

Copersucar-Fittipaldi: A história completa do Fórmula-1 brasileiro

Ricardo Sterchele



2ª edição, formato 16 x 23 cm, 404 páginas em preto e branco, ilustrado com cerca de 100 fotos divulgadas nos jornais da época.

Segunda edição ampliada e revisada.

Lançado em 2005 em comemoração dos 30 anos da estréia da única equipe brasileira de Fórmula-1, este livro traz em detalhes os principais momentos desse arrojado e patriótico empreendimento, que levantou o nome do Brasil junto ao mercado exterior. Ao contrário do que ficou na memória nacional, é uma história de sucesso, onde os objetivos idealizados foram conquistados. A cobrança insistente da opinião-pública por não ter se tornado um carro vencedor foi fruto do descrédito que alguns tem por tudo que é brasileiro, e por falta de vontade de outros em verificar mais detalhadamente sobre o que se critica.

Ele documenta os fatos ocorridos dentro e fora dos bastidores de cada Grande Prêmio de 1975 a 1980 que afetaram a performance da equipe nas pistas. Traz o resumo das melhores matérias, artigos, entrevistas, declarações e fotos apresentadas em reportagens jornalísticas publicadas na época, mostrando ao leitor todo o empenho e superação dos contratempos que esses destemidos irmãos

passaram. É isto que os tornaram vitoriosos, cujas atitudes todos nós devemos mirar. São vencedores por terem conseguido desprenderem-se de interesses financeiros e sucessos fáceis para investirem todas suas energias na concretização de um grande sonho, de um ideal. Este é o maior e melhor exemplo que deixam a todos os nossos jovens de hoje e de amanhã.

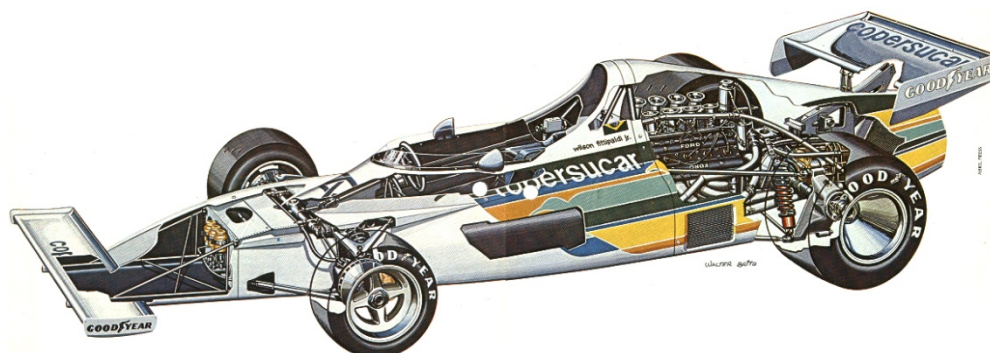
Abra e conheça o livro

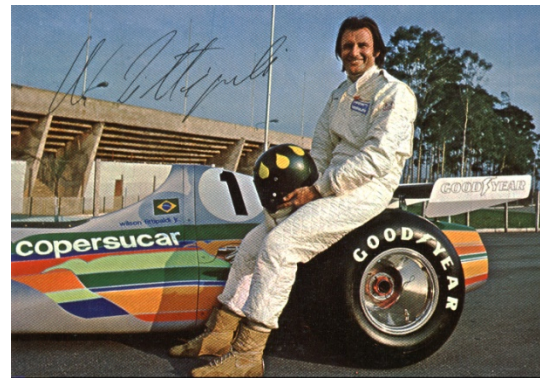
Resumo

Muitos comentários foram feitos na época, principalmente sobre o patrocínio da Copersucar, alegando os críticos que seria para vender mais açúcar, e fizeram insinuações sobre os investimentos feitos, esquecendo-se que todos os anos são publicados na imprensa o Balanço Patrimonial da Copersucar, além do fato da produção e comercialização do açúcar ser concessão estatal, portanto, por mais que Emerson fosse Campeão, não se produziria tão pouco se venderia mais açúcar do que é estabelecido pelos acordos internacionais, que justamente regulam o mercado desse produto. Por outro lado, a população não passa a colocar uma colher a mais de açúcar no cafezinho só porque Emerson ganhou uma corrida, tão pouco irá tomá-lo sem açúcar por ele não ter se classificado. Lembrando que nessa época ainda não havia a larga utilização dos adoçantes e diets como substitutos.

O objetivo do patrocínio era mostrar ao mundo que o Brasil não era comandado por caciques nem que os japoneses desciam de seus transatlânticos em barcos-a-remos para trocar produtos nativos por balangandãs. Que no Brasil havia um parque industrial e centros de desenvolvimento de alta tecnologia, além de um povo bravo e destemido, que não se amedronta diante das adversidades.

Os irmãos Fittipaldi mostraram ao mundo que nós, apesar de tupiniquins, podemos nos equiparar a qualquer empreendimento com a mesma qualidade e competência dos países mais desenvolvidos. O que nos falta é apoiar nossas iniciativas com respeito e patriotismo. Exigir vitórias num empreendimento tão tecnologicamente sofisticado e complexo logo nos primeiros anos, mostra que no campo da sabedoria e da humildade ainda somos subdesenvolvidos.





A Copersucar adquiriu a Hills Bros americana e desejava através dela distribuir no mercado exterior os nossos outros produtos nativos, além de café e açúcar, como cacau, castanhas, amendoim e tantos outros, que eram, ou ainda são, comercializados por empresas estrangeiras, sendo o Brasil só fonte de matéria-prima, apenas uma colônia. Aqueles que tanto criticavam o patrocínio, conscientes ou inocentemente, estavam a serviço dos interesses políticos e comerciais dos países poderosos, que diante da ameaça de terem de aceitar o Brasil como membro desse seletivo e restrito *club*, passaram a executar todas as manobras para fazer fracassar nossas intenções. Desde boicotar motores e desmoralizar qualquer resultado da equipe, até desvalorizar os preços do café no mercado internacional para sufocar os investimentos feitos pela Copersucar na Hills Bros.

Por outro lado, nem a Copersucar nem os Fittipaldi tinham interesses diretos no mercado nacional. Portanto, as opiniões e críticas internamente não afetariam os objetivos. O fracasso ou o sucesso não dependia nem da opinião pública nacional nem de vitórias nas pistas. A quem interessava, o sucesso do empreendimento foi reconhecido, tanto que provocou fortes movimentações na tentativa de desestimular e dificultar seu avanço.

O sonho dos Fittipaldi era mais grandioso e visava firmar o Brasil não só como fornecedor de pilotos campeões, mas como país construtor de carros de Fórmula-1, junto com EUA, Itália, Inglaterra, Alemanha e França. Um sonho muito ambicioso, cuja realização seria construída ao longo de anos, a custo de muitos insucessos, da mesma forma que as grandes equipes de hoje vivenciaram. A meta inicial dos Fittipaldi era ser uma equipe intermediária, e não fracassou por ter ocupado a primeira metade das posições, obteve sucesso ao ficar entre os dez primeiros nos campeonatos, de um pelotão de mais de 26 carros competindo.

Não restam dúvidas da enorme colaboração que este ousado empreendimento trouxe de benefícios para o Brasil, não só na melhora da tecnologia automobilística nacional, quanto na abertura que deu às empresas brasileiras para o mercado internacional, destacando-se a importância que a Embraer passou a ter no mercado aeronáutico internacional, o mesmo com a Petrobrás, que hoje figura no carro de Frank Williams, quem no passado estava com mais dificuldades com o seu carro que o Coper-Fitti.

Este livro é mais que um registro da verdade, é uma parte importante da história do Brasil que precisava ser recontado e resgatado. O Brasil tem memória e não podemos viver só da lembrança dos maus momentos. É hora de valorizar nosso patrimônio humano, de nos orgulharmos por termos os Fittipaldi e um dos maiores grupos agro-industriais do mundo. Devemos nos orgulhar de nossas iniciativas e de nossas tentativas em fazer o que é melhor para nós e para nosso País, independente dos resultados: nem todos que tentam, vencem; mas todos que vencem, tentaram!

Sumário

Largada

- A importância deste registro histórico
- A contemporaneidade do livro
- Convergência de interesses

O patrocinador

- A agroindústria sucroalcooleira brasileira
- Intervenção governamental
- O Proálcool
- A tecnologia Copersucar
- Os objetivos do empreendimento
- Custo do patrocínio e retorno publicitário
- Resultados técnicos

Os construtores

- Competência dos Fittipaldi
- Projeto do primeiro Fórmula-1 brasileiro
- A proposta para a Copersucar
- Os contratos de patrocínio

Os carros construídos

Jorge Wolney Attala

A repercussão na imprensa

- A formação da equipe
- Fittipaldi: o Fórmula-1 brasileiro
- Emerson e Wilsinho apresentam Fittipaldi F-1
- O Copersucar quase bateu o record de Interlagos
- Um modelo brasileiro
- Opinião das ruas
- Marlboro-Texaco homenageia Copersucar

Temporada de 1975

Temporada de 1976

Temporada de 1977

Temporada de 1978

Temporada de 1979

A quadriculada

- A Brahma paga Cr\$ 2 bilhões pelo controle da Skol
- O segredo Fittipaldi
- Emerson abandona as pistas
- O fim de um sonho
- Agora é oficial: acabou a Fittipaldi
- Emerson culpa empresários
- Wilsinho avalia seus erros
- A incompreensão brasileira
- Emerson confirma a sua volta

Fórmula Fitti

Colecionador vende Copersucar

No vácuo do sucesso

Carro na pista: um bom veículo de publicidade

Emerson promove Embraer na Europa

Copersucar compra a Hills Bros Inc.

EUA: teme-se a repetição do “caso” da Hills

Campeonato de papagaios

Açúcar amargo

Aviões brasileiros em Paris

Mercedes mostra a Geisel novo ônibus

Copersucar com cacau

F1: Rendoso mundo publicitário

Figueiredo proíbe corridas a gasolina

O álcool é nosso

Londrina: um autódromo à álcool

Embraer: voando alto

Tecnologia envolvida

Radiador aprovado nos testes

Substituição na equipe

A nacionalidade de um F-1

Embraer dá apoio à Copersucar

Fittipaldi terá motor Porsche brasileiro

Embraer acha o Coper-Fitti é o Concorde brasileiro

Embraer pede que acreditem no Fitti

Um quebra-cabeças

Caminhão-oficina: box sobre rodas

Os sofisticados testes do novo carro

O novo carro é mais sofisticado

A tecnologia brasileira

Emerson oferece ao governo a tecnologia do F-1

Uma revolução por segundo

Espionagem na F-1

Coper-Fitti terá amortecedores nacionais

Coper-Fitti terá pintura especial

F-06 terá novos freios e direção

Aurora: a outra Fórmula-1

Uma questão de opinião