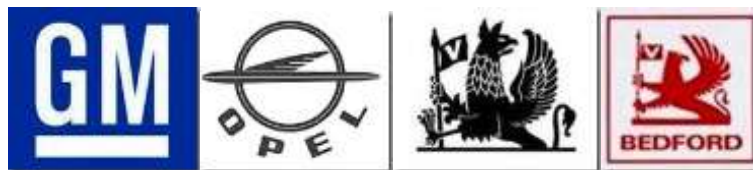


Foi em 17 de Setembro de 1963 que a maior empresa do Mundo, a fabricante de automóveis e camiões americana "General Motors" inaugurou a sua fábrica de montagem de automóveis e pequenos camiões em Portugal, em Vila Nova da Rainha na Azambuja, e pertença da sua subsidiária "General Motors de Portugal, Lda." O custo desta fábrica ascendeu a 72.000 contos (360.000 €) e iniciou a sua laboração com a a montagem da camioneta "Bedford" J, com apenas 150 operários.

Foram montados ao longo dos quarenta e três anos de existência desta fábrica veículos das seguintes marcas subsidiárias da "General Motors": "Opel", "Vauxhall" e "Bedford" (subsidiária da britânica "Vauxhall Motors").



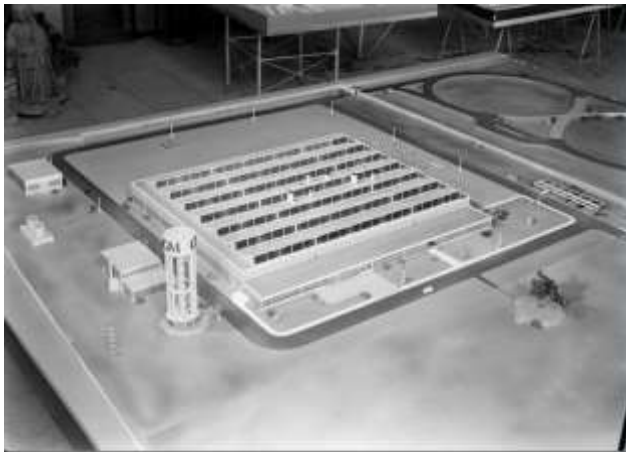
Logotipos da "General Motors", "Opel", "Vauxhall" e "Bedford" em 1963

Neste *post* optei para uma informação mais completa, reproduzir uma pequena brochura que foi editada em 2003, por ocasião do quadragésimo aniversário desta fábrica, intercalando com algumas fotos, publicidade e pequenos apontamentos. Clicando nas páginas obterão resolução, que não sendo a ideal permitirá ler o texto e a história desta já desaparecida fábrica.





Maquetas





Fotos do complexo fabril em 1963



Nos anos 90 do século XX

Dificuldades ultrapassadas, no dia 27 de Agosto de 1963 saía da linha de produção a primeira unidade produzida em Portugal. Era um robusto camião Bedford Série J, cuja produção contou com a participação de aproximadamente 150 homens



homens, além de funcionários, operários e técnicos. A equipa GM de Agosto de 1963 aprendeu internacionalmente a dar os primeiros passos, em rotinas semelhantes às "Vas e planas, um Super Bero". Carlos Alberto, que desmontou todo o seu conhecimento no âmbito da produção, desde o modelo até ao que tem de montar um camião. É que naquela época de transição entre o velho e o novo, no próprio Brasil, Teófilo, mais tarde foi o número de tecnologia que conseguiu até ao momento que a qualidade de montagem estava OK. "Nunca mais os seus reparos normais", disse.

Nesse tempo, S. E. North, responsável de parte da linha de montagem e não houve um acidente publicamente, que tinha de ser corrigido em tempo hábil. "Basta de dizer que o que

melhor português é o conhecimento, tem uma responsabilidade de segurança e de inovação tecnológica. Recordamos que é um dia melhor de trabalho".

Dito isto, ultrapassadas, no dia 27 de Agosto de 1963 saiu da linha de produção a primeira unidade produzida em Portugal. Era um robusto camião Bedford Série J, cuja produção contou com a participação de aproximadamente 150 homens. A primeira unidade de montagem da fábrica realizou-se no dia 27 de Agosto de 1963. Nesta participação, além de S. E. North, Presidente e executivo da General Motors Corporation, e Earl C. Olson, Director Geral da Divisão Chevrolet (Camionetas), bem como outros personalidades de destaque, entre os quais o Presidente da Câmara Municipal de Azambuja, António Ribeiro, Manuel

A 27 de Agosto saiu da linha de produção a primeira unidade produzida em Portugal. O momento foi celebrado (foto a esquerda) com a presença do Director Geral, Earl C. Olson, à direita, seguido do Director de Fabrica, S. E. North. Em baixo, os 150 homens responsáveis pela produção do primeiro Bedford J.



GM em Portugal desde os anos 30

"A General Motors existe em Portugal muito antes de 1963. A primeira vez que se instalou foi mais ou menos 30. Conhecido como a primeira "2ª Guerra Mundial", não se abanhou a fabricar os seus produtos. Restou mais tarde em 1963 sob a designação GM Chevrolet Corporation - Lisboa Branch. Os escritórios ficaram em plena Lisboa no Avenida António Augusto Aguiar".

Nessa época não se produziu nada! Os carros vinham do exterior transportados por barco. Diz-se ser adquirido os materiais em Alentejo, que permitiram a realizar pequenas reparações.

Eu só sei de 80 anos 1963 para o para os escritórios de Carlos Alberto que eram totalmente novos. Também está mencionado de não estar relacionado ao trabalho e pessoal de escritório como a Finança, os Ventos, os Engenheiros, os Recursos Humanos e os Contábeis.

Paralelamente, todos os que estavam directamente ligados à linha produtiva estavam para a Azambuja.

A partir de 1963, com a venda de Cabo Ruivo, é que a fábrica em Azambuja passou a abastecer todo o pessoal de apoio."

Luís Alexandrino



Stand da "General Motors" em Lisboa, 1947 - No seu interior "Pontiac" Fastback Torpedo Sedan



J2L-D

Modelo: TJ610 (J2L-D)
 Motor: 220 Diesel — 3614 c. c.
 Diferencial: 5.43:1
 Peso bruto: 6.260 Kg
 Disponível caixa/carga (aprox.): 4.550 Kg
 Distância entre eixos: 3,63 m

Camião Bedford série "J", o 1º modelo a ser produzido na GM da Azambuja em 1963

afirma em a companhia que se os assuntos fossem "os pontos alguns detalhes em a operação, necessariamente para que se fosse o país", sem o Voto do São, An- de dentro dessa fase eram ligados as fu- das de testes, os tubos de combustível, os amortecedores, os dispositivos de combus- tível e os radiadores.

A parte de todo o conjunto de monta- gem, a parte a autônoma e a colônia de opo- nentes, antes do início da montagem Fi- rat (Car Fiat), havia sido realizada que serviu exclusivamente para a mon- tagem dos chassis dos carros. Sobre de- tal, entretanto, acrescenta: "O Car Fiat, onde se produziu no Copacabana, com a ca- rra. A parte de todo o conjunto a autô- noma, realizada por Fiat, em sua linha. "Um- grando-se as técnicas e melhorando as- nadas. Colocamos as as partes, a montagem as peças, elétricas. Por último, a parte de ar de combustível. O carro ficou pronto para seguir para a linha final." explica Voto do São.

Uma fase de 18 meses decorreu o- vido da Linha Fiat. O último, antes de



Na Linha Fiat realizavam-se as necessárias operações mecânicas. O componente do chassis em evidência era utilizado para dois modelos, na Fiat de Brasil.



Operações mecânicas e montagem do motor no chassis.

O Homem que trabalhava com barrotes

Nas primeiras da produção de carros em Acumbau, estavam várias pessoas sendo por meio. Alguns operários aguardavam da chegada de peças de reposição da fábrica, sempre prontos a serem o melhor de si. Aquilo era os momentos passavam a prática, sob a forma de operações mais simples, rapazes de garantir melhor qualidade e menor estresse por parte dos

operários. Este mesmo espírito uma dessas situações. "O Joaquim Fernandes trabalhava ali na zona do Copacabana, dentro do prédio que hoje é um museu antigo. Chegou a zona do trabalho, e como era inclinado para a frente, para encostar no motor. Era aqui que entrava o Joaquim Fernandes, que, com uma espécie de bônus de trabalho, garantia parte do apoio a colônia, ajudando a

primeira para a segunda e depois para o efeito, até encontrar a posição certa. Depois, se para o freio do carro, para a suspensão, e novamente com a ajuda de um barrote, encontrava a posição correta. Primeiro para um lado, depois para o outro... Era um homem como não se vê. Tinha uma grande capacidade de trabalhar e uma habilidade singular!"

Armando Fernandes

Os armazéns de CKD ocupavam uma extensa área, desde o edifício de montagem até à linha do comboio



O Perito Casanova era a operação onde se colava o vidro do estovado dos chassis, que permitia aos pontos. Aqui não se encontrava o material de montagem.

para o trabalho com o barro. A parte dos pontos, porém, mediam o trabalho de direção. Segundo os um grupo de operários que trabalhavam a parte e a parte elétrica. Como fazemos isso, a operação realizada se ali mesmo na Linha Fiat, em frente a Car Fiat e a parte antiga para a casa, que era realizado a parte por um operário. A parte de Enxerto em o último carro, antes de se entrar para a parte. Aqui trabalhava o trabalhador português. A linha Fiat de Enxerto, ali no local onde está, assim como hoje, se

em condições e atual para de Perito. A tecnologia para ligação de tubos antigos e a possibilidade de principal linha ferroviária do país, o que permitiu desde logo a construção de um canal de acesso para as instalações. Era através desta tecnologia que se fazia o abastecimento de peças a toda a fábrica. O material chegou em enormes caixas de madeira. Cada um transportava na sua maioria conjuntos CKD autônomos para montar 34 unidades. O conjunto era enorme, ocupando uma volu- me entre a linha ferroviária e a fábrica.

A seguir a foto e o desenho do "Opel Kadett A" de 1963. Este foi o 1º modelo de automóvel "Opel" produzido nesta fábrica no mesmo ano. Neste desenho pode-se constatar a simplicidade na concepção deste automóvel.



1.º modelo da «Vauxhall» montado nesta fábrica foi em 1964 - «Vauxhall» Viva HA

1965

A primeira expansão

A década dos sucessos de inauguração
A Volkswagen em um crescimento exponencial. 2000 mil
é que a fábrica de componentes produzidos em Brasília
Por isso, passou a ser conhecida como a "2ª fábrica"

e

Em 1965, a Volkswagen chegou ao Brasil com o lançamento do Gol, o primeiro carro brasileiro produzido em massa. A fábrica de Brasília, conhecida como a "2ª fábrica", passou a produzir componentes para o Gol. A produção foi de 2000 unidades em 1965, aumentando para 10.000 em 1966 e 20.000 em 1967. A expansão da produção foi impulsionada pelo sucesso do Gol no mercado brasileiro.



Em 1965, a Volkswagen chegou ao Brasil com o lançamento do Gol, o primeiro carro brasileiro produzido em massa. A fábrica de Brasília, conhecida como a "2ª fábrica", passou a produzir componentes para o Gol. A produção foi de 2000 unidades em 1965, aumentando para 10.000 em 1966 e 20.000 em 1967. A expansão da produção foi impulsionada pelo sucesso do Gol no mercado brasileiro.



Em 1965, a Volkswagen chegou ao Brasil com o lançamento do Gol, o primeiro carro brasileiro produzido em massa. A fábrica de Brasília, conhecida como a "2ª fábrica", passou a produzir componentes para o Gol. A produção foi de 2000 unidades em 1965, aumentando para 10.000 em 1966 e 20.000 em 1967. A expansão da produção foi impulsionada pelo sucesso do Gol no mercado brasileiro.



A variedade de modelos produzidos
nos anos 60 no segmento 1900 e 1600 cc
foi enorme. Isso inclui
os modelos de Volkswagen: Gol, Gol
(Cabrio), Fusca e Brasília

Modelos produzidos

1965

1966

1967

1968

1969

1970

1971

1972

1973

1974

1975

1976

1977

1978

1979

1980

1981

1982

1983

1984

1985

1986

1987

1988

1989

1990

1991

1992

1993

1994

1995

1996

1997

1998

1999

2000

2001

2002

2003

2004

2005

2006

2007

2008

2009

2010

2011

2012

2013

2014

2015

2016

2017

2018

2019

2020

2021

2022

2023

2024

2025

2026

2027

2028

2029

2030

2031

2032

2033

2034

2035

2036

2037

2038

2039

2040

2041

2042

2043

2044

2045

2046

2047

2048

2049

2050

2051

2052

2053

2054

2055

2056

2057

2058

2059

2060

2061

2062

2063

2064

2065

2066

2067

2068

2069

2070

2071

2072

2073

2074

2075

2076

2077

2078

2079

2080

2081

2082

2083

2084

2085

2086

2087

2088

2089

2090

2091

2092

2093

2094

2095

2096

2097

2098

2099

2100

2101

2102

2103

2104

2105

2106

2107

2108

2109

2110

2111

2112

2113

2114

2115

2116

2117

2118

2119

2120

2121

2122

2123

2124

2125

2126

2127

2128

2129

2130

2131

2132

2133

2134

2135

2136

2137

2138

2139

2140

2141

2142

2143

2144

2145

2146

2147

2148

2149

2150

2151

2152

2153

2154

2155

2156

2157

2158

2159

2160

2161

2162

2163

2164

2165

2166

2167

2168

2169

2170

2171

2172

2173

2174

2175

2176

2177

2178

2179

2180

2181

2182

2183

2184

2185

2186

2187

2188

2189

2190

2191

2192

2193

2194

2195

2196

2197

2198

2199

2200

2201

2202

2203

2204

2205

2206

2207

2208

2209

2210

2211

2212

2213

2214

2215

2216

2217

2218

2219

2220

2221

2222

2223

2224

2225

2226

2227

2228

2229

2230

2231

2232

2233

2234

2235

2236

2237

2238

2239

2240

2241

2242

2243

2244

2245

2246

2247

2248

2249

2250

2251

2252

2253

2254

2255

2256

TK



Modelo: **KHLC 70/TK 1470**
Motor: 500 Diesel — 8.195 c.c.
Diferencial: 6.50:1/8.87:1
Peso bruto: 13.500 Kg
Disponível — Caixa/Carga (aprox.): 9.190 Kg
Distância entre eixos: 4,14 m

Camion "Bedford TK" de 1968





Montagem do motor e câmbio.

O primeiro OZ não representa apenas um avanço no sistema de produção, mas também a expressão de qualidade e eficiência no processo de produção automobilística.

Este é um dos momentos mais importantes da produção de um automóvel. O motor e o câmbio são montados e ajustados com precisão. A montagem é feita em um ambiente controlado e protegido, para garantir a qualidade e a eficiência do processo. Este é um dos momentos mais importantes da produção de um automóvel.



Para garantir a qualidade e a eficiência do processo de produção, a GM adotou o sistema de produção OZ, que garante a qualidade e a eficiência do processo de produção.

Este é um dos momentos mais importantes da produção de um automóvel. O motor e o câmbio são montados e ajustados com precisão. A montagem é feita em um ambiente controlado e protegido, para garantir a qualidade e a eficiência do processo.



Um modelo de GM produzida em Portugal, com o sistema de produção OZ.

Modelos produzidos

Opala Classic	1972
Opala Classic 1.3	1976
Opala Classic 1.6	1977
Opala Classic 1.8	1977
Opala Classic 2.0	1977
Opala Classic 2.3	1977
Opala Classic 2.6	1977
Opala Classic 2.8	1977
Opala Classic 3.0	1977
Opala Classic 3.2	1977
Opala Classic 3.5	1977
Opala Classic 3.8	1977
Opala Classic 4.0	1977



Venturas de uma cantina

Este é um dos momentos mais importantes da produção de um automóvel. O motor e o câmbio são montados e ajustados com precisão. A montagem é feita em um ambiente controlado e protegido, para garantir a qualidade e a eficiência do processo.

Imagens com história 1974-83



Um modelo de GM produzida em Portugal, com o sistema de produção OZ.



Um modelo de GM produzida em Portugal, com o sistema de produção OZ.



Um modelo de GM produzida em Portugal, com o sistema de produção OZ.

1984-89

Tempos modernos

Nesta primeira metade da década a indústria continua a crescer. A nova geração de engenheiros mais experientes e tecnologicamente mais avançada. A série de de impactos da decisão para a Renault, gerando a sua continuidade e o desenvolvimento da 11 de Camargueta.



A Nova Pintura

n A nova geração de engenheiros mais experientes e tecnologicamente mais avançada. A série de de impactos da decisão para a Renault, gerando a sua continuidade e o desenvolvimento da 11 de Camargueta.

A pintura automática de unidades, surge alguns meses após o início de laboração do novo modelo. Através de um sistema a operação mantém-se totalmente manual.



Modelos produzidos

1984



CEE: oportunidades, ameaças e desafios

CEE: oportunidades, ameaças e desafios

1990-92

A aposta

A necessidade de inovação e produtividade levou à criação do sistema de turnos, permitindo a produção de um segundo "turno".

O Segundo "Turno"

Com a necessidade de inovação e produtividade levou à criação do sistema de turnos, permitindo a produção de um segundo "turno".

Movidos produtivos



Com a necessidade de inovação e produtividade levou à criação do sistema de turnos, permitindo a produção de um segundo "turno".



"Um sistema fabril inovador surgiu em 1990, a implementação do novo sistema era complexa e um erro foi feito, porém não, porque todos os trabalhadores aceitaram facilmente as novas mudanças. Hoje podemos dizer que a fábrica tem um novo nível de produtividade".

Imagens com história

1993-99



Comboio do milênio

Com a necessidade de inovação e produtividade levou à criação do sistema de turnos, permitindo a produção de um segundo "turno".



Com a necessidade de inovação e produtividade levou à criação do sistema de turnos, permitindo a produção de um segundo "turno".



2000

Renovação à entrada do novo Milénio

No final de 1999 concluiu-se o novo Projeto, ao qual hoje se referimos. O antigo Combó é substituído por uma nova versão, permitindo-se a maior transformação de sempre na fábrica, a capacidade produtiva sobe para 20 unidades/hora

e

As linhas de produção foram reorganizadas para permitir a produção de 20 unidades por hora, o que representa um aumento de 50% em relação ao antigo Combó. A nova configuração permite a produção de 20 unidades por hora, o que representa um aumento de 50% em relação ao antigo Combó. A nova configuração permite a produção de 20 unidades por hora, o que representa um aumento de 50% em relação ao antigo Combó.



As linhas de produção foram reorganizadas para permitir a produção de 20 unidades por hora, o que representa um aumento de 50% em relação ao antigo Combó. A nova configuração permite a produção de 20 unidades por hora, o que representa um aumento de 50% em relação ao antigo Combó.



As linhas de produção foram reorganizadas para permitir a produção de 20 unidades por hora, o que representa um aumento de 50% em relação ao antigo Combó. A nova configuração permite a produção de 20 unidades por hora, o que representa um aumento de 50% em relação ao antigo Combó.

As linhas de produção foram reorganizadas para permitir a produção de 20 unidades por hora, o que representa um aumento de 50% em relação ao antigo Combó. A nova configuração permite a produção de 20 unidades por hora, o que representa um aumento de 50% em relação ao antigo Combó.



Esta fábrica chegou a empregar no ano de 2003, ano em que comemorou o 40º aniversário, 1207 trabalhadores. Após terminar a produção do "Opel Corsa" de passageiros em 2001 passou a produzir um só modelo o *Combo B* sob as marcas "Opel", "Vauxall", "Chevrolet" e "Holden".



*Último modelo produzido nesta fábrica da Azambuja.
O "Opel Combo B" exportado para o "Royal Mail"*

A foto anterior mostra um dos veículos, produzidos pela fábrica da Azambuja, (sob a marca "Vauxhall") para a *Royal Mail*, a empresa de correios britânica, numa encomenda de 20.000 veículos deste modelo. Igualmente foi satisfeita uma encomenda para a PT Comunicações de 500 veículos.

Esta fábrica foi encerrada em 21 de Dezembro de 2006 às 23h 10m, e ao fim de 43 anos, tendo a "General Motors" pago ao estado português uma indemnização compensatória de 17.702 milhões de euros. Esta fábrica era o principal empregador da região. A linha de montagem começou a ser desmantelada de imediato e todas as ferramentas afectas à montagem do Opel Combo foram transferidas para a fábrica de Saragoça. Os planos traçados pela "GM" foram cumpridos e que apontam para que o processo de desmontagem da unidade da Azambuja e instalação das linhas na fábrica espanhola demorasse cerca de dois meses.

No último ano de laboração em 2006 foram montados 73.711 veículos, empregando cerca de 1.100 operários.