es aquel que caza la idea al aire, proyecta, idealiza y transforma. En una plática con Emilio, un americano sugirió:

– Usted hace casi todo tipo de piezas para arado, y el taller está bien equipado. ¿Por qué no fabrica arados?

– ¿Para qué? Los americanos de aquí los importan de los EU.

– Sí, pero tienen que comprarlos a los del norte, que todavía son vistos como enemigos.

– Pero la ciudad ya tiene gente fabricando arados.

– Pero ellos no siembran, adoban, hacen surcos...

Piénsalo.

Emilio caviló sobre la idea, estudiando, desmontando, proyectando implementos. Había potencial, y amigos y hacendados lo incentivaban.

En 1933, se montó una sección de carpintería, pasando la calle Duque de Caxias; allí harían con peroba, primavera e incienso (árbol endémico de Sudamérica) las varas del arado. Luego la ebanistería, que produciría las cajas para empaquetar y los muebles. La herrería para forjar en frío, que fabricaría no sólo piezas para arado, sino también puertas y rejas. Y se estableció una fraguadora artesanal, usando caldeamiento.

En ese proceso, se coloca el hierro en la forjadora, a 1,300 grados, y después se cuelan las partes por amar-telamiento. Es trabajo para dos personas: una asegura el hierro sobre el yunque, y la otra bate con el mazo, hasta que las partes se juntan. Fuelle, veleta, yunque, mazo,



*Área de producción de máquinas agrí-
colas, con el torno francés que ayudó a
hacer el cepillo puente, década de 1930
Abajo: la primera fundición.
De izquierda a derecha, Emilio,
Julieta y Stedefeldt, 1934*



*Página anterior:
el interior de la fundición, 1934*

corte en frío – todas las herramientas eran fabricadas en el propio taller.

Los primeros implementos seguían el proyecto básico americano, pero mejorado, porque Emilio siempre encontraba la forma de perfeccionarlos. Comenzó a organizar el trabajo para producir en serie, diciendo:

– Pienso en el día en que vamos a tener una línea de montaje que descargue todo listo allí frente a nosotros.

También era fundamental tener la fundición. En 1934, llegó el alemán Stedefeldt, que planeó e instaló el primer horno, en una casa de la esquina de General Cámara con Duque de Caxias. Después, Stedefeldt trabajó con Achiles Paes en el modelado, vaciado, fusión y vaciamiento e inclusive preparó la arena. La fundición fue inaugurada el 29 de junio de aquel año. Se construyó también la herrería. Compraron máquinas usadas, y emplearon a más gente, inclusive al perito ajustador mecánico Alecio Biondi, que sería el brazo derecho de Emilio por muchos años.

Pero, tan pronto se concluyeron las obras a un costo de treinta mil réis, Emilio se vio descapitalizado. Fue por eso que vendió el inmueble por cuarenta – y se volvió él mismo el primer inquilino.

Aquello causó perplejidad y sarcasmo, y muchos dudaron de su tino comercial. Lo que pocos sabían era que Emilio había conseguido una hipoteca para construir y, ahora, necesitaba dinero para mantener la producción y hacer las instalaciones. Con la fundición, se inició el crecimiento. Comprado, sólo el ventilador; y eso porque fue imposible construirlo. El resto, fue todo hecho en casa. La primera máquina herramienta fabricada por Romi fue un cepillo puente. Inmediatamente después, fundió una base para el macillo. A la hora de torneear o de dar acabamientos, usaban los servicios de los Dedini, en Piracicaba. Además de Stedefeldt, Paes y Biondi, trabajaban en la fundición los carpinteros y ebanistas Alberto Bignotto, Vicente Pizano y José Deleo.

Máquinas para adobar y sembrar

Página siguiente: propaganda de las Máquinas Agrícolas Romi, década de 1930



LAS CARAVANAS

– ¡Está llegando la caravana Romi!

Durante muchos años, en aquella época, ese era el grito que resonaba por las ciudades del interior. La caravana era recibida con gran ilusión y reunía a las personas en la plaza principal o en algún terreno baldío.

Las caravanas, idea de Carleto, era una iniciativa inédita y absolutamente moderna que nació de la necesidad de enseñar a usar el equipo de trabajo. Perdían ventas porque los labradores alegaban no saber usar todo aquello. Hasta que un día, Emílio y Carleto agarraron al robusto camión Chevrolet 1930, le quitaron las protecciones de la carrocería, atornillaron arados, máquinas, arados manuales, sembradoras, y todo lo que cupo, y salieron por el mundo, mostrando para qué servía cada cosa.

En los primeros viajes, la caravana en realidad era sólo un camión. Después fueron dos, tres, acompañando la

diversificación de productos. En general, descargaban y se instalaban en los mismos espacios que circos y parques de diversión. Una clase teórica mostraba como funcionaban y se manejaban las máquinas. Al terminar la exhibición, los mulatos que sólo habían trabajado con azadas tocaban los arados que, para ellos, hacían maravillas. Dependiendo del lugar, eran cientos de demostraciones al día. Emílio y Carleto frecuentemente acompañaban a las caravanas. Más tarde, también, Giordano y Álvares.

Un emisario recorría todo el interior del estado, haciendo la programación. Almacenes y ferreterías ayudaban en la promoción. Se platicaba con prefectos, hacendados, colonos. Y la noticia corría por las ciudades y por la labor. Todos iban a verlos.

Más tarde, los emisarios llegarían con folletos explicativos, con ilustraciones y explicaciones sobre cada implemento. Utilizarían sin recato las piedras al lado de los caminos y

MÁQUINAS AGRÍCOLAS "ROMI LIMITADA"
 A MAIOR FÁBRICA DE MÁQUINAS AGRÍCOLAS DO BRASIL
 Rua Sta. Bárbara, 632 - SANTA BÁRBARA PAULISTA - C. P. - Est. de S. Paulo - Caixa Postal, "H" - Telefone, 27

Alguns dos nossos principais produtos

Arado "ROMI" revestido - S. 1 - A. R. 14 Arado "ROMI" "CLIFFER" 1/2 - Saco Sólido - S. B. S. 3 Arado "ROMI" tipo "PONY" - P. 5 Arado "ROMI" - S. S. B. (igual ao "CLIFFER" 1/2) Arado de cavidade "ROMI" - S. B.

Arado "ROMI" - U. W. 4 (com rolo revestido) Arado "ROMI" - U. W. 4 (com cavidade revestida) Arado "ROMI" tipo "VEADO" n. 8 Arado "ROMI" tipo "AVIZI" Arado "ROMI" - Flex - R. A. P. 5 Arado revestido "EM" - "ROMI" Grades de discos "ROMI" - D. 24 (e 30 discos) Arado "ROMI" extra - S. A. 7 Arado "ROMI" tipo "PATO" - S. B.

Adubador "ROMI" - S. D. 23 Semeadora "ROMI" - S. 29 - tipo simples Semeadora "ROMI" - tipo S. 30 - c/ adubador Arado "ROMI" tipo "PATO" - S. B.

Cultivador "ROMI" - Extra - C. 35 Cultivador "ROMI" JUBILEU - C. 33 Cultivador "ROMI" de dentes - C. 48 Cultivador "ROMI" - Coletor - C. 65 Enxadas para cultivadores e completos

"ROMI", tipo S. 60, é a única semeadeira nacional fabricada especialmente para os nossos lavradores. MAIS ECONOMICA * E' EFICIENTE * DURADOURA * SIMPLES OU COM ADUBADEIRA



*Productos Romi en una feria,
década de 1940*

Almacén de ultramarino con productos Romi. Río Grande do Sul, década de 1930



los portones de la hacienda, para escribir en grandes letras: ROMI. Propaganda eficaz.

No recorrieron sólo el estado de Sao Paulo. Llegaron a lugares del sur de Minas y del norte de Paraná, como Londrina, que no pasaba de rústico campamento en la floresta. Se enfrentaban a los caminos, o a la falta de ellos. Muchas veces, esperaron el día entero por las yuntas de buey que venían a desatascar a los camiones.

Era necesario vender rápido, porque no podían acumular existencias. Era un nuevo aprendizaje, y las caravanas fueron igualmente útiles para la agricultura brasileña, que se abría a la mecanización del futuro. Los folletos eran con frecuencia lanzados desde un avión sobre las ciudades. Atendiendo a las grandes colonias, también eran escritos en italiano, polaco, alemán, japonés (pero cuando se declaró la guerra al Eje, se redujeron al portugués).

La propaganda y el marketing diferenciaban a Romi de las otras industrias locales, restrictas al circuito regional. Eso lo marcó de tal modo que, quince años después de dejar de fabricar implementos agrícolas, todavía aparecía gente preguntando:

– ¿No tiene tal máquina? ¡Pero si está escrito allá en la piedra cerca de casa!

Con anuncios en periódico y radio, la empresa y Santa Bárbara se hicieron conocidas nacionalmente, y la ciudad se desarrolló de prisa. A cierta altura, la demanda era tan

grande que el acabado de las máquinas se hacía en los camiones, camino al tren.

Era necesario encontrar una firma paulistana que se asociara a la Romi, pues, a pesar de los constantes viajes de Emilio o Carleto a Sao Paulo, la demanda exigía que allá se cuidase de la representación en tiempo integral. Así, en 1935, la empresa se asoció a Oscar Maspes. Mientras tanto, Carlos Chiti pasó a dedicarse exclusivamente al marketing y a las ventas. La Foster y la Bromberg, en Sao Paulo, y los Hasenclever, en Río, eran casas que representaban a los fabricantes alemanes (dominantes en el mercado de máquinas y herramientas), pero que ahora también acogían los productos de la Romi. Posteriormente, los revendedores recibirían grandes pósters con imágenes y especificaciones de toda la línea de implementos: arados, máquinas para hacer surcos, para cultivar, cortes manuales... Notaron que cada colonia prefería determinado tipo de máquina. En el estado de Sao Paulo, donde la influencia era mucho más americana, querían los arados Clipper, Pony o Planet. Ya los alemanes de Río Grande do Sul optaban por equipos más parecidos a los de la Rud-Sack (así surgió la gran opción de máquinas ofrecidas por Romi).

También en 1935, la empresa lanzaba la primera máquina para sembrar totalmente producida en Brasil. Ese mismo año, un ingeniero austríaco de la Fredotti trajo una soldadora eléctrica e hizo demostraciones. Acababa con el



Fachada del Cine Santa Rosa

arduo proceso del caldeamiento: la soldadora representaba simplificación, reducción de tiempo, liberación de trabajadores hacia otras tareas. Tecnología de punta llegando, las puertas abriéndose al mundo moderno.

Arados, máquinas para sembrar y adobar exigían pedagogía propia – el país necesitaba de escuelas que enseñasen a manejar estos implementos. Así, en agosto de 1937, se creó en Santa Bárbara la primera escuela de aradores y tractoristas. Emílio era el instructor de mecánica.

El Garaje Santa Bárbara se expandió, atravesó la calle General Osorio y, en 1938, se convirtió en Máquinas Agrícolas Romi Ltda., con un capital de trescientos mil. En aquel año, la producción se duplicó y, en 1939, triplicó. De las instalaciones iniciales de poco más de doscientos metros cuadrados, habían alcanzado casi los 2 mil, con 1,200 de área construida. En aquel momento, la región de las



Carnaval en Santa Bárbara, década de 1930

calles Santa Bárbara, Duque de Caxias y General Osorio eran fundamentalmente marcadas por la Romi.

La vida era la típica de las pequeñas ciudades. A los hijos les encantaban las series de los lunes en el cine Santa Rosa, inaugurado en 1939. Ya los papás preferían las sesiones del domingo, con películas del viejo oeste, musicales y melodramas.

También tenían sus fiestas folclóricas, carnaval y quermeses. A veces una pequeña banda en la plaza. Los grupos de las ciudades vecinas traían bailes de cuadra, la *congada*, con lucha simbólica de espadas y la *ombligada* – baile del ombligo. Sin olvidar el tradicional *footing*, con los hombres parados unos juntos a los otros y las mujeres circulando de allá para acá, intercambiando miradas, flirteando, dándose cita.

En 1939, Romi tenía 120 empleados y una receta mensual de más de 130 mil. La vida de Emílio, sin embargo, parecía marcada por los conflictos bélicos. Comenzó la guerra en Europa,

y el comercio internacional se complicó considerablemente. Faltaba acero, y parecía que Romi tendría que parar:

Emilio trabajaba mucho, cuidándose muy poco. Nada de vacaciones prolongadas, sólo unos días. Estando en Santos para refrescar la cabeza, mirando el movimiento en los muelles, se deparó con un barco al que desmontaban. Había un montón de chatarra – planchas, vigas, rieles. Pensó: “Si consigo esas planchas, puedo cortarlas en tiras y transformarlas en hierro laminado. ¡Es todo lo que necesito para los arados!”

Se invirtieron 250 mil en el montaje de un laminador, proceso difícil y tardado. Algo se consiguió con la máquina, y vendían parte de la producción a otras empresas, pero la ganancia no era mucha.

Peor: los cilindros del laminador no aguantaban el esfuerzo y se quebraban, y el producto no siempre era de la cualidad necesaria. Tampoco Emilio era el único en procesar chatarra – había competencia. Las ventas cayeron, la chatarra subió, el mercado negro surgió.

Terminaba 1940. Brasil vivía la dictadura del Estado Nuevo. Con incentivos gubernamentales, la industria nacional tuvo cierto crecimiento entre 1933 y 1939, pero la economía continuaba dependiente, sin producir bienes de capital.

El gobierno racionó los derivados de petróleo. El horno del laminador de Romi consumía aceite, y la empresa sólo recibía cinco toneladas mensuales de combustible contra cuarenta de antes. Con eso, el horno funcionaba sólo uno

o dos días por semana. El coque nacional también entró al mercado negro. La producción de Romi paró.

Más desánimo: la laminación fue destruida. Vinieron dificultades casi insuperables. Las deudas llegaban a cien mil, los gastos aumentaban, los precios no eran competitivos. Con pérdidas, vendieron por treientos mil una parte de las existencias de implementos agrícolas. De los 120 empleados, cincuenta fueron despedidos. A los otros se les bajó el salario.

Emilio ya había sufrido con la reducción de los salarios acordados, sabía lo que eso significaba para las familias. Consiguió reducir los gastos a treinta mil mensuales, la Casa Foster le concedió un préstamo, las deudas con los bancos fueron liquidadas.

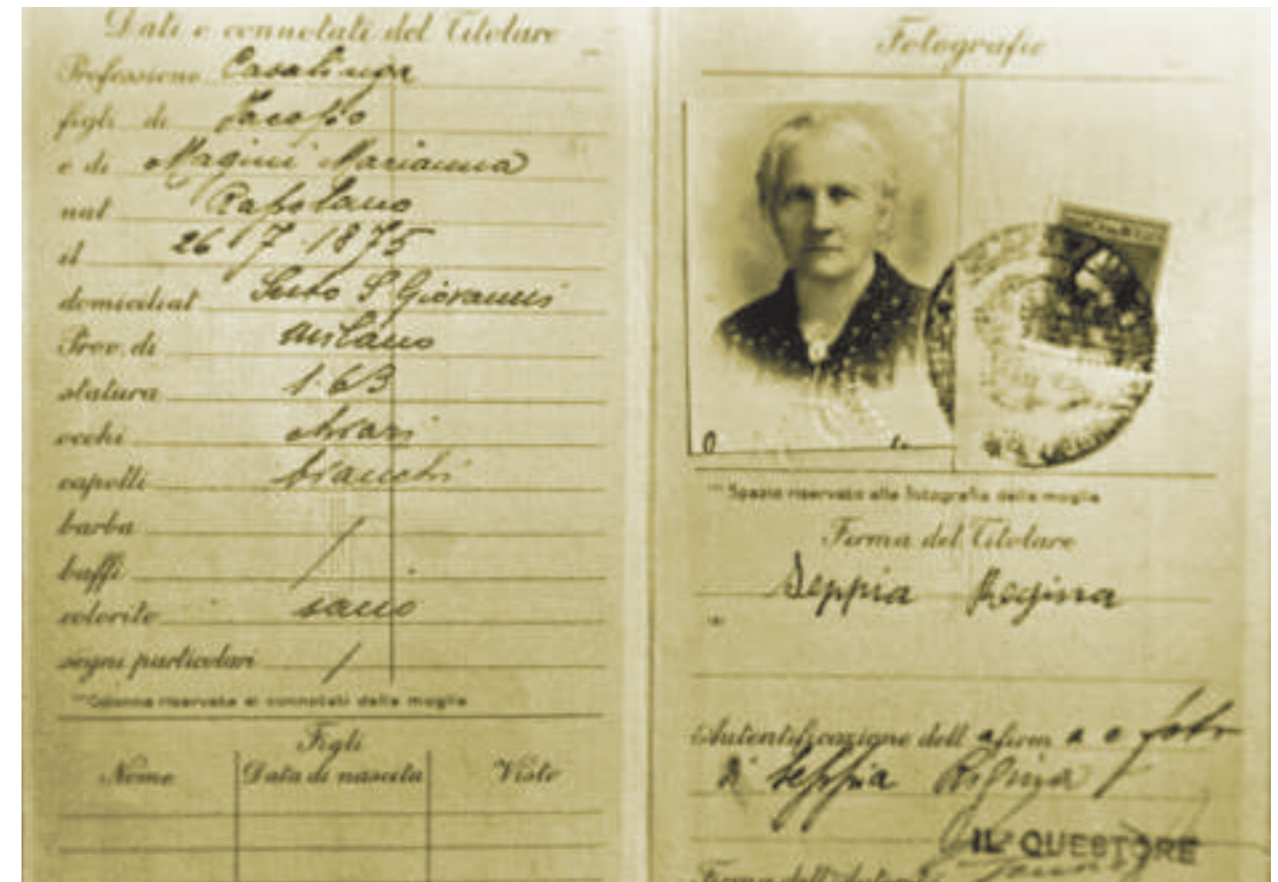
– Durante la crisis – explicaría Carlos Chiti mucho tiempo después – se adquirió una experiencia fenomenal, mayor claridad y precisión en las ideas, mayor resultado efectivo en el trabajo.

Aun así, el balance de 1940 mostró pérdidas de doscientos mil.

El 31 de enero de 1941, la familia sentiría la conmoción por la muerte de la madre de Emilio. Regina Seppia partía a los 66 años, diez después del fallecimiento de Policarpo. En momentos como ese, Emilio callaba, rumiaba, se apagaba. Después, poco a poco, regresaba a la lucha, analizando problemas, buscando soluciones. Para pagar los préstamos, era necesario usar simplemente la materia prima, la experiencia y el equipo disponibles y fabricar algo que el mercado necesitara mucho. Pero, ¿qué?

La pregunta lo persiguió durante semanas.

*Pasaporte de
Regina Seppia Romi, 1939*



NACE UNA POTENCIA

Carlos Chiti rompió el silencio, y lo que él dijo cayó como un rayo. La familia creyó haber oído mal. Chiti repitió.

– ¡Vamos a fabricar tornos!

No estaba bromeando, pero la idea parecía completamente ridícula. Estaban en crisis, debían dinero, la producción estaba parada. ¿Cómo hacer tornos sin tecnología ni instrumental? Sería necesaria una reconstrucción total.

La propuesta, sin embargo, no había surgido de la nada. Chiti viajaba mucho y había sondeado bastante el mercado. Ya existía en Brasil manufactura que demandaba piezas y componentes mecánicos. Con la guerra, las importaciones eran muy difíciles. Quien tenía tornos andaba con pedidos hasta el cuello, y el equipo, básico, estaba en falta.

Sí, tenía sentido lo que Chiti decía. Romeu, Álvares y Giordano, con edades entre trece y veinte años, se animaron con la idea. La plática siguió, la atmósfera se transformó, la desesperanza de meses se disolvió,

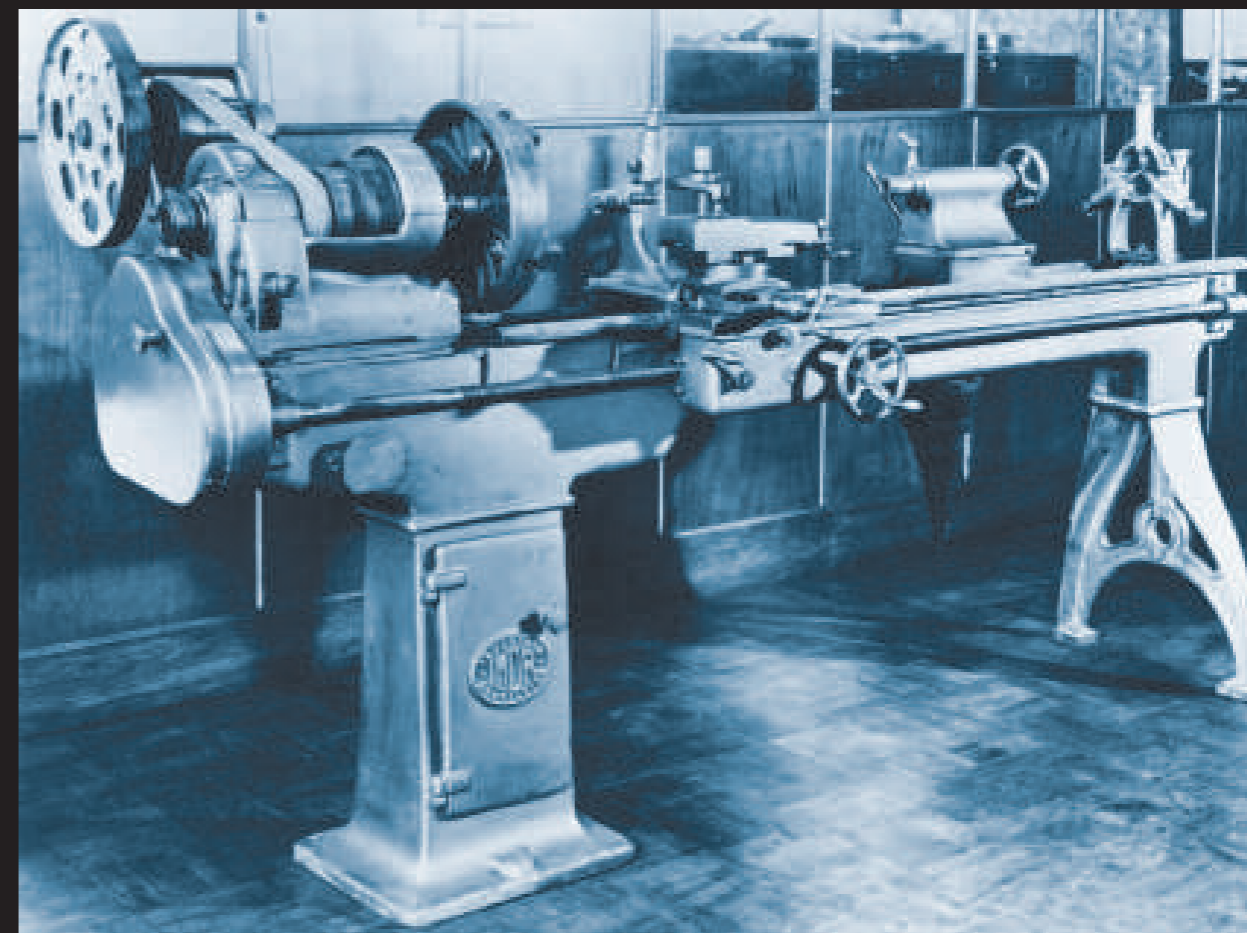
¿Tornos? ¿Por qué no? Nadie tenía una mínima idea de por dónde comenzar. ¿Por dónde? ¿Tendrían que descubrirlo!

La siguiente pregunta era de dónde sacar el equipo para fabricar los componentes. Romi no disponía de un cepillo puente para el proceso de mecanizado de las bases de los tornos. No tenía con que cortar los engranajes. Tampoco tenía máquina para mandrilar, rectificar, taladro radial. Medición y control eran inexistentes.

Pero lo fundamental era conocer detalladamente, pieza a pieza, la estructura de un torno. Aquella noche, casi nadie durmió. A la mañana siguiente, temprano, todos estaban en la fábrica, dándole vueltas a su maquinaria. Tenían seis tornos propios, de diferentes procedencias. Escogieron para la disección aquel primerísimo, de 1932, con 1.50 metros de punta a punta. Era alemán, marca Eriksen. Lo desmontaron por completo, desde la mole hasta el tornillo más pequeño. Las piezas fueron colocadas en el piso, en orden y examinadas a fondo.

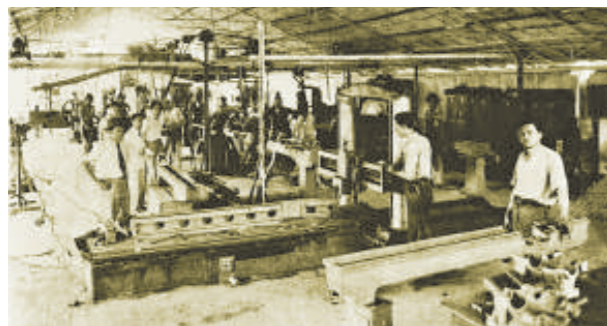
Toda la actividad de Romi se concentró en esa investigación. Se elaboró un proyecto, haciendo una estimación de cuánto necesitarían para producir el equipo —qué piezas comprar, cuáles fabricar, cómo organizar la línea de

Torno TP, el primero fabricado por la Romi, 1941



Tornos vendidos a la empresa catari-nense Carlos Hoepke, década de 1940

Abajo: el cepillo puente fabricado por la Romi para hacer las rieles del torno. A la izquierda de la foto, Emilio, atrás de él, Carlos, Álvares y Giordano (de sombrero). A la derecha de la foto, en primer plano, Alcício Biondi; atrás de él, João Babão, 1940



montaje. Eran ideas, sugerencias, esbozos. Y todo el tiempo, trabajo, sin pensar en horarios. El entusiasmo crecía, los torneros daban sugerencias y consejos. El Eriksen se modificaba, e iba surgiendo el Romi, perfeccionado.

Tomaron sobre sellados, pegaron fotos del torno, especificando características, mandaron a los revendedores. Declaraban que eran fabricantes de tornos, que el producto era así y asado, que por favor entrasen en contacto para obtener más detalles. El torno ni existía, y la Romi ya estaba tratando de venderlo. Era ansiedad y, más que eso, la confianza que tenían en sí mismos.

Mientras tanto, estudiaban el equipo que fabricaría las máquinas. Uno de los responsables por la laminación, el viejo ingeniero italiano Oneto, maestro en siderurgia y mecánica, les había dado ya un baño de agua fría:

– Necesitan de un cepillo puente de gran porte, ¡y no hay quien las haga en este país!

– Pueden hacerse parcialmente de madera – le respondió Emilio.

– ¿Madera? No va a aguantar.

– Cuando trabajaba en la Brown-Boveri, vi cepillos de madera reforzados con acero, hasta de veinte metros, y aguantaban muy bien.

– Sí, ¡pero tenían medios para construirlas!

Otra versión de la historia asegura que fue el ingeniero austriaco Francisco Wallauschek quien puso en duda la posibilidad de fabricar el cepillo. Pero nada como un desafío para provocar a Emilio.

Existían poquísimos cepillos puentes en Brasil, y sus propietarios las guardaban avaramente. Con mucho tacto, los Romi consiguieron observar algunas y, al salir de las empresas, tomaban nota furiosamente. Fue así que se dibujó el cepillo, fundiendo las piezas, aprovechando lo que sobraba

del laminador: Las columnas, en vez de prismáticas, eran cilíndricas, de modo que pudiesen ser fundidas y procesadas en la propia Romi, pues no tenían recursos para comprarlas. Las esferas del soporte de las herramientas también se moldearon ahí, en el modesto cepillo puente. Sólo el larguero prismático fue moldeado fuera, en el taller de su amigo Túlio Baccaglioni. La unión con la mesa se hacía por medio de un cable usado de elevador: El cambio era de un camión, y un motor eléctrico accionaba la mesa y revertía el movimiento. Ese mismo año de 1940, comenzó a funcionar:

Adaptando, improvisando, inventando, crearon las herramientas. Todos con la adrenalina a mil, trabajando sin parar, sábado, domingo, vacaciones. Faltaban pocos retoques y, el 10 de abril de 1941, un jueves santo, la tensión llegó a su límite.

Lo apropiado habría sido champaña, pero no tenían dinero. Alguien fue por cerveza.

Cerca de las 16h, todos se reunieron para contemplar el primer torno. ¿Funcionaría? Expectativa... El tornero temblaba, nervioso pero también orgulloso. Silencio total, cientos de personas esperando.

El tornero accionó la máquina y ésta comenzó a trabajar. Todos esperaron un poco, conteniendo la ansiedad. El torno seguía funcionando, ronroneando. Risas, abrazos, y la cerveza corrió de mano en mano.

– ¡Este es el número uno!

Chiti, perspicaz, prudente, rápido en el gatillo, murmuró a Emílio:

– ¡Ajá?... ¿Y quién va a querer comprar el primero, casi experimental?

No, no habría número uno. Necesitaban comenzar con un número alto, que impresionase. ¿Veinte? ¿Treinta? ¿Cincuenta?

Se animaron. Y Chiti sugirió 101. Número simpático, convincente.

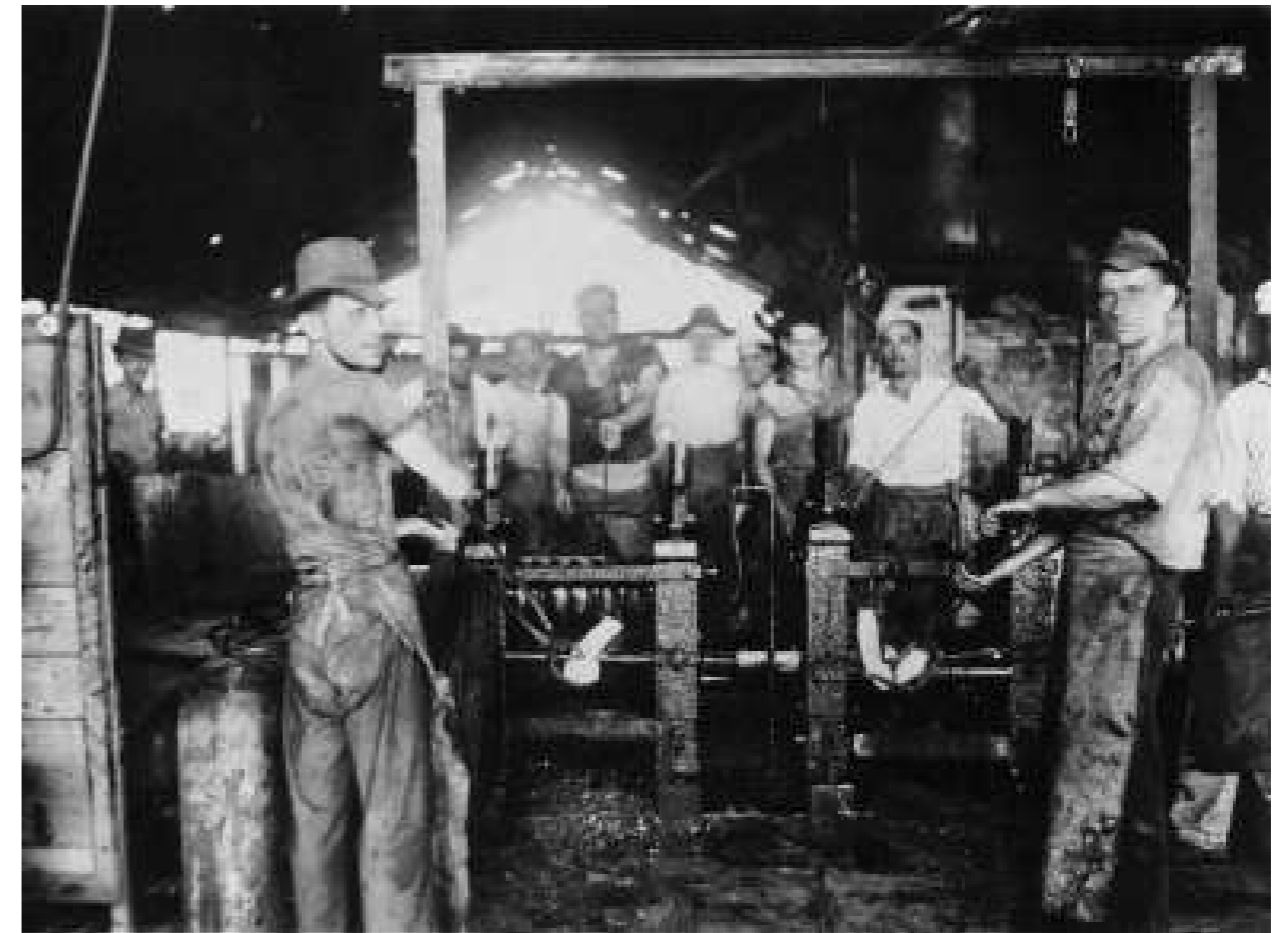
Fue así que el primer torno Romi sería el 101. Y el 101 fue el primero de la serie TP, de *tomo paralelo*. Un TP-5 de 1500 milímetros de punta a punta. También era necesario un nombre sonoro, fácil, que no comprometiese. No sabrían si la empresa

prosperaría en ese ramo y, por eso, tenían recelo en darle el nombre Romi – si la fabricación de tornos fracasara, la marca sería depreciada. Entonces, Chiti propuso una sencilla fórmula que invertía el apellido familiar: Nació entonces Imor, que también era acrónimo de Industria de Máquinas Operadoras Romi (denominación que, por cierto, nunca se volvió la razón social).

Entonces venían las cuestiones prácticas: ¿Cómo organizar la fabricación en escala? ¿Cómo montar la estructura de ventas? No tenían tiempo, no había línea de montaje, tendrían que trabajar, producir e ir resolviendo los problemas. Y los tornos fueron surgiendo, al principio uno por semana, enseguida pasaron a dos.

Tiempos de guerra, y la distribuidora de la Deutz, en Sao Paulo, no podía traer productos de Alemania. Envío a su gerente, Albrecht von Sidou, a Santa Bárbara. Probó los tornos, con rigor literalmente germánico, y los aprobó. La Deutz sería la primera distribuidora de Imor, y el primer comprador parece que fue en el estado de Minas.

Muy pronto, los hijos fueron llevados a la fábrica. En eso, Olimpia era rigurosa. Si alguien alegaba estar enfermo o indispuerto, ella lo atajaba:



Sector de laminación de la Romi, 1940



– ¡Olvídalo, a trabajar!

Para 1934, cuando habían comenzado a fabricar implementos, Carleto, con veinte años, y Giordano, de catorce, ya estaban plenamente integrados. Giordano, que trabajaba desde el año anterior, pasó de la mecánica a la soldadura, al moldeado, al ajuste y al montaje. Conocía tanto la fundición que fabricó herramientas de control de calidad y elaboró un manual con tablas, gráficos, coeficientes y métodos. Al concluir la educación básica en Santa Bárbara, sólo había educación media en Limeira, lo que los forzaba a ir a la escuela de día y trabajar por la noche. Pero el transporte era tan malo que Giordano dejó el curso y tuvo que hacer reposición. En 1940, fue admitido en Ingeniería Mecánica en la universidad Mackenzie, en Sao Paulo, pero regresó a principios de 1941, llamado por su padre, que necesitaba ayuda para la fabricación del primer torno.

*Página anterior: Carlos Chiti,
principios de los años 1950*

*El torno cruza la calle hasta la
expedición, década de 1940*



Álvares, con diez años en 1934, llevaba café a su papá y se quedaba por ahí, haciendo pequeñas tareas como auxiliar de depósito: conocía las piezas y tenía noción de las medidas. En 1938, pasaría a la contabilidad, contratado, responsable de su tarea. A los diecisiete, fue liberado para poder asociarse a Máquinas Agrícolas Romi. Todavía era un chamaco y ya vivía en los bancos discutiendo préstamos, descuentos sobre descuentos. A los diecinueve llevaba la contabilidad de la empresa. Uno de sus maestros fue Esteban Faraone, hombre que tuvo un único empleo en la vida, la Romi, y que fue una especie de hermano menor para Emílio.

Por la diferencia de edades, Romeu tardó más en entrar en la empresa, cursando antes ingeniería en la universidad Mackenzie. Pero, en 1953, también se integraría a la Romi.

– Ustedes están comenzando jóvenes porque, si se equivoan ahora, van a tener tiempo de corregir; ayudar, arreglar

– explicaba Emílio. – Tarde, ya no se puede hacer nada.

Era difícil encontrarlo en la oficina, no paraba. Llegaba temprano, a veces antes de los empleados. Saco abotonado, camisa almidonada, subía las escaleras a saltos. Corría de máquina en máquina, sondeando, fiscalizando, orientando.

Poseía carisma. Tuvo adversarios cuando entró a la política, sí, pero no se le conocieron muchos enemigos. Si necesitaba ser duro, era duro. No toleraba que repitieran fallas. Cuando veía que cometían el mismo error una segunda, tercera vez, perdía el control.

– *Disgraziato!* ¿Viste lo que hiciste?

Después sacaba un cigarro, convidaba.

– Ten, toma.

En el momento, decía todo lo que debía, no se guardaba nada.

– No quiero ser grande – repetía. – Quiero ser el mejor.

Inquietud, obstinación y perfeccionismo eran exigencias tanto para los otros como para sí mismo.

En las decisiones de la empresa, contrariando el tipo del italiano patriarca, que concentra todo, él oía, consultaba, discutía, buscaba apoyo, muchas veces buscando imponer su punto de vista usando solamente astucia.

Pronunciaba las palabras pausadamente y no se comía las *erres* de los infinitivos. Pero se comía la *ese* de algunos plurales, sobre todo al hablar más rápido.

Comunicativo, abierto, gustaba de la vida. Sin embargo, no se reía de cualquier cosa. Si alguien le pedía algo, Emílio se metía la mano al bolso, sacaba todo lo que traía y se lo daba, sin mirar. Citaba mucho la oración de San Francisco:

– Es dando que se recibe.

Su distracción era inventar cosas, y le gustaba agradecer. Le regaló a Faraone un barquito de pedales, hecho por él mismo. En el primer paseo, el barco se volteó y los dos cayeron al agua, y en la orilla Julieta, con Olimpia y otros amigos, gritó temiendo lo peor:

En casa, acompañando a Olimpia, cantaba trechos de ópera. Álvares aprendió italiano escuchando a su mamá cantar. La familia poseía una colección de discos del género, como *Aida*, *Rigoletto*, *La Traviata*. Emílio parodiaba, cambiaba las letras.

– *La donna è mobile, qual piuma al vento...* – decía Olimpia.

Y él:

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

A finales de 1941, Romi había fabricado cuarenta y pocos tornos. La producción se volvió continua, en turnos de 24 horas sin parar. En 1942, con la fábrica organizada, alcanzaron los treientos. Los tornos eran llevados a la barraca de montaje, en la calle General Osorio. Una carreta, empujada por cuatro o cinco hombres, los llevaba después a pintar, finalizar y expedir, en Santa Bárbara. De ahí se iban en camión al tren de la Paulista o directo a su destino. Pesaban entre setecientos y ochocientos kilos y eran vendidos a 7 mil dólares cada uno.

En 1943, Romi vivió grandes momentos. Emílio llegó a los 47 años y fue homenajeado con un busto. Sin contar el cuadro administrativo, ya eran 529 empleados, contra 212 de un año antes y 166 en 1941. El aniversario de Emílio coincidió justamente con la producción del torno número mil. Una gran fiesta – aun cuando se trataba en realidad del 899...

Galpones de eucalipto y zinc habían sido levantados de prisa, para abrigar material, pero la empresa ya no cabía en el apretado centro de Santa Bárbara. Encontraron el terreno ideal: veinte *alqueires* al lado de la estación Paulista, una localización de primera. Los arreglos con los propietarios fueron tardados, pero llegaron a buen fin. Comenzó la obra, la más grande que la ciudad veía en muchos años. (Hoy, la Romi vive un proceso similar.) En seis meses, estaban listas las nuevas instalaciones: 3 mil metros de área cubierta, más 9 mil preparados para patios y depósitos.

Inauguración del busto de Emílio, un homenaje de los funcionarios, 1943

Abajo: el anuncio del milésimo torno, 1943





El año era 1944. Los tiempos pioneros habían terminado. La fábrica de máquinas agrícolas se había convertido en fábrica de tornos (aunque la antigua razón social se mantuviese por mucho tiempo más), pero el espíritu continuaba el mismo: producir siempre en mayor escala, mejor, más económica y más competitiva.

Con la guerra contra el Eje, muchas empresas habían despedido a sus funcionarios alemanes, personal calificado. Chiti trajo varios a la Romi e inició así, por ejemplo, la modernización contable, inaugurando el planeamiento de costos, sector nuevo y esencial.

Romi ya operaba con más de treinta revendedores. Verificaron que el mercado brasileño no bastaría para la expansión productiva, y entonces dos funcionarios, Humberto Mayrink y Herbert Dresbach, recorrieron América del Sur, vendiendo tornos en Argentina, Paraguay, Uruguay, Chile, Venezuela y Colombia.

Hasta 1944, las piezas eran fabricadas siguiendo modelos tridimensionales, pues pocos operarios sabían leer y escribir, y eso hacía inviable el uso de dibujos. En aquel año, se instaló en la Romi la primera escuela para los trabajadores. Con ella y con entrenamiento, se introdujo el dibujo mecánico, lo que le daría precisión a las piezas.

Continuaron siendo inventivos. Romi no tenía ni podía salir comprando máquinas para mandrilar, por ejemplo.

Mario Nigra, operario que había aprendido el oficio en Europa, resolvió la cuestión transformando tornos en mandrilas, que moldearían millares de cabezas de motor por muchos y muchos años.

En 1944, trabajaban en la Romi casi mil personas, de las cuales 549 eran operarios. En Sao Paulo, Chiti estableció una empresa, la Premier (después incorporada a la Romi), para identificar y dimensionar las necesidades del mercado brasileño y promover mayor aproximación con la clientela.

A partir de 1945, con el fin de la guerra, las grandes industrias del exterior dejaron de fabricar material bélico y volvieron a atender las necesidades de los tiempos de paz. En Brasil, acabó la dictadura Vargas, y la balanza comercial tenía un superávit sin precedentes, obtenido con las ventas de materia prima durante el conflicto. El gobierno Dutra liberó las importaciones, y aquellas reservas se agotaron con la compra de bienes de consumo inmediato. Al mismo tiempo, maquinaria de última generación llegaba sin impuestos, compitiendo con la industria nacional.

Un nuevo impase: modernizar o parar. La producción de la Romi había alcanzado los 1700 tornos/año en 1944, pero las ventas estaban estancadas. Era necesario hacer algo rápido. Una vez más, la guerra (o ante su fin) vino a solucionar el problema.

En 1946, leyendo una revista especializada americana, Chiti se deparó con un anuncio que llamó su atención: en

dos semanas, subastarían en Patterson, Nueva Jersey, un lote de máquinas herramientas nuevas, parte del enorme excedente de guerra de los EU. Todo a una décima parte del precio de mercado. Chiti le mostró el anuncio a Emílio, que en ese mismo momento se entusiasmó:

– ¡Quién sabe vale la pena ir allá!

Hubo una reunión familiar y fue unánime. Era un grupo de gente osada. ¿Y con qué dinero? Al día siguiente, Chiti salió a los bancos a pescar. Al mismo tiempo, corrieron atrás de la licencia de importación. Chiti embarcó en un día, Giordano al otro. Casi tres días de viaje en DC-3, con varias escalas. En Patterson, recorrieron los hangares repletos de la Wright, que fabricaba motores aeronáuticos. Estaban alucinados ante cientos de máquinas nuevas. Escogieron y arremataron una

decena. Después, ya con más experiencia, visitaron los grandes depósitos del gobierno americano. Giordano fue escogiendo otras máquinas, compraron cincuenta o sesenta más.

Chiti regresó, pero Giordano se quedó ocho meses más, tomando cursos y haciendo prácticas para familiarizarse con el equipo comprado. Pasó por instituciones como el MIT y por casi veinte industrias de máquinas herramientas, como la American Tool Works, la Norton Grinder y la Sundstrand. Fue encontrando otros depósitos y ventas promocionales extremadamente interesantes.

– ¡Huy, creo que se va a gastar todo nuestro dinero! – exclamaba Emílio, que inmediatamente daba la orden de comprar.

Más regateo en los bancos, más discusiones de plazos. Ahora, la Romi contaba con doscientas máquinas de





Salida de la fábrica.
A la derecha, Emilio, década de 1940

primera. Los equipos fueron a EU a buscar su tecnología de uso. Aquí hicieron prácticas en el Arsenal de la Marina y en la FNM, que operaban un parque de máquinas herramientas semejantes a aquellas. Llevaron dos años en instalar el equipo, entrenar a los operadores y hacerlo funcionar:

En 1946, se fundó el Sindicato de los Metalúrgicos de Santa Bárbara d'Oeste, en un terreno donado por Emilio. (La sede propia sería inaugurada siete años después.) Cuando querían resolver algún problema, los líderes sindicales preguntaban a Álvares:

– ¿Podemos reunirnos en la oficina de don Emilio a las seis de la tarde?

Pero él, sin embargo, dejaba que Álvares resolviera todo. Emilio sólo repetía a los hijos:

– Protejan la empresa y protejan a la empresa de los dueños. Con los desmanes de los dueños, la empresa quiebra, desaparece y todos pierden.

Chiti, Giordano, Álvares y Romeu, conviviendo bajo el mismo techo, con idéntica orientación y disciplina, se entendían bien. Había roces, a veces hasta altercados, pero permanecían unidos. Era trabajar y producir, sin egoísmo. Emilio les daba libertad, y los hijos se llevaban con él de igual a igual.

Con los años, el arrojo de Emilio de los primeros tiempos disminuyó, el fundador se hizo más cauteloso. Cierta vez, Giordano quería hacer una inversión, arriesgarse. Emilio lo reprimió:

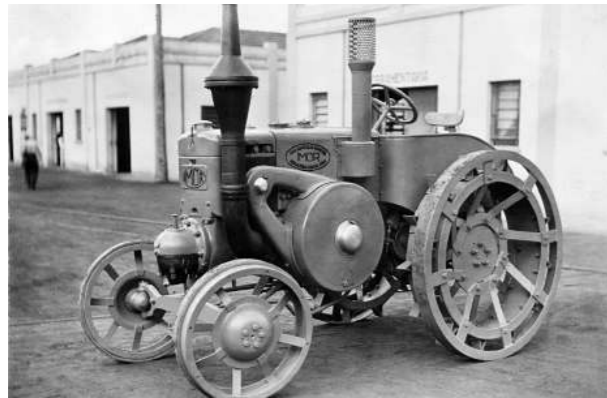
– ¡Escucha, vamos a andar con los pies en el suelo!

– ¡Pero, papá, usted siempre fue arrojado! Se lanzó y tuvo éxito.

– Hijo, cuando tenía sólo un martillo y un yunque, podía arriesgar todo porque, al día siguiente, tendría otro martillo y otro yunque. Ahora, tenemos algo muy grande, no podemos actuar de la misma forma. Es necesario serenidad.

Viajar al exterior se volvió una rutina necesaria. En 1947, Giordano fue a conocer las novedades de la Feria Internacional de Chicago. El año marcó también el lanzamiento de los tornos NTPN e NTCN, muchos de los cuales continúan en operaciones después de tantas décadas. Se creó el Departamento de Proyectos y Diseños, y después los de Ingeniería de Producción y Control de Calidad. Se probaban modelos experimentales, y las patentes se sucedían. Eso llevó a Charles E. Somogyi, renombrado especialista internacional en organización del trabajo, a declarar que, si fuese americana, Romi estaría entre las mejores fábricas del sector en los EU.

Pero la crisis cambiaría y la falta de una política que favoreciese a la iniciativa privada brasileña pararían todo de nuevo. La producción de Romi caería a cuatrocientos o quinientos tornos al año. También trataron de hacer telares, no más de diez. Entonces, Emilio tuvo la idea de producir tractores: en Brasil no había más de 10 mil u 11 mil.



Tractor Lanz-Bulldog, 1949

Página siguiente: un alto funcionario económico federal, el general Anápio Gomes, al volante de un Toro, a finales de 1940

– ¡Todo se hace a mano! Una vergüenza, ¡y se enorgullecen de que somos un país agrícola!

Romi fue la primera en fabricarlos en Brasil. El primer tractor era tipo Lanz-Bulldog, pesado y poco versátil. Con André Toselo, del Instituto Agronómico de Campinas, se desarrolló un proyecto más leve y maleable, multifuncional, para quien no podía comprar varias máquinas. En 1948, comenzó a ser fabricado un primer tractor de concepción nacional, el Toro (conjunción de los nombres Toselo y Romi). Sólo se importaba el motor. Éxito en la muestra industrial del parque de Agua Branca, pasó con honores las pruebas de homologación realizados por el gobierno de Sao Paulo y por la Universidad Rural de Río de Janeiro.

En los primeros meses de 1949, Américo Emílio Romi, Zeno Rodrigues Maia y Domingos Finamore resolvieron

crear un periódico a la altura de una ciudad que se desarrollaba rápidamente. Sin haber llegado a un acuerdo sobre el nombre, colocaron las sugerencias en papelitos e hicieron un sorteo. Ganó el nombre sugerido por Emílio: *Jornal d'Oeste*, que sería lanzado en julio de aquel año.

Hablando para el periódico en noviembre, Emílio, entusiasmado con el Toro, decía que ararían un *alqueire* en poco más de ocho horas, consumiendo menos de 45 litros de combustible, una excelente relación costo beneficio a corto y largo plazo.

– Por eso estamos seguros de que podemos ser útiles a esos verdaderos constructores de la economía de la nación, los labradores.

Pero la coyuntura era difícil, y Emílio se reunió con el ministro de Agricultura.

– ¿Qué es lo que ustedes quieren? – preguntó el hombre.

– Usted sabe, el tractor extranjero entra con facilidad, no paga derechos, no paga aduana, con dólar subsidiado.

– Entonces, ¿es eso lo que quieren? ¿Subsidio?

– ¡Para nosotros no queremos nada! Queremos que el gobierno apoye la iniciativa, facilite el financiamiento al agricultor, con plazos e intereses razonables. El agricultor brasileño es conservador; nunca va a comprar un tractor nacional, va a preferir el americano. Que se abran líneas de crédito para que los labradores de pocos recursos mecanicen las propiedades.

El ministro fue frío, seco:

– Usted está equivocado. Brasil no es país para fabricar tractores. Ya los importamos, ¡y de los buenos! ¡Con permiso!

La producción no tuvo continuidad. Emílio regresó a Santa Bárbara, comentando:

– ¡Santo Dio! ¡¿Estaré equivocado?!

No, tenía razón, sólo que estaba adelantado a su época. Telefonó a su amigo Dedini, en Piracicaba:





Tractor tipo Lanz-Bulldog. A la izquierda del tractor, Emilio, Carlos e Israel Pinheiro. A la derecha, Giordano, Pascoal Pano y el ingeniero Carone, 1949

– Mario, tengo aquí toneladas de chatarra, buena para fundir...

Después, no aguantó ver el tren lleno de carcasas, ejes, engranajes de tractor. Cuando comenzaron a cargar, le dio la espalda, ahora un poco curvada, y se fue. La tristeza alimentaba una gastritis de años. El asunto murió, la ilusión fue enterrada.

Emílio tenía un principio: el hombre, para ser más útil a sí, a la familia y a sus padres, necesita saber más, porque sólo así vale más; inclusive, para estar apto para recibir más conocimientos, necesita estar saludable. En 1947, se instituyó la Caja Beneficiense de la Romi, antecesora de los convenios actuales de asistencia médico hospitalaria. El empleado entraba sólo si quería, pagando 1% de su salario. La empresa, por su parte, contribuía con el equivalente al 2% del sueldo del asociado. Esa idea se desarrollaría hasta culminar, diez años después, en la Fundación Romi.

Olimpia y Emílio partieron a Italia, adonde no iban desde el distante 1924. No estuvieron ni en Siena ni en Rapolano Terme, donde los papás de él habían nacido, pero después Emílio donaría un órgano a la iglesia de Rapolano, recibiendo homenajes del paese.

De vuelta a Brasil, retomaron el cotidiano intenso. Olimpia visitaba a las parturientas, les daba regalos, veía qué necesitaban. Bien informada, leía los periódicos. Antes, Emílio tomaba

sólo *O Estado de S. Paulo*, pasaba los ojos por la sección de economía y salía de casa. Como siempre, lo que le gustaba era circular por los talleres, patios y depósitos. Conocía a los empleados, conversaba, exigía, les reñía, enseñaba.

Acompañando la expansión de la Romi y la propia modernización del país, Santa Bárbara parecía destinada a convertirse en polo industrial. Llegaban más y más familias, crecía la población. Con todo, faltaban escuelas, viviendas, médicos, calles, drenaje, agua. Las inundaciones del lago de los Toledos trajo nubes de mosquitos. Eran problemas que exigían urgentemente solución.

Administrador exitoso, conocido en todo el país, fue inevitable que pensarán en él para la política. En sus incesantes viajes, tenía contacto con la cúpula de gobierno, acceso a secretarios, prefectos, ministros, banqueros. El hombre ideal para la prefectura.

En 1951, líderes políticos se decidieron por la candidatura de Emílio, pero no fue fácil que él aceptara. Discutieron, negociaron, apelaron a su espíritu cívico.

Emílio llevó el tema a casa. Olimpia se horrorizó, no quería ni saber:

– ¿Políticos? ¡Nunca fuimos, ni queremos ser! ¡No necesitamos de ellos!

Pero acabó cediendo:

– No podemos olvidar que la ciudad nos acogió bien. Ya que es un hecho, cuenta conmigo.

Emílio en campaña con su asesor, Dirceu Dias Carneiro (a la izquierda), 1951

Como era habitual, ella se mantuvo en la retaguardia, firme.

La coalición partidista reunía tendencias tan antagónicas como la getulista PTB y la UDN de la oposición. Emílio recibió 1674 votos, contra 499 del opositor. Su vicepresidente era el médico y amigo Domingos Finamore.

La pose fue el 1° de enero de 1952. El nacionalista Getúlio Vargas estaba desde un año antes, de nuevo, en la presidencia de la República, ahora electo por el voto popular: Nogueira Garcez era gobernador del estado.

En Santa Bárbara, Emílio comenzó haciendo una reforma administrativa, creando directorías para agilizar los procesos.

El racionamiento de agua era habitual. Sólo el centro estaba bien servido; la periferia vivía de pozos. Pero, en septiembre, entendimientos con la Caja Económica Estadual rindieron un gran préstamo para construir un reservatorio de 640 mil litros, asentar diez kilómetros de tubería, establecer una estación de tratamiento, bombas, hidrómetros. Al final del mandato de Emílio, la ciudad entera estaría atendida.



Santa Bárbara vivía aislada, con acceso precario: comunicarla era esencial. Para Emílio, acostumbrado a la iniciativa privada, era difícil trabajar con las limitaciones del sector público, sobre todo cuando había tanto que hacer. Se impacientaba con las travas burocráticas y, muchas veces, era arbitrario. Acompañado de un peón, andaba por el municipio fincando banderitas por donde pasaría un camino, diciendo:

– ¡Por aquí!

Marcaba terrenos que aún no se habían expropiado. Peleaba, consiguiendo o no un acuerdo. Tenía un Studebaker nuevito, que metió entre cañaverales, atolladeros, todo tipo de agujeros, hasta casi destruirlo.

Necesitaba equipo. Lo pedía y no había. Fue al DER (Departamento de Carreteras del Gobierno del Estado de Sao Paulo) en Campinas:

–Tengo que abrir y arreglar caminos, pero sin máquinas no es posible.

– Ni le digo, estamos en la misma situación...

Emílio miró por la ventana:

– ¡Y aquellos tractores? ¡Y todas esas máquinas?

– Rotas. Son importadas, no hay piezas de repuesto.

– ¡Qué no hay? ¡Entonces, pásamelas!

Se las llevó, las arreglaron en la Romi, y abrieron el camino que va a Capivari, Río das Pedras, Monte Mor. También recuperaron los caminos vecinales de ranchos, haciendas, fábricas. Delimitaron la zona urbana, con un plano central, principalmente para controlar la acumulación de lotes abusivos. Abrieron la avenida Monte Castelo. Iniciaron el asentamiento del drenaje. Ahora, una fosa séptica filtraba y transformaba el detrito en adobo, que se convertía en fuente de receta.

Estaban instalando la red del drenaje con peones autónomos, que trabajaban por jornada. De repente, se acaba la tubería, que ya se había comprado, pero tardaban en entregar. Para no dispensar al personal ni pagarles sin que

Página anterior: construcción de la carretera Santa Bárbara–Capivari, década de 1950. Emílio a la derecha.

*Al lado: visita del gobernador Lucas Nogueira Garcez (a la izquierda de Emílio)
Abajo: subasta de máquinas herramienta en Nueva Jersey, 1946. Carlos está en primera fila, a la izquierda*





trabajasen, Emílio envió a los grupos a las obras del lago. Sólo que un edil hizo la denuncia en Sao Paulo, alegando que el prefecto desviaba recursos, pues el dinero de una obra no podía ser usado en otra. Llegó un fiscal y Emílio le explicó la situación. El fiscal alegó:

– Pero hay una denuncia, y es la ley, imagina si todos resuelven hacer lo mismo... El tal edil va a continuar picando con el mismo dedo...

– ¿Pero usted sabe que, si ese edil cae por la tubería, infecta el drenaje? – dijo Emílio, que a veces se prendía rápidamente. – ¿Dejo al personal parado, con sueldo? ¿Lo despido? ¿Atraso la obra?

Acabó ganando la batalla.

Acuerdos con la CPFL (Compañía Paulista de Fuerza y Luz) llevaron luz a la mayoría de los poblados. Se aceleró la construcción de escuelas y, en un terreno donado por la Compañía Industrial y Agrícola Santa Bárbara, se hincaron las obras de la Preparatoria y Escuela Normal, que más tarde

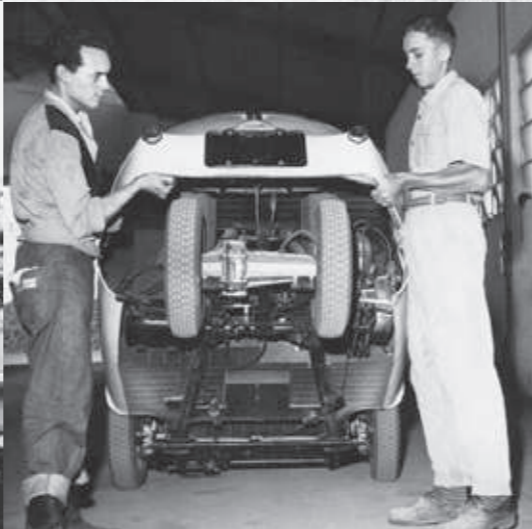
recibiría el nombre de Emílio. Cuando Jânio Quadros asumió el gobierno de Sao Paulo, la escuela estaba por la mitad. Por orden del nuevo gobernador, la secretaría de hacienda estadual no liberaba los fondos para terminar: Emílio lo pagó de su propio bolso, garantizando:

– En algún momento me pagan. ¡Sólo no puedo parar ahora! Si paro, esto nunca más acaba.

Fue así hasta que volvió a entrar dinero del gobierno y lo reembolsaron.

En su mandato, la receta nominal del municipio creció 80%. A finales de 1955, cuando dejó la prefectura, la ciudad tenía casi 30 mil habitantes y estaba urbanizada, lista para el futuro.

Emílio ya había recibido la comenda católica de la Orden de Santa María de Belén, y las personas comenzaron a llamarlo *comendador*, título que a él no le importaba mucho. Retomó sus actividades en la empresa, donde al año siguiente concretizaría un sueño. ¿Y qué era Américo Emílio Romi sino un taller de sueños, una mente siempre ágil y despierta?



EL PRIMER AUTOMÓVIL BRASILEÑO

Hojeando una revista italiana, Chiti leyó y releyó, muy interesado, un reportaje sobre un pequeño automóvil recién lanzado, el Isetta, que se ajustaba como un guante a la idea que Emílio y él venían considerando – fabricar un coche utilitario, barato, económico. Sobre todo, un vehículo accesible a las personas de bajos ingresos, haciendo crecer el mercado y la riqueza nacional. En Brasil había un clima nuevo, abierto a experimentaciones y osadías. Era un terreno propicio para sembrar:

El Isetta nació de un concepto del ingeniero aeronáutico Ermenegildo Pretti y de su asistente Pierluigi Raggi. Los primeros prototipos comenzaron a circular en 1952. Eran producidos por la Iso Rivolta en Bresso, provincia de Milán. En 1953, la empresa lanzó el Isetta, nombre que significa “Pequeño Iso”. Pretti usó todo su conocimiento de aerodinámica y lo utilizó en el coche. El diseño, finalizado por Giovanni Michelotti, era revolucionario, en forma de gota de agua. Poseía una característica única: una sola puerta, frontal. En el Isetta cabían dos personas; medio apretadas,

tres. Tenía 2.25 metros de largo por 1.40 de ancho, con chasis tubular y carrocería de acero, pesando 330 kilos. El motor, de dos cilindros con apenas una cámara de combustión (dos tiempos, 236 cilindradas), desarrollaba 9.5 HP. El consumo era reducido: treinta kilómetros por litro.

La parte trasera correspondía a menos de la mitad de la delantera. La transmisión se hacía por corriente dúplex, y, como las ruedas motrices estaban muy cerca una de la otra, no necesitaba diferencial. Cambio de 4 velocidades y reversa. El vehículo era de fácil manutención y podía transitar hasta en los peores caminos y calles, en cualquier clima.

Robustos, dos Isettas participaron de las Mil Millas de 1954 y obtuvieron un resultado considerado increíble: 79 kilómetros por hora, media más elevada que la de la OM, vencedora de la primera edición de la prueba. El carro tuvo un gran éxito en Europa occidental, sobre todo en Alemania, país en que la BMW fabricaría cientos de miles de ejemplares.

Chiti sugirió:

– ¿Por qué no traemos uno o dos Isettas?



*Comida en familia, década de 1950
Abajo: Romi-Isetta de carrera, preparada por el mecánico Emílio Comino, para el piloto Neville Hoff.*



La vieja curiosidad, la osadía que era parte de la herencia de familia. Querían ver, pieza por pieza, cómo se habían construido los coches. Nada era imposible para esos dos hombres. Si habían aprendido a hacer arados, tornos y tractores observando, ¿por qué no un automóvil?

En junio de 1995, Emílio y Chiti embarcaron para Europa. En el avión, Emílio tuvo mucha náusea y agudos dolores en el pecho. Creyó que era aquella gastritis que lo exasperaba. En Milán fue examinado y descubrió que había sufrido un pequeño infarto. Los médicos lo obligaron a internarse. Chiti se fue a negociar con la Iso y obtuvo la concesión para producir el coche en Brasil.

Recomendaron que Emílio no viajara de avión. Volvieron en barco. Embarcaron en el *Augusto c* y llegaron el 27 de agosto. Al día siguiente, el *Diário de S. Paulo* estampaba: "Será lanzada para fin de año la primera serie de automóviles de fabricación nacional". Fotos mostraban un Emílio sonriente y bien dispuesto. ¿El nombre del futuro vehículo? Romi-Isetta.

El país vivía en transición desde el suicidio de Vargas, ocurrido en agosto de 1954. En las elecciones presidenciales de octubre de 1955, vencería el minero Juscelino Kubitschek, figura carismática, de sonrisa contagiante. JK tenía una plataforma de desenvolvimiento, teniendo como clave la industrialización acelerada, sobre todo en el sector de los automóviles, para lo que atrajo con incentivos y exenciones al capital extranjero. Los resultados serían impresionantes: la producción industrial, descontada la inflación, crecería 80% hasta 1961; en el caso de la industria de material de transporte, 600%.

Sin embargo, cuando esa política todavía no rendía ningún fruto y todos los demás fabricantes continuaban en la fase de estudios, nació un producto que enseguida cayó en el gusto del público y de los medios. No fue posible, es verdad, comercializar el Romi-Isetta en 1955. Fue necesario reequipar la fábrica (que, mientras tanto, continuaría teniendo a los tornos como actividad principal), resolver el suplemento de material sofisticado (como aluminio y plexiglás) en un mercado proveedor incipiente, introducir normas y padrones mucho más rigurosos que los habituales en la industria brasileña de entonces. Era un desafío más para Emílio, Chiti, Giordano, Álvares, Romeu y los incontables colaboradores y amigos de la Romi.

Romi-Isettas en frente del aeropuerto Santos Dumont, Río de Janeiro





Página siguiente: Escena de la película Absolutamente cierto (1957), con Anselmo Duarte y Odete Lara

Y una victoria más.

El 30 de julio de 1956, Emílio y Olimpia se levantaron temprano como siempre, tomaron café, se arreglaron y se fueron a la fábrica. El clima era de fiesta.

– ¡Felicidades, comendador! – lo saludaban los trabajadores.

Se dirigieron al pabellón de montaje. Emoción, expectativa. Chiti señaló hacia la punta de la línea de producción. A Emílio se le quebró la voz.

Frente a ellos, el Romi-Isetta número uno.

Aplausos. Emílio estaba conmovido, paralizado de felicidad. Chiti, eufórico, sentía taquicardia. Emílio y Olimpia entraron en el coche, él cerró la (única) puerta, lo echó a andar y dio la vuelta al pabellón.

Continuaban los aplausos. Habían lanzado el primer coche realmente brasileño.

La proeza técnica, siguió a la mercadotécnica. Chiti, junto con su secretario, Mário Pacheco Fernandes, orquestó una campaña publicitaria y promocional que convirtió al Romi-Isetta en moda. El 5 de septiembre, hubo un desfile triunfal de los carritos por el centro de Sao Paulo (tipo de evento que, en los meses siguientes, se repetiría en varias otras grandes ciudades). Diez días después, ya habían sido vendidos 540.

En octubre, revistas y periódicos comenzaron a publicar anuncios con un eslogan que todavía se recuerda: *El lado bueno de la vida está del lado de dentro de un Romi-Isetta.*

La demanda y la repercusión superaron todas las previsiones. Entusiasmada, la Romi anunciaba que, en 1957, fabricaría igualmente camionetas y furgones, con las mismas características de simplicidad y economía. También en 1957, el Romi-Isetta llegaría al cine. En aquel año, Anselmo Duarte y Odete Lara estrenaron la comedia romántica *Absolutamente cierto*, un gran éxito. En la película, el coche de Odete era un Romi-Isetta, que acabó siendo una de las grandes atracciones.

La carrera escenográfica del Romi-Isetta estaba lejos de terminar; pues aparecería en películas de Mazaropi y, como veremos, en un seriado de tv. Marketing que funcionaba bien.

En 1957, el capital de la Romi estaba en el orden de mil millones de cruzeiros. El año anterior, la empresa ganara 350 millones, habiendo vendido más de 2 mil tornos, o el 85% del total fabricado en Brasil, siempre introduciendo innovaciones tecnológicas. En las instalaciones de Santa Bárbara, actuaban novecientos empleados y 150 técnicos supervisores, en un espacio ya de 23 mil metros cuadrados con 250 máquinas operadoras.





LA FUNDACIÓN ROMI

En 1957, en un gesto sin precedentes, Emílio y Olimpia donaron todos sus bienes a la Fundación Romi. Acababan de crearla, y se había convertido en la niña de los ojos de Emílio. El 29 de julio, todos se reunieron para oír su discurso, informal, coloquial. Comenzó con la parábola cristiana del amo que saldrá de viaje y llama a dos siervos, dando un tanto de oro a cada uno, para que lo guardasen o lo hiciesen fructificar. El primero lo enterró y no trabajó, no plantó nada; ocioso, vivió de caridad. El otro le dio duro, plantó, crió ovejas, llenó el granero, multiplicó el tanto de oro. El amo volvió, vio la inercia del primer siervo y le pidió el tanto de vuelta. Del otro, activo y competente, el amo no quiso nada de vuelta, recompensándolo incluso con la libertad.

La Fundación era resultado de los diez años de experiencia con la Caixa Beneficente. Ahora, Emílio lo reconocía:

– Caminé por el mismo camino. El Señor confió algo en mis manos, en las de mis hijos, en las de mis compañeros. No digo siervos, digo compañeros. Trabajamos largas jornadas,

y ahí está el resultado. Entonces, el Señor dice ahora a su siervo, a sus compañeros: "Aquí está mi tanto, para que esta Fundación pueda servir de amparo a todos aquellos que necesitan – el niño pobre, la viuda, el huérfano, el discapacitado. Un recurso para quien nace, para quien muere, para quien estudia, para el deporte, para el aprendizaje de un oficio, para mañana defenderse en la vida..."

Ahí se establecía la filosofía que regiría a la Fundación Romi. Era como si Emílio estuviese colocando una línea de montaje con todos los componentes para que, más adelante, saliese un producto esencial: la asistencia completa al trabajador. Aun cuando las utopías no se realicen durante una existencia, la idea, una vez lanzada, queda. Habrá siempre un segundo siervo para hacerla germinar.

Página anterior: inauguración del Centro de Aprendizaje Senai, obra de la Fundación Romi, 1958

Centro de Aprendizaje Senai, 1958





Página anterior: John Herbert y Eva Wilma, pareja promotora Del Romi-Isetta a finales de los 1950

Carlos y Emilio, década de 1950



EN LA VIDA, ES NECESARIO INTENTAR

Llegó 1958, y el Romi-Isetta continuaba siendo asunto, estaba por todas partes. En enero, Emilio, Chiti y Romeu lideraron una caravana de 33 de esos vehículos, que, dirigidos por famosos como Anselmo Duarte, fue de Sao Paulo a Río, siendo recibidos por el prefecto Negrão de Lima y muchas personalidades. Éxito estruendoso.

Pero nadie contribuía más que la pareja Eva Wilma y John Herbert para divulgar el Romi-Isetta. En aquel tiempo, los dos estrenaban en la tv la serie *Aló, Dulzura* y eran queridísimos por el público. Para un coche tan amado, ¿qué mejores promotores?

Las personas se acostumbraron a verlo por las calles, atento, aprovechando cualquier espacio para estacionarse. Las mujeres adoraban ser piropadas a bordo de uno. Se rompía una vez más el prejuicio de "Si es brasileño, no

sirve", lo cual siempre fue instigado por intereses que no los nuestros. Y, si al inicio el Romi-Isetta era 70% nacional, ahora ese índice solo aumentaba, con componentes no solo de la Romi, sino también de la Saturnia (acumuladores), Sueden (muelles), Tecnogeral (chasis y carrocería), Amortex (amortiguadores), Same (material eléctrico), Orion (piezas de hule), Blindex (parabrisas), Djalma (limpiadores de parabrisas), Probel y Plexon (asientos y tapices) y Pirelli (llantas).

Chiti se mudó para Sao Paulo, se casó con Suzana, y se fue a vivir en una casa rentada. Emilio se dio cuenta de que la mayor parte de la familia vivía del mismo modo. Fue cuando Chiti se acordó del vasto terreno casi desocupado junto a la fábrica. Desde 1946, existía allí una villa construida para empleados graduados, veinte casas en dos alamedas. En realidad, era un parque lleno de vegetación original, con

Rodando à frente do progresso



ROMI-Isetta

Produzido no Brasil sob licença de: ISO-S.p.A. - Brescia - Milano

Surge para
o orgulho
de todos
os brasileiros

- O primeiro
automóvel de
fabricação
nacional!

Página anterior:
publicidad del Romi-Isetta

Sector de diseño de la Romi

pacas, capivaras, roedores, venados, gatos de mato, anfibios, psitácidos, papagayos y otras especies que Emílio había trasladado para allá. Chiti sugirió: ¿por qué no construir en la parte más alta casas para la propia familia Romi? Fueron más lejos, constituyendo una mezcla de kibutz con un condominio moderno. Habría también casa de huéspedes, sección de servicios, piscinas, cuerdas de tenis. Chiti definió el estilo arquitectónico – modernista – y llamó al artista plástico italiano Poletti para crear esculturas, pinturas y un vitral. En la época, Rebolo (pintor famoso) tenía una empresa de pintura a domicilio, y fue esa empresa que pintó el interior de las casas.

Así surgió la Villa Romi. En enero de 1959, Romeu le avisó a su padre que pronto se mudarían para allá. Emílio le respondió:

– No, hijo, yo no voy a vivir allí... Eso no va a ser para mí...

Romeu quedó abatido con el tono melancólico y penitente de su padre.



En junio de 1958, Emílio embarcó para Europa, uniendo trabajo y vacaciones. Iba con Olimpia, Chiti y Julieta. Estuvo en Alemania, en la BMW, discutiendo detalles del Romi-Isetta y de nuevos contratos. Fue a Italia a observar máquinas, volvió a Brescia, pasó por Pistoia, Boloña, Ravena. Los tornos de la empresa ya se exportaban a 53 países, y el Romi-Isetta circulaba por Brasil. Cuando 1959 comenzó, estaba alcanzando el 78% de nacionalización. Sin embargo, aun cuando se fabricó hasta 1961, el proyecto ya estaba condenado, y los Romi sabían de eso.

En la calma y fría perspectiva de muchas décadas después, Chiti explica que las propias directrices gubernamentales imposibilitaron la producción. Los vehículos de capacidad inferior a cuatro pasajeros habían sido excluidos de los grandes beneficios fiscales, cambiarios y financieros que se concedían a los otros. Por ejemplo, todas las demás montadoras

Fachada de las Máquinas Agrícolas Romi, década de 1950

Página siguiente: Emilio y Olimpia (a la izquierda) en Madonna del Tufo, Italia, 1958



adquirían divisa extranjera sin límites, a una tasa de cuarenta cruzeiros por dólar; Romi, en cambio, tenía que pagar entre 230 y 250 por dólar en las subastas de la moneda americana. En tales circunstancias, los concurrentes importaban 60% u 70% del contenido de los coches que producían, pero eso costaba mucho menos que el 18% todavía importado para un Romi-Isetta. Se castigaba el mérito.

¿Eso abatió a Emilio? No. Tuvo, sí, la sensación incómoda que viene cuando estamos en un bello sueño, despertamos y la realidad nos cae encima. Pero la experiencia fue gratificante. Hoy, Chiti consigue una panorámica, radiografiando el momento que se vivía en Brasil:

– Tuvimos razón cuando quisimos entrar a la producción de automóviles, pensando en un coche de modestas proporciones y consumo reducido. ¿Qué se ve hoy sino coches más compactos y una preocupación cada vez

mayor con la cuestión de la gasolina, del petróleo, en la búsqueda de soluciones alternativas? Cincuenta años atrás, estábamos adelantados a nuestro tiempo.

Estábamos seguros de que la iniciativa estimularía a otros. Al final, se probó que se podía producir un coche brasileño moderno, que aliaba economía a calidad. Y el culto al Romi-Isetta persiste. En palabras de muchas personas que todavía lo admiran, es un carrito cuyo garaje es el corazón.

La empresa estaba ajustada. De los hijos, sólo Julieta no trabajaba en la Romi (más tarde, tendría su negocio propio, junto con sus hijos). Emilio, el administrador; trataba de infundir conceptos que continúan ajustándose perfectamente a los días de hoy: (1) nunca te encuentres en situación de necesitar del gobierno; (2) nunca pidas préstamo a un banco – con los intereses, acabas quebrando; (3) ten cuidado con la caja; la





*La familia Romi: de pie, Julieta, Giordano, Romeu, Carlos y Álvarez; en el Romi-Isetta, Olimpia y Emilio, años 1950
Abajo: Carlos Chiti embarca para Francia, Italia y Alemania, 1957*

Página siguiente: en Campinas, el carrito se cruza con el transporte más popular de la época – los tranvías, que desaparecerían de las calles de la ciudad



empresa puede ser sólida y poseer un patrimonio excepcional, pero, si no hay dinero para cubrir las obligaciones inmediatas, cualquier hijo de vecino podrá requerir su falencia...

Viviendo el infierno de la gastritis, paró de consumir carne, prefiriendo verduras y frutas. Y siguió en el trabajo, siempre presente. Casi ya no estaba en la pequeña y austera oficina. Su lugar era entre las máquinas, lleno aun de proyectos. Para implementarlos, hacía como hiciera la vida entera: reunía personas clave, conversaba, inducía sutilmente, hasta que sus interlocutores estaban convencidos de que esta o aquella idea había partido de ellos. Los hijos reclamaban:

– Pero, papá, ¡el mérito es tuyo!

Y él, sagaz:

– A nadie le gusta sólo cumplir órdenes. Transformen a sus compañeros en co-participantes, co-responsables. Porque la idea es buena y la quiero bien hecha. Si cada uno cree que nació de él, se va a esforzar. Sólo así dará el máximo para alcanzar el éxito. Eso es lo que yo quiero.





Emilio, década de 1940

TRISTEZA

Viernes, 13 de marzo de 1959. Cerca de las 21h, Olimpia vio a su marido inquieto, ansioso, llevándose la mano a la cabeza.

- ¿Es la gastritis?
- No sé decir. Un horror la cabeza, mareado. Una sensación curiosa, de malestar. Estoy ansioso.
- ¿Problemas en la fábrica?
- Nada fuera de lo normal. Es aquí dentro, una aflicción incómoda.
- Vamos llamar al médico.
- Creo que no es necesario, debe ser una indisposición. Vamos a esperar un poco.

Olimpia se acordó del viaje de 1955, cuando su corazón fallara en el vuelo a Italia. Esta vez, estaban solos en casa. Preocupada, mandó llamar a Álvares, que llegó y conversó con su padre. Emilio se calmó, resolvió acostarse, y su hijo fue a casa.

Romeu había ido a visitar a su prometida, Anna Maria, en Piracicaba. Volvió cerca de las 23h, encontrando a su madre abatida, preocupada. Ella le explicó lo que había pasado.

- Tu papá tuvo una indisposición, parecía algo serio...
- ¿No llamaron al médico?
- Íbamos a llamarlo, pero la crisis pasó. Pero él está raro. Emilio estaba quieto en la cama, como encogido. Se volvió hacia Romeu, y este reparó en su palidez.
- ¿Cómo estás?
- Mejor.
- Vamos a llamar al médico.
- Pasa, va a pasar. Puede ser cansancio, ya no soy un joven y me olvido de eso.
- ¿Te duele algo?
- No. Sólo una sensación impertinente. No sé decir lo que es.

Impertinente. Era la impaciencia típica de Emílio. Conversaron, y, súbitamente, Emílio perdió el habla. Trataba de articular, y su voz no salía. Su mirada era interrogativa, asustada. Su hijo corrió hacia la sala. Eran 23h30.

– La crisis volvió, parece bien seria. ¡Voy a buscar a Felício!

Felício Fernandes Nogueira vivía cerquita. Regresaron en un instante, y el médico examinó a Emílio.

– Lo mejor es encargarnos de internarlo para definir el cuadro.

– ¡Y...?

Olimpia iba a preguntar algo. Los recursos médicos de Santa Bárbara no eran muchos.

–Vamos para Campinas – dijo Felício.

Llamaron a la Beneficencia de Campinas, donde el director, José Aboim Gomes, era amigo. Les costó localizarlo,

pidieron una ambulancia, y sólo pudieron salir hasta las 8h. Álvares cuidó de contactar a los otros hermanos.

El tránsito en la carretera estaba tranquilo. Acostado en la camilla, sin poder hablar, Emílio tenía breves instantes de lucidez. La ambulancia disparaba, disminuía la velocidad, volvía a correr, encendía la sirena aquí y allí.

Romeu mira a su mamá, después a su papá. De repente, recordó la plática en la Villa Romi, pocos meses antes. ¿Habría Emílio intuido que su fin estaba próximo?

Olimpia vela por su marido. Él abre los ojos – ¿será que la ve? Emílio cierra otra vez los ojos. Olimpia reza, está agobiada. Fueron 42 años de vida en común, con altos y bajos, compartiendo todo. Habían bajado al fundo del pozo y vuelto. Y ahora, ¿para dónde va? ¿A dónde fue la voz de Emílio?

La ambulancia paró, el enfermero y Romeu comenzaron a sacar la camilla. El doctor Aboim había llamado a Aderbal

Tolosa, neurólogo de renombre. Fueron directo a hacer exámenes. Enseguida llegaron Giordano, Carlos, Álvares, Julieta y su marido, João Zanaga. Una espera ansiosa. El doctor Tolosa volvió después de lo que pareció una eternidad.

– Es grave – comunicó.

– ¿Qué tan grave?

– Trombosis cerebral. Irreversible.

Las personas llegaban, juntándose en grupitos. En el aire, el desánimo, pero también cierta esperanza – ¡Emílio superaba tanta cosa en la vida! Cuando estuvo en cero, revertía todo. ¿Quién sabe todavía sacaba fuerzas? En Santa Bárbara, conmoción e incredulidad, como si la ciudad estuviera quedando huérfana. Las líneas telefónicas a Campinas congestionadas el sábado entero, amigos salían para la Beneficencia.

En la UTI, Emílio no reaccionaba. Todos en silencio, nadie tenía ganas de hablar.

A las 3h del domingo, un enfermero entró en la salita donde esperaban. No tuvo que decir nada. La familia se miró, abrazaron a Olimpia, que aun sufriendo mucho, mantuvo la serenidad, dueña de la situación. Le pidió a Romeu y al yerno ir a buscar un ataúd. A Álvares y Giordano que organizaran el funeral. El cuerpo siguió a Santa Bárbara a las 8h. Miles lo esperaban cuando el coche paró en la General Osorio, 541, donde Emílio vivía.

Llegaba gente de todas partes, la ciudad entera, comprimiéndose en las calles. Alrededor de las 14h, el cuerpo fue llevado a la Cámara. Todos querían estar por última vez con Américo Emílio Romi.

Olimpia vivía una situación que la dejaba confusa y, al mismo tiempo, confortada, porque era visible el tamaño de la generosidad de su marido. Desconocidos se acercaban, le apretaban la mano, murmurando:



– Usted no sabe quien soy, pero don Emílio me dio empleo...

– Don Emílio me prestó dinero...

– Don Emílio me aconsejó en un momento de desesperación...

– Don Emílio me financió la casa...

Eso se repetiría por días y meses. Eran cientos de personas agradecidas por una ayuda, un apoyo, una simple palabra amiga. Aquella gente compartía el dolor de Olimpia y su familia y al compartirlo, hacía más leve la tristeza. Emílio no era sólo el gran empresario. También había sido esa persona que, con pequeños gestos y palabras, había hecho un poco mejor la vida de los otros. Los reveses, en vez de amargarlo y hacerlo un resentido, habían despertado en él la solidaridad.

El cortejo salió a las 17h. Apenas se oía el ruido sordo de los pasos casi rítmicos de 15 mil, 20 mil enlutados. En la lápida, la oración de san Francisco, la favorita de Emílio.

Pues es dando que recibimos.

Es olvidando de nosotros que nos encontramos.

Es perdonando que somos perdonados.

Es muriendo que resucitamos a la vida eterna.

*Página al lado: Emílio en la fábrica,
década de 1950*

*El entierro, Santa Bárbara
d'Oeste, 1959*





NO SE DEJÓ PERECER AQUELLO
QUE EXISTE PARA SERVIR A TODOS...

Olimpia sería la primera en instalarse en la Vila Romi.

Después llegaría Giordano; y Romeu, ya casado con Anna María; y Álvares, que también ya estaba casado con Flora Sans y cuyo primer hijo se llamaba Américo Emílio Romi Neto.

– Es una responsabilidad llevar ese nombre – decía Olimpia cariñosamente.

Ella se convirtió en la matriarca de la Villa. Le gustaba caminar, plantar; tratar con el jardinero, cuidar de todo en los mínimos detalles. Preocupada con la comida, la mesa bien puesta, un absoluto rigor con la limpieza. El momento de las comidas era sagrado. Enseñó recetas a doña Antonia, Tónica, que, más de cincuenta años después, todavía cocina para la familia.

Exigente, Olimpia también dejaba trasparecer ternura. Cierta tarde, mirando al cielo, reparó en las nubes.

– ¡Mira, parece el cielo de la Toscana en invierno! – dijo a uno de los nietos, llevada por la nostalgia. – Allí hay nubes así, afiladas... No son redondas como las nuestras...

A menos de un año después de la muerte de Emílio, el Romi-Isetta vivió su consagración. El 2 de febrero de 1960, de todos los puntos del país, coches de fabricación brasileña llegaron a la nueva capital – Brasilia. Era la Caravana de la Integración Nacional, recibida por JK. En la lluvia, el presidente subió en un Romi-Isetta, de capota abierta, y desfiló por las calles enfangadas.

– El viaje que acaban de hacer es el de la liberación de nuestro territorio – discursó el presidente. – Brasil se deshizo de sus prisiones, de sus limitaciones, de los obstáculos y barreras, y emprendió un viaje que es el propio viaje del encuentro nacional.

En sus palabras, había mucho simbolismo también para la Romi, para la emancipación que – con aquel carrito valeroso y, sobretodo, con el trabajo de décadas desarrollando máquinas herramientas – la empresa significaba para Brasil.

En 1962, la razón social cambió una vez más, para su actual designación, Industrias Romi S.A. Dos años después, más simbolismo, más conmoción: la Confederación Nacional de las Industrias concedía el primero de los premios *Industrial del Año*. El agraciado: Américo Emílio Romi, en homenaje póstumo.

Romi siguió en frente, siempre modernizándose, embelleciéndose, agigantándose. Hubo más de aquellos momentos tristes que, desgraciadamente, no se pueden evitar. Olimpia Gelli Romi se fue en 1972, a los 78 años. Álvares Romi la siguió en 2002, también a los 78. Y Giordano Romi en 2005, a los 84.

Pero queda el legado, la familia permanece, la vida se renueva. Romi es hoy la mayor industria brasileña de máquinas herramientas (tornos y centros de torneado y de

*Páginas 108 y 109:
Américo Emílio Romi, años 1950*

*Emílio y el nieto Américo Emílio Romi
Neto en la Villa Romi, década de 1950*



La entrega del trofeo Capitanes del Progreso, homenaje póstumo a Emilio, 1962. De izquierda a derecha, Romeu, Giordano, Carlos y Álvares



fabricación) y máquinas para procesamiento de plásticos (inyectoras y sopladoras). En julio de 2008, adquirió activos de la Sandretto, fabricante italiana de inyectoras, entrando así a la exclusiva lista de empresas brasileñas con operación industrial en el exterior:

Contando con las más elevadas certificaciones de calidad, e invirtiendo en P&D cerca del 4% de la receta operacional líquida anual, esta contiene más de sesenta patentes de invención y solicita otras treinta. Ese conocimiento de punta se completa con la colaboración tecnológica con empresas líderes globales, como la alemana Emag, la japonesa Kira y la italiana Colombo Filippetti.

Casi ochenta años después de comenzar en aquel modesto galpón de tierra, las instalaciones se distribuyen en nueve unidades por Santa Bárbara, totalizando más de 140 mil metros cuadrados de área construida, integradas por sistemas CAD-CAM de última generación.

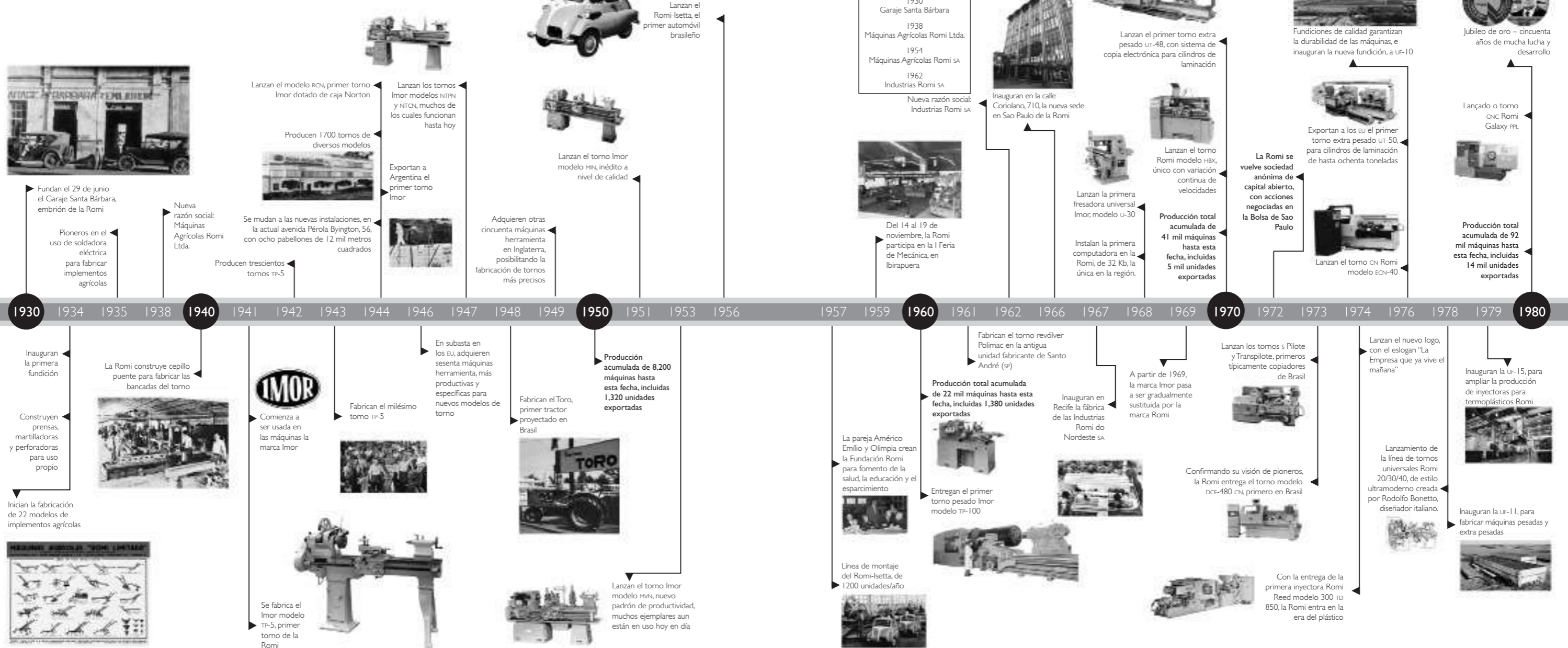
En el mercado interno, la Romi comercializa directamente sus productos en más de treinta puntos de venta, esparcidos por las principales capitales y polos industriales, ofreciendo amplia gama de servicios de asistencia técnica, abasteciendo piezas de reposición e ingeniería de pre y pos venta. Presente en el mercado externo desde los viajes pioneros de Humberto Mayrink y Herbert Dresbach en 1944, la Romi tiene no sólo distribuidores en todos los continentes, sino también subsidiarias en los EU, Italia y Alemania.

Sus colaboradores suman más de 3 mil, y la Romi, en conformidad con la filosofía de su fundador, continúa creyendo que el hombre es el patrimonio principal de la empresa. Esa visión permanece más viva que nunca en los trabajos desarrollados por la Fundación Romi, dirigidos a la educación y a la cultura, totalmente gratuitos y abiertos a la comunidad.

Vigor, innovación, solidaridad.

Y don Emilio continúa presente en cada esquina.

Ocho décadas de innovación, al frente de su tiempo.



1981 Inauguran la uf-16, totalmente climatizada, para fabricar centros de torneado y centros de mecanizado

1982 Para suplir la falta de técnicos en el área en Brasil, se inaugura en la Fundación Romi el edificio del Instituto Técnico de Electrónica Industrial

1984 Inauguran la uf-14, para fabricar CNC Mach y paneles electro electrónicos

1986 Lanza los centros detorneado Cosmos 10/20/30

1987 Entrega de la milésima máquina CNC

1988 Lanza la línea de centros de mecanizados verticales Discovery

1990 Producción total acumulada de 121 mil máquinas hasta esta fecha, incluidas 20 mil unidades exportadas

1992 Se unifica para todas las unidades de la Romi el certificado iso 9001

1993 Lanza la línea de inyectoras para termoplásticos Primax, con nuevo padrón de productividad

1994 Inauguran el Centro de Tecnología Romi de Máquinas herramienta (CT-MH)

1995 La firma visual Romi es re estilizada a su forma actual

1997 Setenta años de Romi, desarrollando tecnología de punta cada vez más

1998 Lanza la línea de inyectoras de alta velocidad para termoplásticos Velox

2000 Producción total acumulada de 138 mil máquinas hasta esta fecha, incluidas 25 mil unidades exportadas

2001 Inauguran el Centro de Tecnología de Inyectoras Para Termoplásticos (CT-IP)

2002 Lanza la línea Discovery m&M, para moldes y matrices

2003 En el Salón Internacional del Automóvil 2006, en Sao Paulo, el Romi-Isetta destaca en el stand de la Fundación Romi

2004 Lanza el centro de torneado de la línea Romi E, nuevo parámetro de productividad

2005 Lanza la serie Práctica

2006 Cincuenta años del lanzamiento del Romi-Isetta, primer automóvil producido en serie en Brasil

2006 Terminan la ampliación de la uf-16, totalizando 24,100 metros cuadrados

2006 Adquieren la CNC Service Ltda., empresa especializada en la fabricación, venta y reforma de máquinas herramienta pesadas

2006 Lanza el Romi PH 400, versión 2.0

2006 Las Industrias Romi SA pasan a integrar la cartera del Índice de Acciones con Governança Corporativa Diferenciada (Igy), da Bovespa

2007 Comienza en Santa Bárbara la ampliación de las unidades fabricantes de máquinas herramienta y máquinas para plásticos y la construcción de la nueva fundidora

2007 Lanza la línea de tornos pesados y extra pesados CNC Centur y UT

2007 Anuncian las inversiones para ampliar las plantas Industriales y aumentar la producción de máquinas

2008 Adquieren los activos de la Sandretto Industrie SRL, empresa italiana fabricante de inyectoras de plástico

2008 Crean la Romi Italia SRL

2008 Producción total acumulada de 147 mil máquinas hasta esta fecha, incluidas 27,400 unidades exportadas

1981 Inician la fabricación de CNC Mach para tornos Centur, ECN 40, Galaxy y otros modelos

1982 Entregan el torno CNC Romi Centur 20/30/40, éxito de ventas, con más de 4 mil vendidos

1984 Lanza la fresadora CNC Romi Interact 4, pionera en Brasil

1986 Conmemoran la fabricación de la 100.000ª máquina – un torno H-30, para el Liceo de Artes y Oficios de Sao Paulo

1987 Entregan la primera inyectora para termoplásticos Romi con tecnología CNC

1988 Entregan la primera inyectora para termoplásticos Romi de la línea TGR, con tecnología brasileña

1990 Lanza los centros de mecanizados Polaris

1992 Lanza y entregan el primer Romicon®, que hoy tiene decenas de patentes.

1993 La uf-10 obtiene la certificación ISO 9002

1994 Lanza los centros de torneado de la línea Galaxy 10/20/30/50

1995 Inauguran el Centro Senai-Fundación Romi Formación de Formadores

1997 Crean la uf-05, para producir el Sistema Romicon® de fabricación de perforados de precisión

1998 Se inician las actividades de la Romi Machine Tools, Ltd. en Erlanger, Kentucky, para dar apoyo total a los dealers de América del Norte

2000 Lanza los tornos verticales multiusos Romi-Emag vsc, tipo pick-up

2001 Inauguran en Alemania la Romi Europa, para dar apoyo total a los dealers de Europa y Asia

2002 Lanza la línea de inyectoras Primax DP, de dos placas y alta capacidad de cierre

2003 Lanza el centro Romi de perforado roscado vtc 30, rápido y preciso

2004 Lanza la línea de inyectoras eléctricas Eletramax, pionera en Brasil, con menor consumo de energía

2005 La Romi conmemora 75 años con el eslogan "Tradición en innovar"

2005 Lanza los sw Power Pack y ez Flex

2006 Producción total acumulada de 146 mil máquinas hasta esta fecha, incluidas 27 mil unidades exportadas

2006 Lanza el torno extrapesado UT-2000

2006 Certificación ISO 14001, versión 2004, para todas las actividades de la empresa en Santa Bárbara d'Oeste

2006 En la Feimafe, lanzan el centro de torneado E 220, con dos cabezales y dos torres

2007 La Fundación Romi cumple cincuenta años

2007 Amplian la línea de moldeo manual de la fundición

2007 Lanza el centro de mecanizado Romi PH 630

2007 Lanza el Centur 30D, versión 3.0

2008 En la Feria de la Mecánica 2008, la Romi presenta trece nuevos modelos de máquina

2008 Lanza los centros de mecanizado vertical Romi D

2008 Se inician las actividades de la Estación Cultural, proyecto de la Fundación Romi

2008 Lanza las inyectoras de gran porte Primax 1300 y Primax 1500

2008 Lanza los centros de torneado Romi CL

2008 Lanza el torno CNC Centur 35D

2008 Lanza los centros perforado y roscado vertical Romi vtc

2008 Lanza la serie de inyectoras de plástico Primax H

Editor

Alexandre Dórea Ribeiro

Editora ejecutiva

Andrea M. Santos

Asistente editorial

Gustavo Veiga

Dirección de arte

Emanuel Della Nina / Estúdio DBA

Proyecto gráfico

Débora Setton / Estúdio DBA

Texto

Ignácio de Loyola Brandão

Versión del texto al español

Lourdes Hernández Fuentes

Corrección de texto

Beto Celli

Preimpresión

Bureau São Paulo

Impresión y finalización

Prol Gráfica

Créditos de las imágenes

Fundação Romi

Copyright © 2008/DBA Dórea Books and Art

Reservados todos los derechos de esta obra. Prohibida la reproducción total o parcial de esta obra mediante cualquier medio o procedimiento, comprendidos la impresión, la reprografía, el microfilm, el tratamiento informático o cualquier otro sistema, sin permiso escrito del editor.



Impreso en Brasil
en Torrassapel, con certificación FSC

DBA Dórea Books and Art

Al. Franca, 1185 cj. 31/32 • 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



 **ROMI**®
www.romi.com.br