

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO

MARCO ANTÔNIO DE MELO BRITTO

UM ESTUDO DE ABORDAGEM PELAS REDES SOCIOTÉCNICAS:
O CASO DA ESCUDERIA DE FÓRMULA 1 COPERSUCAR-FITTIPALDI

RIO DE JANEIRO

2013

MARCO ANTÔNIO DE MELO BRITTO

UM ESTUDO DE ABORDAGEM PELAS REDES SOCIOTÉCNICAS:
O CASO DA ESCUDERIA DE FÓRMULA 1 COPERSUCAR-FITTIPALDI

Tese de doutorado apresentada ao programa de Pós-Graduação em História das Ciências das Técnicas e Epistemologia na Universidade Federal do Rio de Janeiro como requisito parcial à obtenção do título de Doutor.

Orientador: Ivan da Costa Marques

RIO DE JANEIRO

2013

B862 Britto, Marco Antônio de Mello.
Um estudo de abordagem pelas redes sociotécnicas : o caso da escuderia de fórmula 1 Copersucar-Fittipaldi / Marco Antônio de Mello Britto. – 2013.
108 f. : il., color, 30 cm.

Tese (Doutorado em História das Ciências e das Técnicas e Epistemologia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós Graduação em História das Ciências e das Técnicas e Epistemologia, 2013.
Orientador: Prof. Dr. Ivan da Costa Marques.

1. Grandes Prêmios (Automobilismo) – Teses. 2. Rede de Negócios – Teses. I. Marques, Ivan da Costa (Orient.). II Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós Graduação em História das Ciências e das Técnicas e Epistemologia. III. Título.

CDD 796.7206

MARCO ANTÔNIO DE MELO BRITTO

TÍTULO: UM ESTUDO DE ABORDAGEM PELAS REDES
SOCIOTÉCNICAS: O CASO DA ESCUDERIA DE FÓRMULA 1
COPERSUCAR-FITTIPALDI

Tese de doutorado apresentada ao programa de Pós-Graduação em História das Ciências das Técnicas e Epistemologia na Universidade Federal do Rio de Janeiro como requisito parcial à obtenção do título de Doutor

Aprovada em 15 de março de 2013

Prof. Ivan da Costa Marques, Ph.D

Prof. Henrique Luiz Cukierman, D.Sc.

Prof Gildo Magalhães dos Santos Filho, D.Sc.

Prof. Rogério de Aragão Bastos do Valle, Ph.D

Eduardo Nazareth Paiva, D. Sc

José Antônio Assunção Peixoto, D. Sc

AGRADECIMENTOS:

À minha família e todos que me cercam, pelo apoio constante.

Ao meu orientador Ivan da Costa Marques, por todo o apoio e incentivo durante
esses nove anos de convivência.

A todos os entrevistados, em especial a Wilson Fittipaldi Júnior e Lemyr Martins,
pela inesgotável paciência em me mostrar os elos dessa fantástica rede.

RESUMO

BRITTO, Marco Antônio de Melo. **Um Estudo de Abordagem pelas Redes Sociotécnicas: O Caso da Escuderia de Fórmula 1 Copersucar-Fittipaldi**. Rio de Janeiro, 2013. Tese (Doutorado em História das Ciências das Técnicas e Epistemologia) Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2013.

Este é o resultado de um trabalho de pesquisa que procurou acompanhar os passos de uma escuderia brasileira que competiu nos campeonatos de Fórmula Um. Essa equipe foi criada nos anos setenta pelos irmãos Fittipaldi e pelo projetista Ricardo Divila. Por um longo tempo a imagem predominante da escuderia, conhecida como Copersucar-Fittipaldi, foi a de perdedora, ligada a fracasso, “algo que não deu certo”. Foi somente depois de vários anos, depois da equipe ter parado de competir, que essa imagem começou a se alterar. Tal resgate tem como um de seus momentos marcantes a restauração de dois dos carros com que a escuderia competiu, que foi patrocinada por uma empresa de autopeças.

Meu objetivo aqui é mostrar o processo de construção das redes que, uma vez estabilizadas, deram vida ao coletivo carro-escuderia. Eu descrevo as dificuldades de manter tantos elementos heterogêneos justapostos, agindo como *um*. Para tanto, utilizo a chamada Teoria Ator-Rede como uma ferramenta para configurar objetos e fatos como relações mais ou menos duradouras e resistentes entre elementos relacionais heterogêneos, humanos e não humanos. Portanto, os objetos que trato aqui são *efeitos* de redes que estão sempre em processo de mudanças e assim podem ser vistos não como *substantivos*, mas como *verbos*.

Eu não me mantive atrelado a uma estrutura de narrativa cronológica. Em vez disso eu escolhi identificar a formação das redes. Também não procurei grandes explicações ou diagnósticos definitivos para o destino que a escuderia teve. Minha escolha foi por rastrear os atores, tentando identificar suas estratégias para configurar e manter estabilizadas as redes.

Finalmente, eu vou mostrar, ao longo do texto *uma* estória desta escuderia que, como qualquer estória, pode ser recontada e revista sempre que se voltar a ela para ela trazendo necessariamente novas informações e se colocando em novos pontos de vista. Nesse sentido, insisto, não considero que esta seja uma versão histórica definitiva do que foi narrado. Minha ambição é modesta. Eu faço uma

proposta para entender essa escuderia e seu destino – e espero que você aceite a proposta. Isso vai ajudar a transformá-la em um fato histórico provisório.

Palavras-chave: Copersucar-Fittipaldi. Teoria Ator-Rede. Fórmula Um.

ABSTRACT

BRITTO, Marco Antônio de Melo. **Um Estudo de Abordagem pelas Redes Sociotécnicas: O Caso da Escuderia de Fórmula 1 Copersucar-Fittipaldi.** Rio de Janeiro, 2013. Tese (Doutorado em História das Ciências das Técnicas e Epistemologia) Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2013.

This is the result of a research work that tried to follow the steps of a Brazilian team that competed in Formula One championships. This team was created in the 70's by the Fittipaldi brothers and designer Ricardo Divila. For a long time, the prevailing image of the team, known as Copersucar-Fittipaldi, has been that of a loser linked to failure, "something that didn't work". It was only after several years, after the team had stopped to compete, that this image started to modify. Such a redemption has as one of its main moments the restoration of two of the cars used by the team, which was sponsored by a manufacturer of car components.

My goal here is to show the process of constructing the networks that, once stabilized, brought the collective car-team to life. I describe the difficulties to keep so many heterogeneous elements together, acting as *one*. To do so, I use the so called Actor-Network Theory as tool to configure objects and facts as more or less enduring and resistant relationships between heterogeneous elements, human and non-human. Therefore, the objects mentioned here are *effects* of networks that are always changing and thus may be seen, not as substantives, but as *verbs*.

I did not stay attached to a chronological narrative structure. I have rather chosen to identify the formation of networks. I also did not look for grand explanations or diagnosis of the team's destiny. My choice was to trace the actors, seeking to identify their strategies to configure and keep the networks stabilized.

Finally, I will show along the text a story of this team that, as any story, may be retold and revisited whenever one comes to it and necessarily brings new information and stands at different points of view. So, I insist, I don't consider this to be a definitive historical version of what has been narrated. My claim is modest. I make a proposition to understand this team and its destiny – I hope you accept the proposition. This will help to turn it into a provisional historic fact.

Keywords: Copersucar-Fittipaldi. Actor-Network Theory. Formula One.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
A VOCAÇÃO DE CONSTRUTORES	16
“CONSTRUIR UM FÓRMULA 1? NÃO TEM MISTÉRIO.”	20
A RESTAURAÇÃO DOS MODELOS	24
CAPÍTULO 1 – ABORDAGEM TEÓRICA	27
1.1 A HISTÓRIA E SEUS “GOZOS E AUSTRIDADES”	27
1.2 CONSIDERAÇÕES DE UM AMADOR	29
1.3 A TEORIA ATOR-REDE	32
1.4 OS HÍBRIDOS	38
1.5 OBSERVANDO AS CAIXAS PRETAS	41
1.6 O DESTINO DAS REDES E SUAS EXPLICAÇÕES	42
CAPÍTULO 2 – AS REDES DE UMA ESCUDERIA	44
2.1 A BUSCA DE ALIADOS	44
2.2 A MONTAGEM DO QUEBRA CABEÇA	45
2,3 CONTROLANDO OS ALIADOS	51
2.4 A LOGÍSTICA	53
2.5 FORNECEDORES: MAIS RELAÇÕES	54
2.6 “QUEM AFINAL CORRE?”	55
CAPÍTULO 3 – CONTRADIÇÕES E CONTROVÉRSIAS: A FRAGILIDADE DAS ESTABILIZAÇÕES	59
3.1 O RELACIONAMENTO COM A IMPRENSA	60
3.2 O CASO DO F6	69
3.3 OS MOTORES DA COSWORTH	73
3.4 EMERSON NA COPERSUCAR-FITTIPALDI	75
3.5 O CARÁTER TÊNUE DAS ESTABILIZAÇÕES: AS DISCUSSÓES PROSSEGUEM	81
CAPÍTULO 4 - A FORMAÇÃO DOS COLETIVOS	83
4.1 ENTENDENDO A CONFIGURAÇÃO DOS HÍBRIDOS	83
4.2 O ENREDAMENTO DE ALIADOS	85

CAPÍTULO 5 – ELOS: COMO SÃO CONSTRUÍDOS E COMO SE ROMPEM	90
5.1 OS VEREDICTOS E SEUS PERIGOS	90
5.2 UMA “EXPLICAÇÃO”	92
5.3 CONSTRUINDO CAUSAS	100
CONSIDERAÇÕES FINAIS	104
FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	110
APÊNDICE – RESULTADOS DA EQUIPE	113

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 -	OS KARTS MINI COM "CHASSIS DEITADOS"	16
FIGURA 2 -	WILSON FITTIPALDI E O FUSCA BIMOTOR COM PÁRA- BRISA DIANTEIRO INCLINADO PARA PRODUZIR A REFRIGERAÇÃO DO MOTOR	17
FIGURA 3 -	CHARGE DE ZIRALDO PUBLICADA NO JORNAL DO BRASIL NO DIA 10/02/1973	22
FIGURA 4 -	ZIRALDO MOSTRAVA, NO JORNAL DO BRASIL, A NOVA PAIXÃO DOS BRASILEIROS (12/09/1972)	22
FIGURA 5 -	O FD01 RESTAURADO TRINTA ANOS DEPOIS	24
FIGURA 6 -	AS BOTAS COM QUE EMERSON DISPUTOU SUAS ÚLTIMAS PROVAS COM OS BICOS CORTADOS PARA NÃO ATRAPALHAR O PROJETO AERODINÂMICO DO CARRO.....	46
FIGURA 7 -	MODELO REDUZIDO DO FD01 NOS TESTE DO TÚNEL DE VENTO DO CTA	48
FIGURA 8 -	A CRIAÇÃO DO MOLDE DA CARROCERIA EM ARGILA	48
FIGURA 9 -	A APRESENTAÇÃO DO FD01 NO SALÃO NEGRO DO CONGRESSO NACIONAL, EM DEZEMBRO DE 1974	61
FIGURA 10 -	A PROPAGANDA DA COPERSUCAR UTILIZANDO O NOME DE EMERSON	63
FIGURA 11 -	A REPORTAGEM DO JORNAL O MOVIMENTO, COM A MANCHETE E A LEGENDA INDICANDO O QUE SUPOSTAMENTE ESTARIA POR TRÁS DO PATROCÍNIO	65
FIGURA 12 -	O F6 COM SUAS "SAIAS" LATERAIS QUE IMPEDIAM QUE O AR ENTRASSE EMBAIXO DO CARRO PELOS LADOS E PREJUDICASSE O EFEITO SOLO	70
FIGURA 13	A PONTUAÇÃO DA ESCUDERIA EM CADA TEMPORADA .	71
FIGURA 14 -	CHARGE PUBLICADA NA REVISTA PLACAR EM 25/04/1975 IRONIZANDO O "AÇUCAREIRO"	93
FIGURA 15 -	OS CARROS DA FITTIPALDI NOS ANOS 1981 E 1982, COM DIFERENTES DISTRIBUIÇÕES DAS MARCAS DOS PATROCINADORES	96

FIGURA 16 - NO DIA 09/04/1980 A REVISTA VEJA PUBLICAVA O ANÚNCIO DA COMPRA DA SKOL PELA BRAHMA	97
FIGURA 17 - CAPA DO LIVRO O <i>ENIGMA DO AUTÓDROMO DE INTERLAGOS</i> COM A FOTO DO "CARRO BRASILEIRO QUE NÃO DEU CERTO"	99

INTRODUÇÃO

O Grande Prêmio de Fórmula 1 de 1975, na Argentina, realizado no dia 12 de janeiro daquele ano, marcou a estreia do primeiro carro desta categoria do automobilismo construído no Brasil. Tratava-se do FD01 (Fittipaldi-Divila), idealizado e projetado pelo piloto Wilson Fittipaldi e pelo projetista Ricardo Divila.

Um acidente na prova em razão da quebra de um componente provocou o abandono em uma das voltas iniciais da corrida. Como veremos, foi apenas um dos contratemplos que a equipe teve que superar ao longo de sua existência.

Vamos acompanhar neste trabalho os passos de uma equipe brasileira que competiu no circo¹ da Fórmula 1 entre os anos de 1975 e 1982. A Equipe Fittipaldi, conhecida popularmente como Copersucar pelo grande público, em razão do seu primeiro e principal patrocinador², colocou em cena um projeto pioneiro recheado de exemplos que mostram o quanto é difícil construir e tornar aceito um artefato.

O projeto de ter uma escuderia de Fórmula 1 brasileira era um sonho antigo acalentado pelos irmãos Wilson e Emerson Fittipaldi, bem como por Ricardo Divila que, desde muito jovens, projetavam e construía karts e carros de competição.

Aliado a esse sonho, outro fator que motivou, e de certa forma precipitou, o início do projeto foi a situação em que Wilson se encontrava em sua equipe, a Brabham, no ano de 1973. Havia diversos problemas “técnicos” no carro e “estruturais”³ na equipe que o impediam de lutar por boas colocações na pista. Como veremos adiante, essa situação levou Wilson à conclusão de que o custo-benefício de se manter na Brabham não era vantajoso, uma vez que ele

¹ O termo é frequentemente usado pelos profissionais e admiradores do esporte para se referir àqueles que se deslocam pelo mundo durante as provas (equipes, pilotos, jornalistas, motorhomes etc.).

² Até 1979, a razão social era Fittipaldi Empreendimentos e, a partir de 1980, passou a ser Fittipaldi Automotive.

³ É importante observar aqui que as palavras entre aspas na frase acima denotam um significado, naturalizado, de uma divisão entre técnico (os problemas do carro) e social (os problemas da equipe). Esta divisão, embora de uso corrente, como veremos, não está de acordo com a forma como abordo as redes que estudo neste trabalho, já que não farei nenhum tipo de distinção prévia entre técnico e social.

praticamente pagava para correr e não tinha perspectivas de melhorar seus resultados.

Wilson e Divila decidiram, então, partir para a consecução da ideia e começaram, em fins de 1973, a dar os primeiros passos para o que viria a se tornar a primeira escuderia brasileira de Fórmula 1. A construção e ajuste do carro duraram praticamente todo o ano de 1974, entre idas e vindas à fábrica e à pista.

O FD01 foi apresentado oficialmente em outubro de 1974 no Salão Negro do Congresso Nacional em Brasília, contando com a presença de diversos jornalistas e autoridades, entre os quais o Presidente da República Ernesto Geisel.

Já em sua apresentação, o carro revelou um projeto inovador, principalmente em razão das linhas aerodinâmicas que fugiam totalmente ao padrão dos carros da época.

A existência dessa escuderia teve como um de seus marcos as polêmicas com a imprensa e a opinião pública, numa relação até certo ponto passional alternando amor e ódio, e caracterizada por alguns extremos e exageros cometidos. A ideia que a ditadura militar procurava difundir de um “Brasil grande” talvez tenha contribuído de alguma forma para tais extremos. Afinal, havia euforia no esporte, em razão das recentes conquistas de Emerson Fittipaldi, que o tornavam, segundo alguns jornalistas entrevistados, uma espécie de “novo herói nacional”, substituindo o posto até então ocupado por Pelé, que acabava de abandonar o futebol. Talvez por tratar-se de uma atividade desportiva associada a “tecnologia da ponta”, o mesmo público que carregava Emerson nos ombros tinha uma certa desconfiança quanto à capacidade de brasileiros levarem a cabo um projeto pioneiro de tal porte, não só no Brasil, como em toda a América do Sul, denotando o que Nelson Rodrigues apontava, já na década de 50, como um “complexo de vira-latas” do povo brasileiro⁴. Essa desconfiança, de certa forma, também tinha seus partidários dentro da própria equipe.

Apimentando mais as polêmicas, houve acusações de parte da imprensa quanto a uma suposta ligação da escuderia com a ditadura existente no país à época, em virtude de Wolney Attala, presidente da Copersucar, ter fortes ligações

⁴ Texto publicado na revista Manchete em 31 de maio de 1958.

com o presidente Ernesto Geisel. Attala também sofreu acusações de usar a escuderia como uma espécie de “cortina de fumaça” para mascarar o não cumprimento da lei que regulamentava as cooperativas no Brasil.

Essa parte da imprensa que fazia esse tipo de acusação era aquela conhecida como “imprensa nanica”, composta por veículos que combatiam a ditadura. Essas publicações não tinham grande circulação e acesso do grande público, o que torna difícil imaginar que tenham contribuído de forma decisiva para a formação de uma imagem deteriorada da escuderia.

Outro fator que causou polêmicas, e que será abordado neste trabalho, foi a ida de Emerson Fittipaldi para a escuderia a partir da temporada de 1976. Como será mostrado, houve muita discussão na época quanto ao acerto dessa decisão, uma vez que Emerson estava no auge de sua carreira e tinha grandes possibilidades de ganhar mais títulos se continuasse correndo em equipes de ponta. Houve muitas críticas quanto a isso, inclusive acusações de que Emerson era mercenário e que sua motivação era apenas o dinheiro, o que ele sempre negou de forma veemente.

Veremos também que o projeto inicial de se construir o carro no Brasil teve que sofrer algumas alterações. A escuderia teve que transferir sua sede e a maior parte de suas atividades para a Europa, precisamente na cidade de Reading, na Inglaterra. Isto porque o custo de se produzir peças no Brasil, além das dificuldades de se conseguir componentes, matéria-prima e profissionais especializados, levaram os dirigentes da equipe a optar por ficar em um local estrategicamente mais conveniente.

Este trabalho vai mostrar a trajetória da equipe Copersucar-Fittipaldi, com suas nuances, polêmicas, controvérsias e discussões. Sem abrir mão do rigor no que se refere ao registro de lugares, datas e períodos, meu objetivo aqui não é construir uma narrativa rigidamente atrelada a uma cronologia linear. Como ficará claro na descrição de minha abordagem teórica, pretendo priorizar a descrição das redes que compõem a escuderia, seus atores, as resistências superadas (ou não), os elementos heterogêneos que compõem essas redes e as estratégias para justapor tais elementos, ainda que provisoriamente.

A vocação de construtores

No início da década de 1960, dois jovens irmãos paulistas davam seus primeiros passos em uma carreira que culminaria na mais importante categoria do automobilismo mundial. Os irmãos Fittipaldi, filhos do radialista Wilson Fittipaldi, como grande parte dos pilotos da Fórmula 1, começavam a competir com os karts.

Descendentes de poloneses por parte de mãe e de italianos por parte de pai os irmãos tiveram o interesse pelo automobilismo despertado bem cedo por incentivo de seu pai, que havia assistido à sua primeira corrida de automóveis no ano de 1937 em São Paulo e se apaixonado imediatamente pelo esporte, tendo sido um dos principais incentivadores e promotores do automobilismo no Brasil a partir da década de 50. Wilson Fittipaldi foi, entre outras coisas, o fundador do Auto Sport Club, clube de proprietários de carros esportivos.(FITTIPALDI, 2003)

A paixão pelos carros foi compartilhada também pela mãe dos pilotos, que chegou a pilotar um carro em uma competição de 24 horas em Interlagos no ano de 1953. (FITTIPALDI, 2003)

Assim, começando pelos “rachas” nas madrugadas de São Paulo, os irmãos Fittipaldi deram início às suas carreiras nas pistas de corrida.

O mais velho deles, Wilson Fittipaldi Junior, ainda adolescente começou a criar seus primeiros projetos, alterando a configuração aerodinâmica dos seus karts no sentido de torná-los mais competitivos, já que as modificações inseridas os tornavam mais estáveis, permitindo alcançar maiores velocidades. Nesta época sua empresa, em parceria com Maneco Cambacau, a Kart Mini, produzia karts utilizando os motores fabricados pela Mecânica Riomar Indústria e Comércio LTDA cujos proprietários eram os irmãos Mario de Carvalho e Cezar de Carvalho. Esses karts utilizavam um projeto de Wilson conhecido como “chassi deitado”, revolucionário na época.



Figura 1 - Os Karts Mini com "chassis deitados"

Wilson contou em uma das entrevistas que realizei com ele⁵ que conseguiu bons resultados com seus karts alterados, o que o motivou a partir para a construção e carros de corrida. Com esta decisão tomada, ele passou os direitos de fabricação dos chassis deitados para seu irmão Emerson e os irmãos Mario de Carvalho e Cezar de Carvalho.

Um dos primeiros carros produzidos com a participação de Wilson foi o Fusca Bimotor, construído por uma equipe que contava, entre outros, com o projetista Ricardo Divila⁶ e o mecânico Darci Medeiros que viriam a acompanhar os Fittipaldi durante muitos anos. O carro era o conhecido “fusca” com dois motores acoplados dentro de uma carroceria de fibra com tomadas de ar externas. A refrigeração do motor era feita através da inclinação do pára-brisa, que permitia a circulação do ar dentro da carroceria, eliminando a necessidade de ventoinhas. Este carro disputou algumas competições no Brasil contra outros modelos importados, como os Lola e Alfa Romeo, e depois foi vendido.

⁵ Foram feitas três entrevistas com Wilson Fittipaldi Júnior durante essa pesquisa. As informações que constam aqui foram obtidas em diferentes momentos destas. A primeira delas foi realizada no dia 21/04/2004 na sua casa em Angra dos Reis, a segunda no dia 15/06/2004 no seu escritório em São Paulo e a terceira no seu escritório no Estaleiro Verome em Angra dos Reis no dia 02/02/2005.

⁶ Divila era um jovem universitário, descendente de tchecos e russos, que tinha na época seus interesses divididos entre a aviação e o automobilismo, tendo, segundo suas palavras, um grande interesse por aerodinâmica.



Figura 2 - Wilson Fittipaldi e o Fusca Bimotor com pára-brisa dianteiro inclinado para produzir a refrigeração do motor

Em 1967, a equipe construiu um carro para a Fórmula Vê⁷, categoria que estreava no Brasil. Com Emerson ganhando a primeira corrida com o Fitti-Vê, cerca de quarenta modelos foram construídos e vendidos pelos irmãos. O projeto seguinte foi o Fitti-porsche, que era basicamente um chassi do Porsche 1500RS com uma carroceria redesenhada e construída por eles. (STERCHELE, 2005)

No final da década de 1960, relatou Wilson, começaram a surgir oportunidades de competir na Europa, primeiramente com Emerson como piloto e em seguida com ele mesmo, além de José Carlos Pace.

Wilson explicou que, naquela época, Ricardo Divila trabalhava ainda como mecânico e a ida para a Europa para disputar a Fórmula 3 e, em seguida, a Fórmula 2, foi de grande importância para eles, pois proporcionou um aprendizado e experiência que seriam futuramente utilizados no projeto e construção do Fórmula 1 brasileiro.

Para a disputa da Fórmula 2, eles compraram um modelo March e alteraram todo o projeto aerodinâmico desse carro, realizando diversas experiências que proporcionaram alguns bons resultados nas provas.

⁷ Competições que eram disputadas por carros equipados com motor Volkswagen

O patrocínio para todos esses projetos, segundo Emerson⁸, veio inicialmente de recursos próprios. Os irmãos possuíam uma fábrica de volantes esportivos em SP. Além disso, preparavam e vendiam carros de corrida para competições realizadas no Brasil. Emerson contou que, quando foi para a Europa, em 1969, vendeu tudo o que tinha para se aventurar no automobilismo europeu. No segundo ano de Europa ele conseguiu, através de contatos do seu pai, apoios da Bardhal e da Varga.

“Meu pai era um jornalista de classe média e não tinha dinheiro para nos dar para correr. Tudo o que eu e o Wilson ganhávamos era para bancar nossas corridas.”

- Emerson Fittipaldi

Wilson e Divila foram para a Europa no ano seguinte e acabaram tendo bons resultados também, despertando, segundo Wilson, a curiosidade de jornalistas que viam brasileiros, até então sem nenhuma tradição o automobilismo, acumulando seguidamente bons resultados⁹.

Com a ida de Wilson Fittipaldi para a Fórmula 1, na qual disputou as temporadas de 1972 e 1973, sendo a primeira em paralelo com a Fórmula 2, ele e Divilla conseguiram acumular mais experiência e conhecimentos sobre a montagem e o funcionamento dos carros dessa categoria.

Daí para a realização do sonho de montar um Fórmula 1 brasileiro era “apenas” uma questão de tempo, dinheiro, negociações, argumentações, controvérsias e superação de resistências. Seria necessário projetar o carro, obter material específico para sua construção, contratar profissionais especializados, providenciar a logística necessária para manter uma fábrica/oficina funcionando e, principalmente, conseguir o dinheiro para financiar toda a operação. Além disso, para conseguir autorização para inscrever o carro numa competição, seria necessário cumprir todas as exigências do regulamento imposto pela FIA (Federação Internacional de Automobilismo), que visavam à segurança dos pilotos.

⁸ Entrevista realizada no dia 14 de abril de 2011 em São Paulo.

⁹ Wilson contou que esses bons resultados também foram conseguidos por José Carlos Pace, o ‘Moco’.

“Construir um Fórmula 1? Não tem mistério.”

Naquela época, a Fórmula 1 funcionava de maneira bem diferente do que acontece atualmente. A maior parte dos pilotos tinha que procurar os patrocínios e trazê-los para as escuderias. De certa forma, os pilotos pagavam para pilotar¹⁰.

Além disso, a Brabham, equipe em que Wilson competia, enfrentava problemas por falta de estrutura. Por exemplo, nos treinos para o GP dos Estados Unidos, os radiadores de óleo estavam superaquecendo e isso não foi visto pelos mecânicos a tempo de evitar que o motor se fundisse na pista. Já no GP do Brasil uma braçadeira da mangueira de água afrouxou provocando um vazamento que levou ao superaquecimento do motor e, conseqüentemente, ao abandono da prova. No GP da Itália, os mecânicos, durante troca do kit de freio, se esqueceram de montar as válvulas do cilindro-mestre, o que levou o carro a ficar sem freio e mais uma vez abandonar a competição. Finalmente, no GP da França uma nova falha dos mecânicos deixou o cabo do acelerador preso a apenas quatro voltas do fim da prova, impedindo que a equipe marcasse pontos.

A maioria dos problemas na época era vista por Wilson como decorrente da falta de um chefe dos mecânicos que supervisionasse o trabalho deles (MARTINS, 2005).

A insatisfação com essa situação, aliada à vontade antiga de construir seu próprio carro, levou Wilson Fittipaldi a optar por deixar temporariamente as competições para abraçar seu antigo projeto de construir o primeiro carro de Fórmula 1 brasileiro junto com o projetista Ricardo Divila.

Entre as principais dificuldades estava a busca de “aliados”, palavra que utilizarei para me referir não só aos profissionais especializados e aos patrocinadores financeiros – já que um projeto desse tipo demandava grande quantidade de dinheiro – mas também, por opção metodológica, aos materiais ou coisas mobilizadas na consecução do projeto. Um aliado, segundo a abordagem que vou utilizar aqui, é um ente, humano ou não humano, cujos “interesses” buscamos tornar equivalentes aos nossos por estratégias de tradução/translação quando

¹⁰ Embora hoje isso ainda aconteça no caso de escuderias menores e pilotos iniciantes na categoria, os patrocínios trazidos por eles têm um peso menor no orçamento total das escuderias.

desejamos agir e sem os quais se torna impossível seguir adiante com nossos projetos.

Obviamente, por em prática a construção de um carro/escuderia de Fórmula 1 é um projeto que encontra muitas resistências e desconfianças de todos os lados. Neste caso, as resistências começaram na própria família Fittipaldi. O jornalista Lemyr Martins conta, em seu livro sobre a história do carro, que Wilson Fittipaldi, o pai, tentou demover seu filho da ideia de construir a escuderia, mostrando inúmeras dificuldades que ele encontraria. Após alguma argumentação, ouviu a seguinte resposta: “É fácil. Não tem mistério” (MARTINS, 2005). Assim, de maneira simples e objetiva, Wilson, o filho, deixou para trás uma das primeiras resistências e revelou sua determinação de tornar o “carro/escuderia/piloto” um fato.

“Creio que os irmãos (Fittipaldi), em especial o Wilson, são metade *paixão* e a outra metade *paixão*.”

- Livio Orichio¹¹

“Acho que alguém ainda vai ter que levantar um monumento para o Wilsinho. Fazer o que o cara fez, no *Brasil*. Só com muita coragem. Coisa de louco.”

- Sid Mosca¹²

Além disso, havia todas as dificuldades naturais de qualquer projeto pioneiro. A busca por matéria prima para os componentes e peças, indústrias e profissionais especializados (que não existiam no Brasil), local para instalação da fábrica e oficina e, especialmente, patrocínio eram algumas delas.

Inicialmente, com a presença da Copersucar, Cooperativa dos Produtores de Açúcar e Álcool, configurou-se uma proposta de patrocínio que garantiu o suporte financeiro durante os primeiros quatro anos de existência da equipe.

A EMBRAER também teve uma participação fundamental ao disponibilizar profissionais especializados na fabricação dos aerofólios e outros componentes da aerodinâmica do carro. Isto porque os profissionais que têm experiência com

¹¹ Entrevista realizada no dia 24/10/2004 na redação do jornal O Estado de São Paulo. Nessa entrevista, feita para outro trabalho relativo à telemetria, Livio acabou falando um pouco sobre suas impressões sobre os irmãos Fittipaldi, embora não trabalhasse ainda como jornalista na época em que a escuderia brasileira esteve competindo.

¹² Entrevista realizada no dia 24/10/2004 em São Paulo. Sid Mosca foi o responsável pela pintura dos carros da Copersucar Fittipaldi até que a escuderia se transferiu para Readings, na Inglaterra.

projetos de asas que empurram os aviões para cima são justamente aqueles mais capacitados para tratar os aerofólios, que ironicamente têm como principal finalidade manter o carro preso ao solo. Segundo Wilson Fittipaldi, a EMBRAER era uma das poucas empresas brasileiras a ter os materiais com as especificações e características exigidas para serem usados num carro de Fórmula 1. Além disso, a EMBRAER também possuía o único túnel de vento, fundamental para os testes aerodinâmicos, existente no Brasil. Embora este túnel não fosse o mais adequado para teste de carros, já era um bom começo¹³.

A equipe começou a trabalhar no projeto em um primeiro encontro, ocorrido no dia 25/10/1973 e, depois de vários meses de projetos, ajustes e testes na fábrica localizada nos arredores do autódromo de Interlagos em São Paulo, o FD-01, primeiro modelo do carro, foi à pista para dar as primeiras voltas em 18/11/1974 (MARTINS,2005).

No início da década de 1970, o Brasil vivia um período de euforia no esporte: no futebol, pela conquista da Copa do Mundo de 1970, no México, e especialmente no automobilismo pelos dois títulos mundiais conquistados por Emerson Fittipaldi em 1972 e 1974, além dos vice-campeonatos em 1973 e 1975. Ainda de forma esporádica, nesta época as provas passaram a ser transmitidas pela televisão¹⁴ conquistando um novo público, aumentando a visibilidade e atraindo o interesse de patrocinadores.

¹³ O túnel era dedicado à construção de aviões. Por isso, por exemplo, não testava o *down force*, específico para carros de corrida.

¹⁴ A primeira transmissão de uma corrida de Fórmula 1 da televisão brasileira, realizada pela Rede Globo, foi o GP do Brasil de 1972, que não contava pontos para o campeonato e foi uma corrida com objetivo puramente promocional para o esporte.



Figura 3 - Charge de Ziraldo publicada no Jornal do Brasil no dia 10/02/1973

JORNAL DO BRASIL □ Terça-Feira, 12/9/72 □ 1.º Caderno



Figura 4 - Ziraldo mostrava, no Jornal do Brasil, a nova paixão dos brasileiros (12/09/1972)

A partir da temporada de 1976, Emerson se transferiu para a Copersucar, abraçando definitivamente o projeto. Até então, sua participação se limitava à presença em alguns treinos, acompanhando e contribuindo com sugestões e opiniões de maneira informal, já que fazia parte de outra escuderia (McLaren)¹⁵. A transferência da McLaren para a Copersucar foi bastante polêmica e dividiu opiniões

¹⁵ Em 05/02/1975 o jornal O Globo publicava um encontro de Emerson Fittipaldi com o presidente Ernesto Geisel no qual ambos conversaram sobre o carro da Copersucar e Emerson afirmou seu otimismo em relação ao futuro deste. Já em 08/12/1975, o mesmo jornal publicou uma reportagem em que Emerson faz declarações sobre o carro após acompanhar os treinos em Interlagos.

de jornalistas, pilotos e teve alguma resistência na própria família. Afinal, tratava-se de um bi-campeão mundial indo para uma equipe ainda sem expressão e com pouca competitividade no circo.

Em se tratando de uma equipe recém-criada, a chegada de Emerson contribuiu para abrir portas; porém, como será discutido em mais detalhes adiante, também gerou expectativas de resultados imediatos que causaram frustrações e prejudicaram a equipe.

A escuderia¹⁶ competiu por oito temporadas, alternando resultados positivos e decepcionantes, até que se despediu do circo em 25/09/1982, de forma melancólica, uma vez que o piloto Chico Serra não conseguiu a classificação para o *grid*¹⁷ do último grande prêmio da temporada, realizado em Las Vegas.

A restauração dos modelos

No dia 10/11/2004, como comemoração de três décadas do início dessa aventura brasileira na Fórmula 1, o Autódromo de Interlagos foi palco da (re)apresentação do primeiro carro da escuderia a disputar um grande prêmio. O FD01 restaurado deu algumas voltas na pista sob os aplausos de grande parte dos integrantes da escuderia e alguns dos jornalistas que haviam testemunhado, trinta anos antes, sua estreia no Grande Prêmio Argentina.

A iniciativa da Dana, fabricante de autopeças, trouxe de volta não só os carros – posteriormente foi restaurado também o FD04 – mas algumas das discussões e controvérsias que marcaram a equipe na época.

¹⁶ Este termo é o mais comum entre profissionais e admiradores do esporte para se referenciar a uma equipe.

¹⁷ O grid é o alinhamento dos carros para a largada de um Grande Prêmio. Estas posições são definidas de acordo com os resultados obtidos durante os treinos oficiais que ocorrem nos dias que antecedem a corrida.



Figura 5 - O FD01 restaurado trinta anos depois (Fonte: Dana Cultural)¹⁸

Segundo relatos de pessoas que trabalharam no projeto, tais como o ex-piloto Wilson Fittipaldi, o mecânico Darci Medeiros e o jornalista Lemyr Martins, a restauração exigiu um grande esforço por parte de seus idealizadores já que, após trinta anos, foi difícil conseguir todas as peças que faltavam e restaurar as que sobraram. Muitos dos componentes ou peças já não faziam parte da linha de montagem dos fabricantes e diversos destes sequer continuavam a existir, o que levou a uma trabalhosa busca na composição de um quebra-cabeça, que contou com a colaboração de colecionadores e fabricantes artesanais, além da consulta a alguns apaixonados por automobilismo que pudessem dar pistas de onde conseguir o que se procurava.

Entre as dificuldades encontradas, a busca pelo conta-giros ilustra bem o trabalho da equipe. A fabricante inglesa Smiths, embora ainda produzisse o conta-giros com o mesmo *design*, havia substituído os antigos modelos, acionados por cabos de aço, por modelos eletrônicos, que não se encaixavam no carro a ser restaurado. A solução, sugerida pelo próprio pessoal da Smiths, foi procurar um artesão-relojeiro, especialista instrumentos de carros antigos.

¹⁸ http://www.danaalbarus.com.br/cultural/nossos_projetos.asp?nrMenuPrincipal=3&idProjeto=828 - Acessado em 22/08/2010

Após dois meses de trocas de informações, incluindo fotos antigas do carro, especificações do motor e do mecanismo de acionamento, o conta-giros finalmente ficou pronto e, depois de uma espera de um mês pelos trâmites burocráticos alfandegários, a peça finalmente pode ser encaixada no carro (MARTINS, 2005).

Toda essa comemoração, com momentos de emoção e nostalgia, certamente foi um marco para os amantes deste esporte por representar um resgate importante para o automobilismo brasileiro¹⁹. Porém, da forma que estudo essa história, e cuja abordagem acadêmico/teórica vou desenvolver mais adiante, essa restauração e reapresentação simbolizaram, ainda que à revelia dos seus participantes, a abertura de uma caixa-preta, metáfora que vou utilizar de forma recorrente ao longo do texto e que descreverei de forma precisa adiante.

Embora a restauração e sua divulgação não tenham sido cruciais em meu interesse pelo assunto, elas serviram como uma motivação a mais por me fazerem perceber a relevância desta escuderia para o esporte brasileiro. Pelo que pude notar nos depoimentos ouvidos houve uma preocupação grande em mudar a imagem de fracasso que havia ficado após o fechamento da equipe.

¹⁹ Em 30/04/2004 o jornal O Lance publicava uma reportagem mostrando o projeto de restauração do carro, anunciando que seria uma das atrações do Salão do Automóvel em São Paulo. Além disso, a revista Quatro Rodas publicou uma reportagem em sua edição de novembro de 2004 na qual fez um breve retrospecto da escuderia e uma descrição do processo de restauração do carro.

CAPÍTULO 1 – ABORDAGEM TEÓRICA

Passo agora a descrever minha abordagem de pesquisa. Desta forma, espero tornar claros para o leitor meus objetivos, bem como as linhas metodológicas pelas quais optei.

Além disso, também mostro aqui alguns dos percalços e eventuais mudanças de rumo a que fui levado no decorrer desta pesquisa.

1.1 A história e seus “gozos e austeridades”

Em *Crônica de uma Morte Anunciada*, Gabriel Garcia Márquez descreve, em suas páginas iniciais, a dificuldade de se contar uma história “tentando recompor, com tantos estilhaços dispersos, o espelho quebrado da memória”²⁰. Os fatos se confundem na memória de suas testemunhas que, por sua vez, frequentemente se deixam levar por suas emoções, envolvimento e pontos de vista deixando ao narrador um difícil trabalho de seleção e recomposição de tantos fragmentos.

Na história da escuderia Copersucar-Fittipaldi há muitos registros escritos, publicados e arquivados que ajudam parcialmente a não deixar que os “estilhaços” se espalhem ou se deterioreem muito. Há também diversos atores humanos e não humanos que guardam muitas informações (memórias e objetos) que me ajudaram a juntar dados para meu estudo.

Com a leitura de um vasto material, entre jornais e revistas da época, livros, biografias e reportagens posteriores, além de diversas entrevistas realizadas²¹, procurei, e não sei o quanto consegui, não me deixar à deriva em um mar de informações vindas de diversas fontes. Isto porque, como observou o jornalista Elio Gaspari, em um dos seus livros sobre a ditadura e os anos de chumbo no Brasil, especificamente sobre a Guerrilha do Araguaia, “a reconstrução do que aconteceu há mais de trinta anos é um exercício de exposição de versões prejudicadas pelo tempo, pela lenda e pela conveniência das narrativas” (GASPARI, 2002 p. 453).

²⁰ Gabriel Garcia Márquez, *Crônica de uma Morte Anunciada*, (MÁRQUEZ, 1996 p.13)

²¹ A lista das entrevistas realizadas se encontra no final deste trabalho.

De fato, o trabalho de filtrar o que foi acrescentado, o que ficou desbotado pelo tempo e o que é dito de acordo com a conveniência de quem diz é um trabalho difícil e que requer muito cuidado.

Essa questão também já havia sido identificada por Marc Bloch, que também menciona “as seduções da lenda e da retórica” como alguns dos “venenos” a serem superados pela história. (BLOCH, 1997)

Embora não seja meu objetivo aqui buscar explicações deterministas para o que vou mostrar no contexto político/econômico do Brasil na época é importante lembrar, e o farei sempre que julgar oportuno e pertinente, que o Brasil vivia em uma ditadura na qual a censura imposta à imprensa pode – e provavelmente o fez – ter provocado distorções ou embaçado algumas informações publicadas. Em especial, a noção/ideologia de um “Brasil grande” talvez tenha influenciado o que se publicava à época a respeito da escuderia, tanto negativa quanto positivamente, como veremos ao longo do texto.

Em se tratando de um tema, como tantos outros, “escorregadio” – em razão das polêmicas e controvérsias peculiares ao assunto e das visões contrastantes de suas testemunhas – torna-se difícil “agarrar” a rede²² e dela fazer um diagnóstico concreto, fechado. Portanto, julguei mais profícuo tentar acompanhar seus fluxos e movimentos para só então sugerir uma dinâmica de seus elos e atores.

Como mencionei antes, o texto tem alguma preocupação com lugares, datas e períodos, mas não privilegia a cronologia, uma vez que, da forma que pretendo mostrar essa história, as relações e tensões entre seus atores têm mais importância do que a sequência de episódios, salvo em alguns casos em que a ordem dos eventos tenha tido influência decisiva na composição e identificação de atores e redes.

Creio que é importante citar aqui que em algumas apresentações de artigos realizadas durante essa pesquisa houve, de forma recorrente, contestações quanto à nacionalidade do carro/escuderia, uma vez que, segundo meus contestadores, o carro tinha muitas peças e componentes que não eram fabricados por indústrias

²² Esse termo será definido com precisão ao longo do texto. Por ora, de forma mais simples, podemos considerar uma rede como um complexo de ligações que se mantêm temporariamente.

brasileiras, tais como o motor e a caixa de câmbio. Neste sentido julgo necessários alguns esclarecimentos.

Em primeiro lugar, o ente carro/escuderia de que trato aqui tinha, como a grande maioria dos seus adversários, componentes provenientes de diversos países. Todos eles eram, de certa forma, redes “cosmopolitas”.

Em segundo lugar, não tenho nenhuma preocupação de mostrar um “carro de Fórmula 1 brasileiro” sob uma ótica ufanista ou patriótica. O que despertou meu interesse em pesquisar e escrever sobre esse assunto foi o fato de um projeto deste tipo ter partido do Brasil que, podemos considerar, era um ponto fora da curva no que diz respeito à produção e propagação de tecnologia, a despeito do que tentavam alardear – com interesses muitas vezes obscuros – os militares que comandavam o Brasil na época.

Porém, apesar destas considerações, não posso negar o prazer de escrever sobre brasileiros que, através do seu talento e esforço, mostraram que é possível produzir ou criar o que quer que seja no Brasil desde que se consiga configurar e manter as redes necessárias para tanto.

Feitas essas observações iniciais, com as quais não pretendo fazer uma defesa prévia de possíveis e prováveis falhas, mas sim chamar a atenção do leitor para a possibilidade do debate e da controvérsia, passo agora a algumas considerações quanto à minha posição como “aspirante a historiador”.

1.2 Considerações de um amador

É necessário deixar claro aqui que, por não ser um historiador de ofício, tive o cuidado de buscar ajuda em alguns deles. Em Marc Bloch e Edward Hallet Carr, por exemplo, encontrei valiosas informações que me auxiliaram a desenvolver esse texto, além de me identificar com várias de suas ideias. Não quero dizer com isso que a simples leitura de alguns textos me tornaram um *expert*. Mas certamente elas contribuíram muito no desenrolar da minha pesquisa.

No prefácio do livro *Apologia da História ou o Ofício do Historiador*, de Marc Bloch, Jacques Le Goff, lembrando um conselho do próprio autor, nos recomenda que não esqueçamos o lado divertido e poético da história. Diz Le Goff:

“... É preciso, portanto, para fazer a boa história, para ensiná-la, para fazê-la ser amada, não esquecer que, ao lado de suas *necessárias austeridades*, a história *tem seus gozos estéticos próprios*. Do mesmo modo, ao lado do necessário rigor ligado à erudição e à investigação dos mecanismos históricos, existe a *volúpia de aprender coisas singulares*; daí esse conselho, que me parece muito bem vindo ainda hoje: ‘Evitemos retirar de nossa ciência sua parte de poesia.’” (BLOCH, 1997)

Nada mais sábio. Durante minha pesquisa pude perceber claramente a verdade dessas palavras. A história, de fato, tem poesia, diverte, absorve, cativa. Sem perder seu papel específico no universo das construções sistemáticas de conhecimento que vieram a ser as disciplinas modernas, ela nos desperta a simples curiosidade. As “necessárias austeridades” apontadas por Bloch, longe de serem um entrave, funcionam como disciplinadoras do trabalho do historiador.

Não tenho a pretensão de que meu texto tenha a poesia a que Bloch e Le Goff se referem. Mas creio tratar aqui de um assunto que pode despertar uma diversidade de interesses por envolver um esporte com muitos admiradores. Com um pouco de sorte, talvez eu consiga fazer alguma diferença, interferir, provocar controvérsias, discussões ou, pelo menos, curiosidade. Isso, se acontecer, me trará a sensação de um dever cumprido, já que meu próprio enfoque teórico indica que não posso deixar aqui alguma espécie de documento definitivo, irrevogável. Quero, sim, trazer à tona aspectos que façam com que o leitor pense a respeito e leve adiante um novo debate nessa história já cheia de polêmicas desde seu nascedouro em meados dos anos 70. Em outras palavras, quero que aqueles que se dispuserem a ler este trabalho o ajudem a se manter vivo e constantemente renovado, alimentando-o e modificando-o por meio de discussões, aceitações, discordâncias e contestações. Afinal, como veremos adiante, é a participação das pessoas que mantém os fatos, artefatos e ideias em movimento contínuo de renovação.

Encontrei uma história já repleta de controvérsias e tensões entre seus atores. Essa contingência me levou, diversas vezes, a mudar de rumo, rever conceitos e repensar sobre conclusões que já tinha como assentadas.

A cada nova entrevista, a cada novo material lido, a rede de que trato nesse texto ia se metamorfoseando, me causando certa angústia por achar que não conseguiria chegar a uma versão do texto definitivo, tal a quantidade de “surpresas” com que me deparava. Essa angústia foi dissipada (parcialmente) quando me

convenci, resignado, de que qualquer que seja a “versão final” do meu texto, ela sempre estará sujeita a alterações e atualizações. Lembrei-me de Bloch ao dizer que “o passado é, por definição, um dado que nada mais modificará. Mas o conhecimento do passado é uma coisa em progresso, que incessantemente se transforma e aperfeiçoa” (BLOCH, 1997).

Durante a pesquisa, tive acesso a diversas fontes que me revelavam informações às vezes conflitantes e, eventualmente, contraditórias. Em razão disso, frequentemente tive que reconsiderar posições e rever conclusões já tiradas. O trabalho de rastrear pistas indicadas por essas fontes me levou a escolher, optar e classificar informações e linhas de investigação.

Essas escolhas acabam por me denunciar a um leitor atento que certamente encontrará nas entrelinhas do texto traços de minhas preferências e opiniões.

Longe de querer esconder isso, creio que é algo inevitável. Afinal, aquele que escreve não pode escapar de o fazer a partir de si mesmo, do seu lugar e do seu tempo. Por mais que evite, os rastros de seu caminho, de suas escolhas, estão marcados por seu *aqui*, seu *agora*, seu *ser*, corroborando a ideia de Carr de que o historiador é necessariamente um selecionador (CARR, 1982). O sonho moderno de um conhecimento universal e neutro acabou.

“É comum dizer que os fatos falam por si. Naturalmente isto não é verdade. Os fatos falam apenas quando o historiador os aborda: é ele quem decide quais os fatos que vêm à cena e em que ordem ou contexto.”

“O historiador é necessariamente um selecionador. A convicção num núcleo sólido de fatos históricos que existem objetiva e independentemente da interpretação do historiador é uma falácia absurda, mas que é muito difícil de erradicar.”

- Edward Hallet Carr

Assim, o texto que se segue tem meu “DNA”. E este é mais um fator que, espero, venha a provocar controvérsias e discussões quanto ao que *eu* vejo ou quanto ao que *eu* acho. Certamente, cada leitor será, parcial ou integralmente, um discordante em potencial, uma vez que sua seleção e sua opinião serão possivelmente diferentes das minhas.

1.3 A Teoria Ator-Rede

A abordagem que pretendo adotar neste trabalho é a chamada Teoria Ator-Rede (TAR) que propõe que objetos e fatos são efeitos (e não causas) de relações mais ou menos duradouras e mais ou menos resistentes entre elementos relacionais heterogêneos, humanos e não humanos. Abordo todas as entidades, sejam instituições, leis, fatos, artefatos ou mesmo ideias como *efeitos* de redes que estão constantemente num processo de mudanças e assim podem ser vistos não como *substantivos*, mas sim como *verbos*.

Nesta pesquisa procurei identificar as entidades (o carro, a escuderia, o piloto, o patrocinador, a mídia, o público) que se formaram, todas constituídas, consubstanciadas por redes de elementos heterogêneos, e buscar para essas redes respostas para perguntas tais como: Como se mantiveram estáveis durante algum tempo e que estratégias foram usadas para tanto? Que atores as moldaram e por elas foram moldados? Como foi o processo de busca de aliados e construção dos elos que mantiveram unidos tantos elementos que tendiam a se dispersar? Finalmente, como e sob quais circunstâncias tais elos se desfizeram, levando ao fim dos atores-redes²³? Portanto, não pretendo, como já mencionei, me ater necessariamente ao uso de um estilo de narrativa sequencial, apresentando um encadeamento cronológico de acontecimentos como uma estrutura mestre da narrativa. E, na medida do possível, também não tenho a intenção de emitir juízos de valor ou assumir ideias *a priori*, embora reconheça que alguns desses juízos de valor acabem, mesmo que à minha revelia, ficando implícitos nas entrelinhas do texto. Resumindo, minha proposta não é narrar o desenrolar de eventos suprimindo explicações para preencher com saltos de significados os espaços de indeterminação que sempre aparecem em uma narrativa e, sim, fazer o esforço máximo de rastrear a materialidade dos atores e redes começando, como sugere John Law, com um “quadro limpo” (LAW,1992).

²³ Um ator-rede é um complexo relações e conexões mais ou menos duradouras entre elementos heterogêneos, humanos e não humanos. Trata-se de um coletivo cujos componentes tendem a se dispersar e que, portanto, exige um trabalho cuidadoso e constante de reforço e sustentação de elos. Veremos que os atores são redes, que desvendamos quando estudamos seu processo de construção. Por sua vez, tais redes são atores, já que, quando bem articuladas, agem como uma entidade única.

Além disso, e ainda na linha da Teoria Ator Rede, considero que, para entender melhor a escuderia, sua criação, existência e fechamento, é crucial estudar de forma minuciosa e paciente a própria constituição dos atores (quem/o que age – sempre a partir de elementos híbridos de pessoas e coisas, humanos e não humanos), enredados na constituição dando a eles vida e movimento. Aí, penso, está a diferença da abordagem Ator-Rede em relação ao que costumamos ver em outros tipos de narrativa nos quais as ideias e as coisas são vistas como oriundas de um lampejo ou uma “descoberta” de um gênio solitário e que, a partir de então, passam a ter vida própria e a trilhar um caminho sem obstáculos, com um status de “verdades incontestáveis”, numa palavra, autônomas.

Para explicar a trajetória de fatos e objetos, com suas curvas, paradas, desvios e retomadas, Bruno Latour contesta o que ele chama “modelo de difusão” e propõe o modelo de tradução/translação (LATOURE, 1998).

Segundo Latour, os “difusionistas” encaram os fatos e máquinas como se sua propagação fosse dotada de uma inércia totalmente independente da ação das pessoas.

Diz ele:

“Os fatos [no modelo de difusão] agora têm uma *vis inertia* própria. Parecem mover-se sem ajuda das pessoas. E o mais fantástico é que parecem poder até mesmo existir sem a ajuda das pessoas”. (LATOURE,1998 p.221)

Um dos “erros” talvez mais difíceis de ver no modelo de difusão é o de desprezar ou minimizar o papel das pessoas na propagação dos fatos e máquinas, atribuindo ao poder superdimensionado dos “grandes homens da ciência” a capacidade de dotar suas ideias de uma força inicial irresistível para que então saiam pelo mundo afora e não nos deixem nenhuma alternativa a não ser aceitá-las e adotá-las sem qualquer contestação.

Latour busca a definição de David Bloor do “princípio de assimetria” ao qual ele, Bloor, opõe seu princípio de simetria, depois generalizado por Latour. O princípio de simetria “requer uma explicação que se aplique nos mesmos termos tanto a vencedores quanto a perdedores” (BLOOR, 1976). Desta forma Latour também destaca outra incoerência dos difusionistas,: o fato de considerarem a

sociedade apenas quando querem explicar algo que não funcionou como se esperava. Assim, a razão teria uma trajetória reta que somente “fatores sociais” poderiam desviar. No modelo de difusão, alguns grupos resistentes, menos esclarecidos, bloqueariam o desenrolar natural do progresso ou do avanço científico, inevitáveis.

Ao criticar a postura dos difusionistas e sua visão de ciência e sociedade separadas, Latour, afirma que eles

“...inventam uma sociedade para responsabilizá-la pela inconstância da difusão de ideias e máquinas (...) A sociedade ou ‘fatores sociais’ apareceriam só no fim da trajetória, quando alguma coisa não desse certo (...) quando o verdadeiro trajeto da razão ‘entorta’, mas não quando vai em linha reta” (IDEM, p.225).

Em contraposição a esse modelo, o conceito de tradução/translação - que, de forma resumida, é a mobilização em busca de associações para unir elementos heterogêneos e eventualmente antagônicos no sentido de produzir algo que atue como um único ente - é uma alternativa através da qual entendemos os fatos e artefatos como construções coletivas, nas quais as relações entre os elementos humanos e não humanos que os compõem devem ser cuidadosamente costuradas e arduamente mantidas.

Aqui vale ressaltar que uma das características da Teoria Ator Rede é a de não fazer distinções do tipo sujeito/objeto ou natureza/sociedade para o estudo e compreensão dos coletivos. Segundo Latour, é necessário abandonar essas dicotomias e considerar de forma simétrica as pessoas e as coisas, associadas, já que as ações provêm dos híbridos resultantes dessas associações. Assim, de acordo com essa abordagem, aqueles que desejam ver suas ideias, criações e projetos ganharem consistência e aceitação devem sair em busca de aliados, associando seus interesses²⁴ aos de outros. Afinal, diferentemente do que fazem os difusionistas, argumenta Latour, não se pode negligenciar e desprezar a participação dos humanos, mais precisamente de híbridos, na propagação e consolidação daquilo que queremos tornar aceito.

²⁴ Bruno Latour utiliza o termo interesse como aquilo que está *entre* os atores e seus objetivos. Isso significa pontos de passagem ou caminhos em comum que os levem a atingir suas metas. Tais interesses podem ser mais ou menos alterados na medida em que seja necessário ceder ou abrir mão de algo para manter ou alistar aliados.

Uma característica importante da Teoria Ator-Rede é a de não considerar as entidades ou atores (sejam os objetos ou as pessoas, configurações que a Teoria Ator-Rede não faz *a priori*) como prontos, acabados e, por assim dizer, dotados de uma essência e de uma independência em relação aos processos através dos quais vieram a existir e ser aceitos, ou seja, suas redes.

Seguindo o trabalho de engenheiros e cientistas, como faremos aqui, veremos que as coisas não “são o que são” e sim “o que *estão*” ou o “que *estão sendo*”, sua estabilização é provisória e difícil de ser mantida, e requer um trabalho ininterrupto daqueles que a desejam, já que suas existências estão sujeitas à ação nem sempre previsível de muitos atores. Nada é definitivo e imutável. Pedindo emprestado o verso de Gilberto Gil, “tudo agora mesmo pode estar por um segundo”²⁵. Basta alguém discordar ou contestar e ter argumentos e meios para isso.

Uma escuderia de Fórmula 1 apresenta, com todas as suas idiossincrasias, um manancial de exemplos e ilustrações de como os fatos e artefatos são concebidos e adotados e de como esse processo está sujeito a mudanças, muitas vezes inesperadas, de direção a todo instante e seu estudo preliminar já aponta a enorme quantidade de “peças” que precisam se encaixar e as “juntas e parafusos” que as mantêm unidas.

O ator-rede “escuderia de Fórmula 1” ao qual venho me referindo, como qualquer entidade no universo que pretendo lhes apresentar nesta história, é o *feito* ou resultado de controvérsias, negociações e conflitos que forjam os elos entre elementos heterogêneos. E, como qualquer estrutura, é algo cujos componentes oferecem resistências em se manterem juntos.

Mas, apesar disso, mantêm-se juntos, embora provisoriamente!

Essas entidades, na forma como abordo aqui, têm o significado de algo (coletivo formado por humanos e não humanos justapostos) que se mantém estável por um tempo e ao qual nos referimos com uma palavra, tal como “carro” ou “escuderia”. É importante ressaltar seu caráter mutante, provisório e eventualmente efêmero, já que suas existências como tais exigem um trabalho

²⁵ Verso da música Tempo Rei

permanente de superação de resistências com a utilização de estratégias de amarração de elos. Não é só um carro que precisa de manutenção constante para que suas peças permaneçam “amarradas” umas às outras formando a unidade “carro”, mas todas as entidades que povoam um universo cognitivo.

Em seu texto “Notas da Teoria Ator-Rede: Ordenamento, Estratégia e Heterogeneidade” (LAW, 1992), John Law afirma que as redes em geral são compostas por elementos que têm suas “vontades” e resistem em estar juntos e, assim, o núcleo da Teoria Ator Rede está em verificar como atores e organizações justapõem os elementos que os compõem e os mantêm unidos, evitando que sigam suas tendências e saiam (LAW, 1992).

Portanto, proponho investigar como essas resistências são superadas durante um tempo, mantendo amarrados tantos elementos, suprimindo durante um tempo essas “vontades”, de tal forma que atuem como um único ator e ao qual nos referimos com uma única palavra (carro, equipe, corrida etc).

Essa ideia de rede, que será amplamente utilizada aqui para descrever os artefatos e instituições, é uma ferramenta muito útil, pois nos ajuda a entender aquilo que constitui tudo o que vemos. Uma rede é um movimento, um fluxo, o resultado da composição de alianças e amarrações entre elementos heterogêneos através de estratégias de ordenamento que, quando bem sucedidas, a tornam invisível a um observador menos atento.

Mais uma vez recorro a John Law. Em seu trabalho “O Laboratório e suas redes” (LAW, 1989), Law descreve o trabalho de uma cientista e nos mostra que “fazer ciência” é algo que vai muito além das bancadas, tubos de ensaio e todo o aparato que temos em mente quando pensamos em “laboratório”.

Ao descrever o trabalho de Rose, a cientista, Law nos mostra que sua rotina envolve diversas atividades que incluem negociar com fornecedores, conseguir verba, lidar com ativistas de sociedades protetoras de animais, resolver problemas com a fornecedora de gás, com o provimento de água do laboratório e inúmeros outros aspectos que classificaríamos como “burocráticos” e que não costumamos ver como parte importante do trabalho de um cientista.

Ele nos abre o laboratório de Rose em seu dia a dia para nos ajudar a entender que a atividade de um cientista se assemelha muito à de um empresário e desfazendo a imagem do gênio completamente isolado e independente do mundo que o cerca em busca de grandes descobertas. O texto é bastante ilustrativo quanto ao que deve ser feito fora dos limites físicos dos laboratórios até que os objetos e ideias sejam (temporariamente) aceitos.

Além disso, como o título do trabalho sugere, Law nos mostra a imensa quantidade de redes que são pontualizadas em tomadas, torneiras e outros elementos que utilizamos. Essas redes vêm à tona exatamente no momento em que deixam de funcionar, quando então se procura o que está errado e se verifica a grande quantidade de componentes que as constituem.

Veremos aqui que, em certas circunstâncias, o carro é a pontualização de uma rede que se desmembra nos boxes, oficina, escritórios, etc. Pontualizar uma rede é uma forma econômica de nos referirmos a um complexo de elementos heterogêneos justapostos mais ou menos estavelmente – a pontualização é bem sucedida na medida em que a rede se mantém estável, adquirindo a robustez de uma entidade ou “objeto”.

Baseado nesta ideia, considero profícuo “desmontar” o carro e a escuderia ao longo do texto e assim desnudar suas redes, mostrando ao leitor as entranhas e a história por trás dos objetos que vemos *prontos*.

Outro aspecto importante desta abordagem está na verificação de que a utilização das técnicas e estratégias de costura de elos e busca por aliados acaba por fazer com que os atores e redes se moldem e influenciem mutuamente ao longo do tempo, reforçando as características de entidades dinâmicas e fortemente entrelaçadas. Isto contribui para tornar ainda mais imprecisas as fronteiras entre as pessoas e as coisas, o social e o técnico. Nesse sentido, não pretendo tratar “carro” e “escuderia” como entes distintos. Em vez disso, minha ideia é justamente mostrar que eles se constroem mutuamente, considerando a ação de humanos e não humanos nessa rede nos mesmos termos, sem distinções.

1.4 Os híbridos

A Teoria Ator-Rede utiliza a ideia de *híbrido* para explicar como a justaposição de elementos heterogêneos, com as amarrações necessárias à superação das resistências, pode produzir objetos que atuam como um único.

Para deixar claro o significado desse termo ao longo do texto cito como exemplo a história da invenção do estribo. Antes da incorporação deste artefato aos equipamentos de montaria, cavalo e cavaleiro, embora justapostos fisicamente, não funcionavam como um único combatente em razão da falta de um apoio ou elo que os unisse de forma mais consistente. Algo que os tornasse *um* ou uma *terceira pessoa*. Até então, os guerreiros enfrentavam grandes dificuldades, já que tinham que se equilibrar nos joelhos enquanto combatiam os inimigos. Desta forma podiam ser facilmente derrubados. A inclusão do estribo surgiu exatamente como o elo que faltava, pois criou uma relação entre cavalo e cavaleiro que teve como consequência o surgimento de uma unidade de combate mais poderosa, uma vez que, com mais equilíbrio, o manuseio das armas se tornou mais eficiente²⁶. Esta relação tornou imprecisa e nebulosa a fronteira homem/animal ou humano/não humano. Quem age na batalha não é mais nem o homem nem o cavalo, mas a entidade híbrida, inseparável em sua ação, homem-cavalo.

Em seu Manifesto Ciborgue, Donna Haraway descreve sobre a presença dos híbridos em nosso dia a dia. Haraway afirma, entre outras coisas, que “no final do século XX somos todos híbridos de máquinas e organismos. Em uma palavra, “ciborgues” (HARAWAY, 2000 p. 44). Neste ensaio ela também assinala três quebras de fronteiras cruciais: a fronteira entre humano e animal, a fronteira entre o humano/animal e a máquina e, finalmente, a fronteira entre o físico e o não físico. Ao identificar essas quebras de fronteira, nos leva a refletir sobre a ubiquidade dos híbridos, tão presentes em nosso dia a dia.

²⁶ Alguns historiadores, tais como Jacques Le Goff em “A Civilização do Ocidente Medieval Vol.2” (LE GOFF,1995) e Trevor-Ropper em “A Formação da Europa Cristã” (TREVOR-ROPER, 1966), escrevem sobre o assunto. Porém, um artigo publicado em 04/09/2009 em um suplemento do Jornal da Madeira Online, no link a seguir, descreve de forma clara e sucinta a importância deste artefato para a cavalaria. <http://www.jornaldamadeira.pt/not2008sup.php?Seccao=16&id=132435&sup=5>, acessado em 25/05/2011.

“As máquinas do final do século XX tornaram ambígua a diferença entre o natural e o artificial, entre a mente e o corpo.”

- Donna Haraway

Essa ubiquidade, aliada à sua invisibilidade, torna esses híbridos algo que nos envolve e cerca o tempo todo e cuja existência e presença em geral sequer percebemos. Nas palavras de Haraway, os híbridos são éter, fluidos. São, em suas redes, invisíveis (HARAWAY, 2000 p. 48).

Aqui veremos que esse *ciborgue* carro-piloto-escuderia é um híbrido resultante da justaposição de elementos humanos, não humanos, físicos e não físicos cujas fronteiras são impossíveis de serem delimitadas.

“O carro é tão cuidadosamente ajustado às características do piloto, suas preferências, seu estilo, suas medidas, que a gente poderia dizer que o cara veste o carro”

- Lemyr Martins²⁷

Quanto se constrói e ajusta um carro, por exemplo, são consideradas diversas variáveis, nem todas técnicas ou mecânicas. Além de fatores como aerodinâmica, distância entre os eixos e geometria de suspensão, são consideradas também características físicas do piloto e suas preferências para pilotar, entre outras. E nas decisões tomadas são considerados parâmetros que envolvem a pressão dos patrocinadores, a imagem da equipe e, como veremos, eventualmente a palavra final é o resultado de controvérsias nas quais aqueles que têm mais argumentos, força política ou prestígio acabam por fazer valer suas opiniões e ideias.

Assim, sempre que mencionar a entidade formada por carro-piloto, estarei me referindo ao coletivo formado pela articulação de elementos humanos e não humanos que, uma vez justapostos, comportam-se como uma unidade.

Os esforços feitos por diversos atores, que culminam com esta pontualização tornam nebulosa, na relação carro-piloto, a fronteira que demarca onde termina um e começa o outro. E, neste trabalho, não tenho a preocupação de buscar e tornar evidente tal fronteira. Em vez disso, o que me interessa aqui é estudar justamente os artifícios e estratégias que os mantêm unidos, de tal forma e contra tantas

²⁷ Entrevista realizada no dia 11/02/2011 em Porto Alegre.

resistências, que nos levam a ver uma entidade híbrida, de contornos não muito nítidos, e que se comporta como um único elemento.

As pessoas costumam ver esse híbrido carro-piloto quando está na pista competindo e ganhando, e só se dão conta da existência do complexo de redes que o compõem nos treinos, oficinas, box e, especialmente, nos acidentes, abandonos e derrotas, momento em que se procura o que deu errado, o que não se comportou como esperado, o que fugiu às expectativas. É quando então emergem tais redes com todos os seus elementos heterogêneos e suas complicadas relações, e é quando também se retomam as controvérsias, discussões e negociações. E é justamente essa possibilidade constante de alteração e revisão das entidades (estejam elas configuradas como conceitos, leis, objetos ou sujeitos) que confere a elas seu caráter dinâmico, nos levando entendê-los como contingenciais.

“O trabalho é duro; é preciso gostar muito mesmo. Ninguém se lembra que a gente existe até que algum pneu se solte na pista.”

- Darci Medeiros, em entrevista ao jornal O Estado de São Paulo.

Precisamente no caso da Fórmula 1, vou mostrar que isso se aplica de forma bastante intensa e evidente. Os inúmeros e minuciosos ajustes e modificações, necessários a cada treino e prova – que, por sua vez, dependem do tipo de pista, condições meteorológicas, estratégias da equipe, características e preferências do piloto e muitos outros fatores - expõem uma rede na qual é muito difícil estabelecer fronteiras ou identificar papéis. Isso se reflete na interminável tarefa de buscar a melhor combinação entre distância entre marchas, tipo de pneu, inclinação de aerofólio, distância entre eixos e diversas outras variáveis envolvidas na preparação dos carros. As negociações - com o vento e com o piloto, por exemplo - para obter o melhor custo-benefício considerando tantas variáveis estão constantemente em verdadeiro estado de ebulição. E elas envolvem pilotos, mecânicos, projetistas, compostos de borracha, ligas metálicas, física e fraquezas humanas na mesma proporção. Todos esses atores com “vontades” frequentemente conflitantes, que criam a tendência à dispersão, dificultado o trabalho de mantê-los unidos e tornando voláteis os coletivos resultantes.

1.5 Observando as caixas pretas

Como já vimos, o conceito de caixa-preta, frequentemente utilizado por aqueles que “olham” os objetos através das lentes da Teoria Ator-Rede, designa aquilo que está estabilizado como um fato ou artefato aceito. Esta estabilização, embora sempre temporária e sujeita contestações, é obtida por aqueles que têm êxito em atrair aliados mais poderosos e costurar elos mais resistentes. Para tanto, também é importante que saibam ceder e ver alteradas ou adaptadas, até certo ponto, suas ideias e projetos originais. E aí se encontra um dos dilemas dos construtores de fatos e máquinas: como alistar as pessoas e as coisas, trazendo-as para seu lado e ao mesmo tempo controlar seu comportamento para que não deem um destino diferente do desejado àquilo que se deseja transformar em fato ou objeto aceito?

Latour utiliza o exemplo da construção de um moinho para sustentar sua afirmação de que o alistamento de aliados implica no aumento da complexidade da máquina²⁸. Segundo este exemplo, para que a estrutura funcione da forma desejada, fornecendo o trigo moído, é necessário criar um mecanismo através do qual o moinho seja receptivo ao vento e ao mesmo tempo imune a seus efeitos indesejáveis, como as mudanças de força e direção que poderiam destruí-lo. Este mecanismo, que permite a rotação do eixo das hélices, será uma estrutura composta por um número maior de manivelas e um sistema complexo de rodas, mas que tornarão o vento um aliado mais confiável (LATOUR, 1998).

Aqui veremos que, de forma análoga, o projeto de um carro também tem suas negociações. Por exemplo, é necessária uma negociação com o vento já que ele pode atuar como um aliado no sistema de refrigeração do motor e especialmente na aerodinâmica, desde que seja devidamente “domado”. A inclinação e as dimensões dos aerofólios bem como a inserção de tomadas de ar envolvem um complexo estratagema para fazer com que o vento ajude o carro a ser estável, o que eventualmente poderá comprometer a velocidade. Na verdade, projetar e ajustar um

²⁸ Latour define “máquina” como um estratagema para que o conjunto de aliados atue com unicidade, uma *esperteza* em que as forças utilizadas mantêm-se mutuamente sob controle de maneira que nenhuma delas escape ao grupo.

carro requer frequentemente tomar decisões nas quais é necessário ceder por um lado para ganhar de outro. E não há uma fórmula ou equação que torne essas decisões precisas e definitivas. As variáveis são numerosas, “rebeldes” e seu comportamento nem sempre previsível.

Assim, o trabalho de justapor elementos que oferecem resistência em permanecer juntos e manter aliados deve ser um esforço contínuo, caso não se queira ver os elos se desfazerem e as proposições (ou as entidades ou objetos em que elas se obduram) tomarem formas e rumos diferentes.

Para entendermos como se chega a um fato ou objeto estável, é necessário abrir a caixa-preta e acompanhar, passo a passo, o caminho percorrido pelos atores que a moldaram. Seguir os rastros dos discursos, conflitos e negociações que deram forma ao objeto, forma esta que, como veremos, frequentemente difere mais ou menos da intenção dos atores que iniciaram o processo e concepção e adoção. E, acompanhando uma equipe de Fórmula 1, constataremos que as caixas-pretas podem ser efêmeras, dados os constantes ajustes já mencionados.

1.6 O destino das redes e suas explicações

Quando estudamos uma história, em especial uma tão polêmica e peculiar quanto a que abordo aqui, não raro encontramos entre as pessoas que dela participaram explicações “definitivas” para seus desfechos. Tais explicações supostamente encerrariam as discussões e tornariam simples entender porque as coisas aconteceram.

Ao longo do texto, buscarei levantar o debate sobre a validade dessas explicações ou veredictos que temos a tendência a tentar encontrar, especialmente em casos como o da Copersucar-Fittipaldi, que teve suas atividades encerradas em circunstâncias que lhe custaram rótulos como “fracasso” ou “algo que não deu certo”.

Conceitos como “fracasso” ou “não dar certo” são, no meu ponto de vista, no mínimo discutíveis, uma vez que é difícil estabelecer parâmetros que permitam classificar como tais fatos e objetos, em especial aqueles tratados aqui.

Numa escuderia de Fórmula 1, o que aos olhos de um leigo pode representar uma derrota ou vexame, aos olhos de projetistas, mecânicos e pilotos pode representar um grande avanço na evolução de um carro.

Além disso, como há várias redes interligadas, tais como patrocinadores e fornecedores, seria necessário ponderar o que representa, para eles, um resultado positivo ou negativo.

Outro aspecto que considero importante abordar em relação a tais explicações diz respeito a procurar uma razão única ou determinante para o rumo que a escuderia tomou. A busca por essas razões únicas pode ser perigosa, já que, como vamos ver ao longo do texto, as redes – que são formadas por tantos elementos heterogêneos justapostos por elos tão complexos – não podem ter seus destinos, sejam quais forem, explicados de forma tão simples.

Desta forma, vamos ver que não só existem diversas razões para explicar os fatos, como tais razões acabam por se influenciar e se moldar mutuamente.

CAPÍTULO 2 – AS REDES DE UMA ESCUDERIA

A história que vou contar, com todas as suas peculiaridades, pretende ilustrar como redes de componentes tão heterogêneos se formam, como se mantêm consistentes por algum tempo e como se alteram e transformam-se em uma dinâmica constante, eventualmente descaracterizando-se ou desfazendo-se. Para tanto busco aqui descrever as ações de negociar com patrocinadores, fornecedores, imprensa e opinião pública nos mesmos termos que aquelas de definir a distância entre os eixos, a inclinação do aerofólio ou o tipo pneu mais adequado, misturando, ou melhor, fundindo em uma única história a história social das negociações e a história das ciências ou dos conhecimentos dos artefatos.

Neste ponto é importante identificar algumas das redes envolvidas nessa história como forma de introduzir o que vou mostrar com mais detalhes ao longo do texto.

2.1 A busca de aliados

Em um empreendimento como a construção de um carro de Fórmula 1, uma das tarefas mais importantes e árduas é a de convencer e alistar pessoas, mostrando de alguma forma a viabilidade do projeto e suas possibilidades de êxito. Aqueles que negociam sabem que é importante oferecer alguma garantia de retorno aos investidores, ainda que sob a forma de promessas ou previsões. Isto devido à imensa quantidade de dinheiro a ser gasta e à também imensa quantidade de resistências a serem vencidas até que o carro esteja competitivo e assim pronto para dar a contrapartida esperada.

Ao decidirem enfrentar o desafio e construir o carro, os idealizadores da escuderia precisavam conseguir, entre outras coisas, o material necessário para os componentes. Nesse sentido, alguns dos objetivos identificados eram obter o alumínio para o *cockpit*²⁹ e as asas dianteira e traseira, além do magnésio para as suspensões e rodas.

²⁹ Local do carro onde o piloto se aloja.

Wilson Fittipaldi procurou Ozires Silva, então presidente da EMBRAER, e conseguiu que esta empresa produzisse o *cockpit* e as asas do carro.

Quanto ao magnésio, este foi conseguido através de uma empresa de São Paulo, chamada Italmagnésio que, entre outras coisas, fabricava rodas de liga leve para carros de passeio.

Com o patrocínio da Copersucar e os suportes técnicos da EMBRAER e da Italmagnésio, além de incentivos mais ou menos informais, a equipe tinha boa parte do que precisava para dar a largada e materializar o sonho.

A esta altura já podemos identificar uma situação em que objetivos diferentes de participantes heterogêneos se traduzem em um anseio comum: o sucesso da escuderia. Afinal, nem a Copersucar, nem a Italmagnésio e nem a EMBRAER queriam disputar e ganhar corridas. Da mesma forma, a Fittipaldi não foi criada para vender açúcar, magnésio ou aviões. Mas conseguir bons resultados seria benéfico para todos os seus parceiros, uma vez que trariam retorno aos investimentos.

Essas traduções de interesses (LATOURE, 1998) se concretizam através de estratégias de convencimento dos patrocinadores de que um investimento tão alto poderá trazer retorno em matéria de publicidade. A Fórmula 1, já naquela época, podia-se argumentar, era um esporte de grande visibilidade por ser disputada e transmitida em diversos países. Porém, as despesas eram altas. Neste tipo de empreitada os interesses individuais, tão diversos a princípio, caminham juntos, já que quanto maior o investimento, maiores serão as chances de o carro vencer e, portanto, maiores serão sua visibilidade e o retorno publicitário gerado. Trata-se assim de um processo cíclico de alimentação mútua, em que o papel de cada um dos atores deve estar muito bem definido para que o resultado final seja vantajoso para todos.

2.2 A montagem do quebra-cabeça

O ajuste inicial de um carro envolve fatores bastante heterogêneos. As variáveis envolvidas são tantas que os projetistas dificilmente chegam a um resultado sem muitas controvérsias e discussões. E tal resultado é sempre susceptível a mudanças a todo o tempo.

Uma das etapas iniciais do projeto é definir as questões envolvidas com a aerodinâmica, que talvez seja a maior fonte de dificuldades, negociações e controvérsias no trabalho da equipe. Diversas vezes o carro é desenvolvido de uma certa maneira e os testes aerodinâmicos indicam outro caminho, levando o projeto de volta quase ao ponto de partida. Há uma forte interdependência entre os diversos componentes aerodinâmicos, o que faz com que a melhoria em um determinado item, como por exemplo a asa dianteira, torne necessário modificar todos os outros itens envolvidos.

“A aerodinâmica é o envelope no qual vão ser encaixados todos os componentes.”

- Ricardo Divila³⁰

Com essa frase sintomática, o projetista Ricardo Divila iniciou a parte da entrevista que me concedeu na qual falou sobre o projeto aerodinâmico dos carros da Copersucar-Fittipaldi.

Com diversas idas e vindas entre a prancheta e o túnel de vento, o ajuste aerodinâmico do carro é um trabalho que exige paciência e atenção aos mínimos detalhes por parte dos envolvidos porque dele dependem diversas opções e decisões que vão ser tomadas para o ajuste dos outros componentes.

A importância do projeto aerodinâmico é bem ilustrada com um fato curioso narrado por Emerson Fittipaldi. Segundo ele, as botas com que disputou os últimos grandes prêmios tiveram que ter seus bicos cortados para que coubessem dentro do *cockpit* sem alterar o projeto aerodinâmico que já havia sido testado e aprovado. Em suma, as botas tinham que caber no “envelope”.

³⁰ Entrevista realizada no dia 31/10/2011 em São Paulo.



Figura 6 - As botas com que Emerson disputou suas últimas provas com os bicos cortados para não atrapalhar o projeto aerodinâmico do carro.

Ainda com relação ao projeto aerodinâmico, a negociação com o ar é um ponto delicado, pois este pode funcionar como aliado ou inimigo de um carro. Definir a inclinação do aerofólio é muito difícil, visto que para conseguir estabilidade nas curvas paga-se o preço de produzir maior *arrasto aerodinâmico*³¹ nas retas. Isso tudo tem que ser balanceado considerando diversos outros aspectos, tais como o composto de pneu a ser utilizado em uma prova, que envolve a previsão do tempo para o horário desta, a distância entre os eixos³², as geometrias de direção e suspensão, a distância entre as marchas, etc. E, para cada autódromo, todos esses fatores têm que ser adaptados.

O nível de detalhe dos fatores que influenciam o projeto aerodinâmico e os ajustes que se seguem a ele pode ser relativamente mensurado nas descrições dadas por Emerson Fittipaldi, ao relatar minuciosamente o que acontece em uma curva, e Ricardo Divila ao descrever as inúmeras variáveis que são consideradas nos testes em túneis de vento. Essas descrições, segundo ambos, foram bem superficiais.

³¹ Resistência à velocidade provocada pelo aerofólio

³² Essa distância varia de acordo com as características da pista. Resumidamente, em pistas com curvas muito acentuadas é melhor reduzir a distância. Já no caso de pistas com alta velocidade e retas longas, é mais conveniente aumentar a distância entre os eixos.

“Cada curva tem um padrão diferente. Você pega as antigas curvas 1 e 2 de Interlagos, por exemplo. A curva 1 era uma curva em que a aerodinâmica era muito mais importante do que a mecânica. Então você tinha que acertar o carro na asa. Se você pega a curvas do ‘S’, pinheirinho ou cotovelo, é muito mais a mecânica do carro do que a asa. E em cada curva você tem a freada, a transição para dentro da curva, o meio da curva e a saída da curva. Porque são todas características diferentes, onde você está mudando a direção do carro (...) você freia, vai ter uma reação; começa a virar, tem outra reação; no meio da curva, você põe a potência e levanta o nariz do carro, transmite o peso do carro para a roda traseira e daí já é outra reação. E na saída de curva você acelera e tem o problema da tração, porque quando você ‘destraciona’ para frente você perde aderência lateral. Então tudo isso é uma sequência da freada até a saída de curva e você tem que ficar atento para cada atitude do carro porque depois o piloto tem que falar: ‘na entrada da curva o carro fez *isso*, no meio fez *isso* e na saída fez *aquilo*, dando pelo menos três ou quatro curvas diferentes para o engenheiro pensar como poderia melhorar o carro. Hoje em dia isso é tudo medido. Naquela época valia a sensibilidade do piloto. Era muito do *feeling* do piloto.

- Emerson Fittipaldi³³

“(...) E de vez em quando o pessoal se trava. Se você tem um carro desenvolvido de uma certa maneira e a aerodinâmica te indica um outro caminho. Você tem que refazer o carro inteiro. A aerodinâmica é uma coisa tão complicada e tão inter-dependente, que o que determina quase tudo é a asa dianteira. O ar que passa pela asa dianteira, passa pelo pneu, por cima do carro e por aí vai. Então se você tem uma dianteira que não é muito boa, a traseira não funciona. É um dependente do outro. (...)”

”Você andando em linha reta, o ângulo de incidência é zero. Quando você começa a virar, o pneu está trabalhando com cambagem. O pneu fica deformado na curva... O pneu interno, num ângulo de deriva, ele faz uma força de arrasto na curva... O pneu está deformado e naquela época, no túnel de vento, a gente usava modelos duros que não refletiam a deformação dos pneus. No momento que você começa a girar para o lado interno, tem uma transferência de peso para fora, a quantidade de aderência é unidirecional... A roda interna está com 50kg e a roda externa está com 150kg, por exemplo. Isso com raio constante, circunferência constante... Mas na realidade, não existe isso num carro de corrida. Você está sempre transferindo peso entre as rodas. Você começa a virar, início de curva, meio de curva. Numa hora você está freando, outra você está em aceleração, transferindo peso para frente e para trás, então esses pesos estão mexendo com os dados. E o piloto quer um carro que entre e saia rápido da curva...”

- Ricardo Divila³⁴

Para que possamos nos aprofundar um pouco mais na rede que constitui o carro, vou descrever resumidamente como foi o processo de montagem de um dos modelos, o F5, com o qual Emerson disputou as temporadas de 1977 e 1978³⁵.

³³ Entrevista realizada no dia 14/04/2011 em São Paulo.

³⁴ Entrevista realizada no dia 31/10/2011 em São Paulo.

Depois de definidas as características aerodinâmicas do carro, e antes de ajustá-lo no túnel de vento, é necessário construir e encaixar as peças do monocoque e da carroceria.

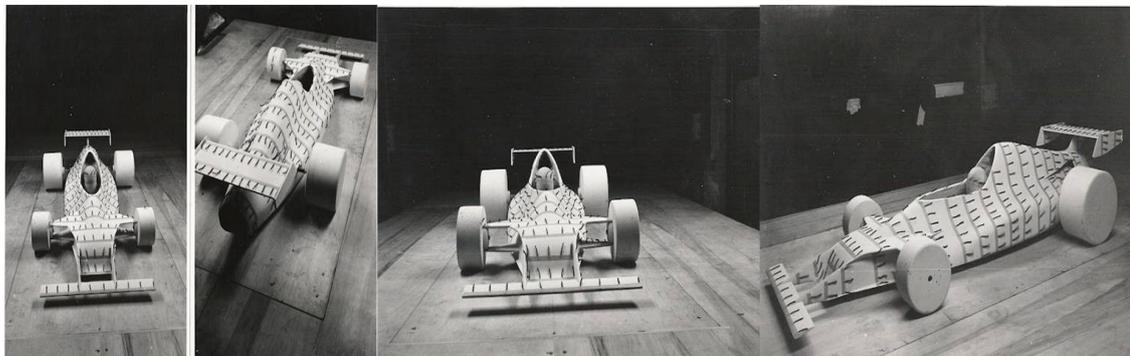


Figura 7 – Modelo reduzido do FD01 nos teste do túnel de vento do CTA (fonte: Acervo de Ricardo Divila)

No caso específico do F5 foram criadas duas frentes de trabalho. A primeira trabalhava na oficina da escuderia, montando o monocoque, chassi e encaixe das suspensões dianteira e traseira, motor e os sistemas de freios e direção. A segunda trabalhava na oficina de estilo da General Motors, criando, em argila, o molde em tamanho real da carroceria do carro. Esse molde era acompanhado pelos projetistas Ricardo Divila e David Baldwin, já que deveria seguir rigorosamente as formas definidas nos cálculos aerodinâmicos.

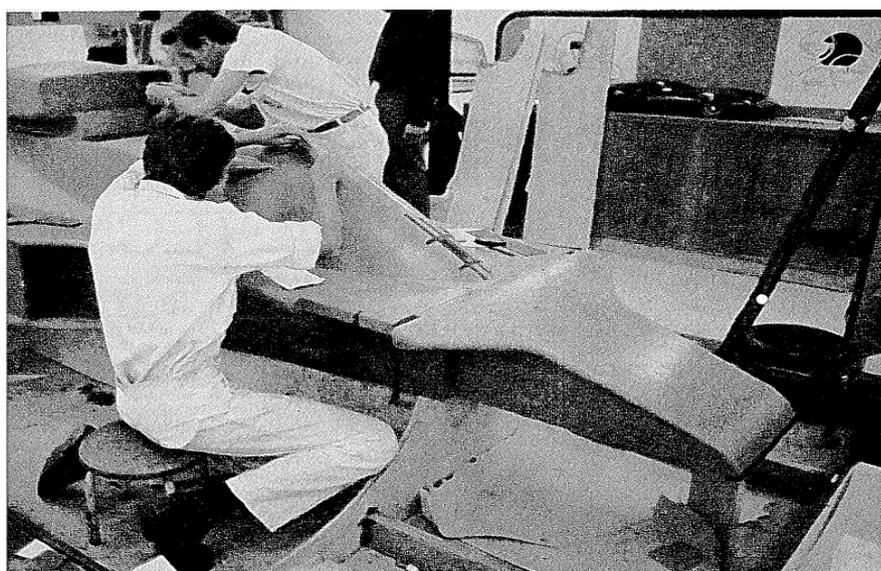


Figura 8 - A criação do molde da carroceria em argila (Fonte: Revista Placar)

³⁵ As informações descritas aqui foram extraídas de entrevistas com Wilson Fittipaldi e Lemyr Martins, bem como de uma reportagem da Revista Placar, publicada em 13/05/1977.

Um dos pontos que merecem cuidado especial na montagem do carro é a questão dos radiadores de óleo e de água. Esses componentes são responsáveis pela refrigeração do motor e do óleo que o lubrifica.

O problema dos carros que usavam radiadores frontais (por exemplo, a Lotus) era que esses ficavam muito expostos aos toques entre os carros, frequentes principalmente no momento da largada. Quando ocorria qualquer dano a esses componentes no início da corrida a consequência natural era o abandono da prova. A solução inicial foi levar os radiadores para as laterais do carro, o que permitia uma refrigeração mais segura para o motor. Porém, essa solução – colocar os radiadores nas laterais - encontrada pelos projetistas da McLaren no seu modelo M26, comprometeu seriamente a aerodinâmica do carro.

“Na enigmática construção de um Fórmula 1, há inextinguíveis paradoxos. Encontra-se a boa distribuição de peso, encontra-se a segurança – mas esses achados são um obstáculo ao desenvolvimento da aerodinâmica. E onde os outros erram – ou chegam ao limite – é que começa o acerto dos inovadores.”

- Lemyr Martins (Revista Placar)³⁶

O projeto de encaixe dos radiadores do Copersucar evitou cometer os mesmos erros da Lotus (radiadores frontais) e da McLaren (radiadores grandes, prejudicando a aerodinâmica).

No projeto brasileiro, os radiadores foram divididos em dois pares, distribuídos nas laterais do carro, um par de cada lado. Essa divisão trouxe algumas vantagens: aumentou a superfície total dos radiadores exposta ao ar, o que melhorou a refrigeração; a configuração se ajustou bem ao projeto aerodinâmico sem, portanto, comprometê-lo; o peso do carro diminuiu; a segurança da refrigeração também foi beneficiada, já que para danificar um radiador seria necessário que o carro fosse atingido em sua lateral pela dianteira de outro carro, o que não é comum na Fórmula 1. E, por fim, ganhou-se também sob o ponto de vista estético.

Quanto aos radiadores de óleo, houve também uma inovação vantajosa. Eles foram colocados, um de cada lado, na parte de trás, o que era permitido pelo desenho do F5. Desta forma, se tornava possível aproveitar o ar represado pelos

³⁶ Junho/1977. Fonte: Acervo de Lemyr Martins

enormes pneus traseiros, fazendo com que ele refluisse para os radiadores, aumentando a refrigeração do óleo.

Na parte da frente do carro – sob a carenagem para evitar atrito com o ar e a conseqüente perda de aerodinâmica – se escondem as molas espirais, amortecedores, braços e o *link*, que consiste em uma articulação que garante a flutuação independente de cada roda. Todo esse sistema produz uma maior aderência, já que um obstáculo encontrado por uma roda não produz efeito no lado oposto, tornando o carro mais estável.

Embora ainda haja diversas outras etapas no projeto e construção do carro, creio que o que foi mostrado até aqui é suficiente para termos uma ideia da quantidade de variáveis que devem ser consideradas até que ele esteja devidamente ajustado e pronto para competir. Além disso, é necessário lembrar que muitas ideias consideradas boas no projeto nem sempre correspondem quando o carro vai para a pista. E, mais ainda, os testes feitos em autódromos vazios se mostram insuficientes e apresentam surpresas quando o carro tem seu comportamento avaliado entre outros carros num treino oficial ou numa prova. No caso do F5, diversos ajustes foram sendo feitos na medida em que participava de provas e treinos oficiais.

2.3 Controlando os aliados

A equipe passa algum tempo em autódromos vazios, com pouca ou nenhuma exposição ao público, até que o carro se torne competitivo. Isto é mais um fator de dificuldade na conquista de patrocinadores, já que o retorno publicitário não é imediato e nem certo. Nesta fase há muitos momentos nos quais surgem várias divergências entre patrocinador e patrocinado. Tais divergências (controvérsias) devem ser cuidadosamente tratadas para que não se percam esses aliados tão importantes ou para que tais aliados não levem a perder ou alterar radicalmente o rumo desejado. Além disso, nem tudo o que se espera de um projeto acontece como desejado quando o carro vai para a pista. São as incertezas do construtor de fatos (LATOUR, 1998).

Quando Wilson Fittipaldi descreveu o dia a dia de seu trabalho como diretor da equipe³⁷, ele revelou coisas muito peculiares e surpreendentes.

O relacionamento com patrocinadores é muito mais complicado do que usualmente imaginamos. Não se trata simplesmente de uma relação entre parceiros comerciais com interesses que se completam ou se equivalem. Um dos laços que precisam estar mais bem atados é o do bom convívio com eles, envolvendo questões complexas usualmente separadas pelas visadas monodisciplinares como as psicológicas, sociais ou políticas.

Um dos grandes contratempos com os quais a equipe tinha que lidar era a interminável lista de eventos ditos “sociais” de que pilotos e demais componentes da equipe eram obrigados a participar, por serem organizados pelos seus patrocinadores. Jantares, coquetéis, festas e coisas do gênero surgiam com frequência. Isso era um caso delicado de se lidar porque se, por um lado, era importante não desagradar o patrocinador, por outro lado, estes eventos freqüentemente se realizavam em fins de semana, justamente quando são realizados os treinos oficiais e provas. Isto poderia comprometer seriamente a preparação e concentração dos pilotos e do restante da equipe em um momento crucial.

“Eu costumava dizer para eles: podem encher os pilotos até quinta-feira. Mas, por favor, deixem eles em paz de sexta-feira em diante.”

- Wilson Fittipaldi Júnior³⁸

Só que nem todos os patrocinadores eram compreensivos. Havia alguns que exigiam a presença da equipe nesses eventos sociais e quando não eram atendidos ficavam contrariados e eventualmente causavam problemas, tornando-se inconvenientes a ponto do custo-benefício de tal patrocínio ser posto em dúvida.

O jornalista Lemyr Martins contou na entrevista que me concedeu³⁹ que, quando negociava o patrocínio para a escuderia, o radialista Wilson Fittipaldi, pai

³⁷ Wilson só pilotou o Copersucar durante o ano de 1975. A partir de então, a equipe teve outros pilotos: Emerson Fittipaldi, Alex Dias Ribeiro, Ingo Hoffman, Chico Serra e Keke Rosberg. Além destes, o piloto Arturo Mersario disputou um grande prêmio em 1975, substituindo Wilson, que havia fraturado a mão num acidente. O grande prêmio em questão foi o da Itália e Arturo chegou em 11º.

³⁸ Entrevista do dia 21/04/2004

dos pilotos Wilson e Emerson, teve algumas dificuldades com Jorge Wolney Atalla, então presidente da Copersucar. Wolney exigia que só houvesse a marca *Copersucar* em todos os pontos visíveis do carro, o que era impossível, já que os motores e pneus eram fornecidos pela Cosworth e Good Year, respectivamente. Esses fabricantes entregavam seus produtos já com seus logotipos impressos. O processo de negociação para demover Wolney dessa ideia exigiu, segundo Lemyr, uma grande habilidade diplomática do Barão⁴⁰ diante da intransigência do representante da patrocinadora.

Outro aspecto ressaltado por Wilson Fittipaldi eram as visitas ao local onde funcionava a oficina/fábrica dos carros. Era comum que os patrocinadores solicitassem visitas a estes lugares, como eventos sociais para mostrar a terceiros aquilo que patrocinavam. Com o prosseguimento das entrevistas, ouvindo pessoas envolvidas, pretendo buscar alguns exemplos de episódios desta natureza.

Estas visitas, segundo Wilson, nem sempre chegavam a importunar, mas geravam a necessidade de manter a “casa arrumada”, já que um possível mau aspecto poderia gerar constrangimentos ao patrocinador, o que por sua vez poderia causar dificuldades futuras no momento de renovação do contrato de patrocínio. A oficina tinha que ser um “cartão de visitas” tanto para a equipe quanto para o patrocinador.

2.4 A logística

A logística de uma escuderia também apresenta características dignas de serem mencionadas para entendermos as redes que são formadas para que um carro possa ir para a pista.

Uma competição cujas provas são realizadas em diferentes países gera a necessidade de muitas viagens. Assim, é preciso que a equipe tenha em sua base um escritório em que se providenciem passagens, hospedagem, alimentação,

³⁹ Entrevista realizada no dia 11/02/2011, em Porto Alegre

⁴⁰ Wilson Fittipaldi, o pai, era conhecido por esse apelido na imprensa e no circo da Fórmula 1. Também é comum a referência a ele como “Wilsão”.

traslado da equipe, aluguel de pistas para testes e transporte de equipamentos⁴¹. Quando havia a necessidade de testes em pistas alugadas, era preciso providenciar, junto às prefeituras locais, uma infra-estrutura de segurança que envolvia bombeiros e equipes médicas com ambulâncias bem equipadas de plantão em vista do alto risco de acidentes. E havia os contratemplos com os quais a equipe tinha que lidar. Por exemplo, em algumas ocasiões, o pessoal do escritório reservava uma pista para testes durante alguns dias e chovia, inviabilizando todo o planejamento. Assim, era necessário remarcar os treinos, o que nem sempre era possível em virtude da agenda da equipe e do próprio autódromo.

“Às vezes alugávamos um autódromo por uns dias e chovia em todos eles. Então, os carros nem desciam dos caminhões. Afinal, com chuva você não testa nada.”

- Wilson Fittipaldi Junior⁴²

Algumas escuderias optaram por ter seus próprios aviões, o que as tornava mais autônomas no transporte de pessoal. No caso da Fittipaldi não foi diferente⁴³. E um avião precisava de uma equipe própria com mecânicos tripulação e pessoas que gerenciassem isso tudo. Assim, surge mais uma rede e também mais uma tradução. A EMBRAER a esta altura estava interessada em lançar na Europa o avião Xingu e cedeu um modelo à Fittipaldi que, com tantas viagens, seria um excelente meio de publicidade. Assim, exportar aviões e vencer corridas, dois objetivos heterogêneos, se justapõem, reforçando os elos entre a Fittipaldi e a EMBRAER.

2.5 Fornecedores: mais relações

Outras redes envolvidas na Fórmula-1 dizem respeito às atividades que estão à primeira vista, por assim dizer, ou no senso comum, mais próximas da corrida propriamente dita. Na época em que a Fittipaldi competia, quase todas as equipes utilizavam os que se costumava chamar de *kit cars*. Os *kit cars* eram aqueles que

⁴¹ Na fase europeia do campeonato, as equipes transportavam carros, peças, etc. em caminhões próprios. Quanto havia viagens intercontinentais (Japão, Austrália e América do Sul), este transporte era feito em aviões, sob a organização da FIA, e que partiam sempre da Inglaterra levando os equipamentos de todas as equipes.

⁴² Entrevista do dia 21/04/2004

⁴³ Segundo Wilson Fittipaldi, aproximadamente 70% das equipes naquela época possuíam avião próprio

utilizavam um padrão de montagem seguindo uma espécie de receita com motores Cosworth, caixas de câmbio *Hewland* e sistema de freios *Lockheed*.

A Cosworth dava, para cada motor, uma garantia de quatrocentas milhas, o que significava que qualquer problema ocorrido dentro deste limite era de sua responsabilidade. Havia também algumas empresas credenciadas que faziam a revisão destes motores dando a mesma garantia. A Fittipaldi possuía usualmente quatorze motores para seus seis carros⁴⁴, pois era necessário ter sempre motores à disposição em número suficiente para provas e treinos, enquanto alguns estavam sendo revisados.

Além disso, havia fornecedores de diversos componentes, entre os quais se destacavam os de pneus e combustíveis. Portanto, a disputa envolvia também a escolha do melhor tipo de combustível e de pneus, o que afetava as equipes já que mais negociações e mais testes se faziam necessários na busca do melhor custo-benefício.

2.6 “Quem afinal corre?”

Na história que conto, os limites estão longe de serem atingidos. Delimitar um ator-rede é algo complexo que só se consegue de forma situada, no caso a caso das histórias. Imaginarmos que trabalhar e, principalmente, dirigir equipes de automobilismo se resume a tarefas ligadas apenas a carros, motores, viagens e pistas, seria um grande erro. Já aponte uma grande quantidade de redes envolvidas e tudo o que elas abrangem.

Desta forma, o trabalho do piloto-construtor-empresário é heterogêneo, híbrido e misturado entre o técnico e o social. A “política da boa vizinhança” com os patrocinadores era fundamental. Sem ela, os patrocínios, tornavam-se ainda mais difíceis.

Em seu livro *Ciência em Ação* (LATOUR, 1998), Bruno Latour nos mostra alguns exemplos que ilustram como o trabalho de cientistas e técnicos é mais abrangente do que as bancadas dos laboratórios, desfazendo a ideia de que o

⁴⁴ A equipe utilizava dois carros para corrida, dois reservas e dois para testes. Eventualmente havia mais carros (um ou dois) em construção na oficina.

cientista é apenas aquela pessoa de jaleco debruçada em microscópios e tubos de ensaio, completamente isolada do mundo e das outras pessoas. No Capítulo 4, Latour mostra o que está envolvido no trabalho de “fazer ciência”.

O primeiro caso narrado é o de Charles Lyell, um professor em Oxford que queria estudar a história da Terra numa época – início do século XIX – em que a Geologia ainda não existia.

As dificuldades de Lyell começam por não ter um laboratório nem recursos financeiros. Além disso, ele se encontra isolado, pois as pessoas que poderiam ajudá-lo estão mais interessadas em suas carreiras religiosas. Ele também encontra dificuldades pelo fato de não existir a “profissão” de geólogo. Assim ele não consegue iniciar uma discussão ou controvérsia que siga adiante e o ajude a transformar suas ideias e afirmações em algo mais concreto, numa palavra, uma caixa-preta. Latour argumenta que, sendo amadores, as pessoas que inicialmente trariam material (fósseis e rochas) para o laboratório poderiam facilmente abandonar as discussões. Trata-se, segundo Latour, de uma “multidão indisciplinada”.

A história de Lyell traz a conclusão de que o sucesso de sua empreitada depende da capacidade de se tornar indispensável a alguém que possa financiar suas pesquisas – no caso o Estado – por meio da criação de fatos novos que possam se tornar recursos para a solução de problemas.

No caso de João da Cruz, um cientista brasileiro que tenta produzir *chips*, é mostrado ao leitor que, para conseguir tocar seu projeto em frente, é fundamental que João consiga pessoas que se interessem por ele e que, posteriormente, o tenham como um ponto de passagem obrigatório. Por ter um laboratório precário e se encontrar em uma situação de atraso em relação às indústrias estrangeiras, ele não consegue se situar estrategicamente entre os objetivos de alguém e a realização desses objetivos. Num processo cíclico, quanto menos pessoas se interessam por João e seu projeto, menos conhecimento ele adquire e menos avança. Esse isolamento provoca o encolhimento de João que vê seu projeto sucumbir;

O terceiro caso mostra o sucesso de um cientista, que Latour chama apenas de “chefe”, em conseguir recursos para seu laboratório. Mostrando o dia a dia do

chefe indo a diversos lugares, conversando com muitas pessoas – políticos e associações de cidadãos – em busca de recursos, Latour nos mostra a quantidade de trabalho a ser feita longe do laboratório. Esse trabalho demanda uma capacidade de persuasão, diálogo e *marketing*, garantindo que os recursos não deixem de chegar para aqueles que estão dentro do laboratório. Ele afirma que:

“Os cientistas puros são como filhotes indefesos que ficam no ninho enquanto os adultos se ocupam construindo o ninho e trazendo alimento” (LATOURE, 1998, p.258).

Nesse sentido, surge um paradoxo: quando os cientistas parecem independentes, entre seus pares dentro do laboratório, significa que estão associados aos interesses de muitas pessoas; por outro lado, se não conseguem sucesso, acabam isolados e tendem a desaparecer.

Concluindo, com os casos narrados, Latour nos mostra que a ciência tem um “lado de dentro” porque tem um “lado de fora”. Há um processo de retroalimentação em que, quanto mais sólida e pura é a ciência dentro do laboratório, mais longe os cientistas do lado de fora têm que ir. Esta retroalimentação nos leva a perceber que, para estudar os cientistas em seu trabalho, é preciso ir muito além das bancadas dos laboratórios.

A posição do diretor de uma escuderia nos mostra que, no caso do automobilismo, também é necessário ir além das oficinas e pistas para proporcionar as condições de trabalho adequadas para aqueles que atuam nas atividades imediatamente visíveis, as competições. Da mesma forma que Law fez com Rose, a cientista, e Latour, com seus três casos, teremos que acompanhar o que acontece até que o carro entre no *grid* de largada. Para isso, será necessário um trabalho meticuloso, caminhando sem ideias pré-concebidas, valorizando os detalhes e as relações que são criadas para amarrar todos os componentes da rede carro-escuderia. Além disso, é necessário investigar o processo de influência mútua entre os atores humanos e não humanos que compõem a rede que os torna dinâmicos.

No caso aqui mostrado, é preciso que o engenheiro-empresário saia para negociar com fornecedores diversos, providencie passagens, hospedagem e alimentação para que os engenheiros possam projetar os carros, os mecânicos possam ajustá-los e os pilotos possam pilotá-los. Também é necessário negociar

com os patrocinadores como empresário (valores e condições) e como político (festas, eventos sociais e visitas), para que o dinheiro não deixe de chegar. Assim como Latour pergunta “Quem afinal faz ciência?”, podemos perguntar “Quem afinal corre?”

CAPÍTULO 3 – CONTRADIÇÕES E CONTROVÉRSIAS: A FRAGILIDADE DAS ESTABILIZAÇÕES

Ao entrevistar jornalistas, pilotos e mecânicos, entre outros atores que participaram do projeto, percebi que algumas das controvérsias e discussões que influenciaram nos rumos da escuderia ainda se mantêm de certa forma acesas, embora em alguns casos abrandadas por revisões de posições e ideias em razão de novas circunstâncias e da própria passagem do tempo.

Neste capítulo, vou abordar algumas questões que me chamaram a atenção no que diz respeito à falta de consenso entre os atores envolvidos até os dias de hoje.

Frequentemente, durante as entrevistas e consulta de materiais escritos, muitas vezes me deparei com opiniões conflitantes e versões radicalmente diferentes para diversos episódios. Esta situação me fez refletir o quanto as “verdades” e estabilizações são frágeis, repletas de subjetividades, paixões e interesses pessoais. Penso que esses fatores contribuem para acentuar o perigo de se buscar veredictos e colocar pontos finais em questões que, com efeito, estão e estarão sempre em aberto, apenas aguardando novas interpretações e novos olhares.

Além disso, creio que é muito difícil não se deixar levar pelas diferentes versões, narrativas e opiniões quando se busca entender uma história que envolve tantas polêmicas, passionalidades e controvérsias. Ao longo desta pesquisa diversas vezes fui levado a reconsiderar minhas ideias sempre que começava a escrever algum parágrafo e frequentemente tive que rever e reescrever coisas que já dava como encerradas. Esta relativa insegurança, longe de revelar uma fraqueza, pode ser apenas um indicativo de que há diversos momentos em que é simplesmente impossível enunciar certezas e conclusões. O importante é deixar sempre claro ao leitor que não só os fatos e ideias são frágeis em suas estabilizações como a própria posição do historiador a respeito deles é igualmente provisória e susceptível a revisões.

As questões que abordo aqui ilustram a ideia de que o encerramento de controvérsias frequentemente ocorre a custa do convencimento, nem sempre

consensual e brando, de alguns atores que acabam tendo que ceder, não por concordar mas por não terem força, argumentos e aliados o suficiente para fazer valer suas posições.

Há provas de força a todo instante e os vencidos (ou convencidos) se retraem, muitas vezes apenas aguardando uma nova oportunidade para que possam reabrir as discussões.

Passemos agora a algumas dessas controvérsias que, como veremos, foram encerradas na época, mas que rendem ainda hoje debates e discordâncias, dando a essa história seu caráter mutante e, por assim dizer, volátil.

3.1 O relacionamento com a imprensa

Desde o início dessa pesquisa, um dos temas mais recorrentes abordados pelas pessoas a quem entrevistei foi o relacionamento da Copersucar-Fittipaldi com a imprensa e a opinião pública.

As opiniões sobre toda a turbulência que marcou esse relacionamento vêm se modificando com o passar dos anos e, tanto por parte dos jornalistas quanto dos membros da escuderia, há o reconhecimento de posições e posturas equivocadas à época e que somente um olhar retroativo pode proporcionar.

Na primeira entrevista que fiz com Wilson Fittipaldi Junior⁴⁵, ele atribuiu parte das dificuldades que a equipe enfrentou, especialmente nos últimos anos de sua existência, a uma imagem negativa que foi se configurando perante o público e os patrocinadores. Segundo ele, esse processo se deu pela forma jocosa com que parte da imprensa tratou a escuderia, fazendo chacota com os resultados negativos e desprezando, minimizando ou ignorando os resultados positivos. Essa postura seria decorrente de uma suposta falta de conhecimento técnico dos jornalistas naquela época com relação ao automobilismo, em especial à Fórmula 1.

Com efeito, a própria definição do que seria um resultado positivo ou negativo era controversa. Na fase de desenvolvimento e ajuste de um carro aquilo que aos olhos de um leigo passa despercebido ou é desprezado pode, aos olhos de um

⁴⁵ Entrevista realizada na tarde do dia 21 de abril de 2004 na casa de Wilson Fittipaldi no Condomínio Porto Galo, em Angra dos Reis.

especialista, representar um grande passo e, portanto, significar um excelente resultado.

Embora os jornalistas que entrevistei⁴⁶ reconheçam que a imprensa foi efetivamente injusta com a escuderia em diversas ocasiões, a opinião deles é que isso nem sempre aconteceu e tampouco partiu de toda a imprensa esportiva.

Havia realmente, segundo eles, uma falta de conhecimento especializado na época, por se tratar de um esporte que só desde pouco antes vinha despertando o interesse dos brasileiros. E também havia, eventualmente, má vontade de alguns jornalistas. Mas isso não podia ser generalizado e tomado como regra. Afinal, pode ser muito enganoso eleger um vilão ou culpado para algo que não correu como desejado, caindo na armadilha de uma visão que reproduz a visão *difusionista* de que algo que andaria em linha reta e teria dado certo se não fosse o desvio provocado por “fatores sociais” ou os tais *grupos resistentes, menos esclarecidos que bloquearam seu desenrolar natural* (LATOUR, 1998 p.221).

O jornalista Castilho de Andrade⁴⁷ afirmou que a imprensa esportiva começava a dar bastante espaço para a Fórmula 1 na época e, precisamente no caso da Copersucar-Fittipaldi, havia fotos e matérias nos jornais quase todos os dias⁴⁸, principalmente durante a construção do primeiro carro, o que era interessante para a equipe, especialmente no que diz respeito à busca e manutenção de patrocinadores. Ele recordou que havia um clima de euforia com relação à nova escuderia por parte do público, o que acabava contagiando parte da imprensa também.

⁴⁶ Precisamente para este assunto levo em conta entrevistas feitas com Lemyr Martins e Castilho de Andrade. Ambos cobriam a Fórmula 1 na época.

⁴⁷ Entrevista realizada no dia 14/04/2011 na casa do jornalista em São Paulo.

⁴⁸ De fato, durante minha pesquisa, relendo os jornais da época, verifiquei que nos primeiros anos da Copersucar-Fittipaldi o Jornal do Brasil, bem como o Globo publicavam imagens e reportagens sobre a escuderia quase diariamente. Além disso, as reportagens nessa fase inicial não continham julgamentos ou análises de qualquer tipo, apenas relatando as atividades da equipe em seu dia a dia e publicando algumas fotos.



Figura 9 - A apresentação do FD01 no Salão Negro do Congresso Nacional, em dezembro de 1974 (com o presidente Ernesto Geisel ao centro)

Mas esse contágio pode ser relativamente contestado ou ao menos olhado com ressalvas, já que se por um lado a imprensa dava essa cobertura, por outro, desde as primeiras provas que a equipe disputou, já havia ironias e desconfianças, de acordo com as declarações do pessoal da equipe. Por exemplo, o apelido “açucareiro”⁴⁹ foi imposto à equipe já nos primeiros meses de 1975, portanto, desde os primeiros grandes prêmios que ela disputou.

Para podermos entender esse relacionamento confuso entre a escuderia e a imprensa e a opinião pública, é preciso observar que, além dos aspectos técnicos/esportivos havia outros fatores que ajudaram a moldar essa relação que dizem respeito à situação política do Brasil naquela época.

Em primeiro lugar, é importante lembrar que o país vivia sob a ditadura militar desde o golpe de 1964. No início da década de 70, o Brasil vivia o que se conhece como “milagre econômico”⁵⁰ e os militares costumavam usar slogans tais como “Brasil, ame-o ou deixe-o” como forma de camuflar os abusos e a tortura que aconteciam no país. A imprensa era fortemente censurada e os meios de

⁴⁹ Havia na época algumas alusões em tom irônico à equipe que se aproveitavam da atividade da patrocinadora. Entre essas alusões estavam as que diziam, quando havia resultados negativos, que “Emerson não ganhava porque era diabético” ou que “o açúcar queimou”.

⁵⁰ O Milagre Econômico é a denominação dada a um grande crescimento econômico ocorrido durante a ditadura militar, especialmente entre os anos de 1969 e 1973 sob o governo de Emílio Garrastazú Médici.

comunicação e atividades culturais viviam sob intensa pressão e vigilância dos militares⁵¹.

Neste cenário, o ufanismo que alardeava um “Brasil Potência” ou “Brasil Grande” se refletia no esporte, não só no futebol, que era paixão nacional, mas também no automobilismo, nova paixão dos brasileiros a partir das conquistas de Emerson Fittipaldi em 1972 e 1974. Nossos grandes esportistas da época (Pelé, João Carlos de Oliveira⁵² e Emerson Fittipaldi) acabavam involuntariamente se tornando bandeiras que os ditadores empunhavam para mostrar à nação e ao resto do mundo o quanto o Brasil podia produzir de bom.

“Eu tive uma crise uma crise existencial. Eu sou um liberal democrata com tendências de esquerda e a gente era patrocinado pela Copersucar que era integralmente atrás da ditadura (...) Foi exatamente isso... A razão da Copersucar nos patrocinar foi exatamente uma cortina de fumaça... Na época de faculdade, a gente é de esquerda, quer mudar o mundo... Depois, mergulhado em negócio de corrida, eu estava desligado da política brasileira. Eu estava na Europa, depois voltei para cá, comecei a construir o carro, e você ouve aquelas histórias, dos boias frias, com trabalho semi-escravo... você entra numa crise ética grande, mas acaba virando as costas e mergulhando no trabalho...”

- Ricardo Divila⁵³

A Copersucar, Cooperativa Central dos Produtores de Açúcar, principal patrocinadora da escuderia, costumava imprimir em suas mensagens publicitárias a frase “A Copersucar ajuda o Brasil a competir”, buscando criar perante a opinião pública uma imagem de patriotismo que provocava reações em parte da imprensa, que via interesses que não eram tão nobres nesse patrocínio. A própria noção de patriotismo estava condicionada pelo uso que dela faziam os militares, em proveito de suas intenções quanto à imagem interna e externa do Brasil que queriam promover.

⁵¹ O jornal Correio da Manhã, feroz opositor da ditadura, saiu de circulação em 1974 por falta de verbas publicitárias, causadas pela pressão do governo militar.

⁵² João Carlos de Oliveira, mais conhecido como João do Pulo, havia batido o recorde mundial do salto triplo em nos Jogos Panamericanos da Cidade do México em 1975.

⁵³ Entrevista realizada no dia 30/10/2011 em São Paulo.



Figura 10 - A propaganda da Copersucar utilizando o nome de Emerson⁵⁴

“(...) Naquele tempo, eles tinham se apropriado de todos os símbolos da pátria, como se fossem deles apenas. A própria palavra PÁTRIA parecia ridícula, entregue a outros, alienada de seus verdadeiros donos que só a recuperariam muitos anos depois. Da mesma forma, o hino, a bandeira, as cores verde e amarelo. Nada era civil naquela época.” (MACHADO, 1988)

O Jornal Movimento, por exemplo, forte opositor da ditadura, publicou uma reportagem em 21 de janeiro de 1979 segundo a qual o interesse de Jorge Wolney Atalla, então presidente da Copersucar, era usar o patrocínio da escuderia como uma espécie de cortina de fumaça para encobrir irregularidades em relação a essa cooperativa que funcionava, segundo a reportagem, de forma ilegal⁵⁵.

Além disso, o jornal, na mesma reportagem, acusava Wolney de ser um dos financiadores da OBAN (Operação Bandeirantes), que era um instrumento de repressão da ditadura⁵⁶.

⁵⁴ Fonte: <http://flaviogomes.warmup.com.br/tag/copersucar/> acessado em 02/11/2012

⁵⁵ Segundo a reportagem, a lei que regulamentava as cooperativas só permitia que estas fossem compostas por pessoas físicas enquanto a Copersucar era formada por pessoas jurídicas.

⁵⁶ Essas acusações, é importante mencionar, nunca foram devidamente provadas. Segundo os jornalistas Elio Gaspari (por telefone) e Milton Coelho da Graça, havia fortes indícios de que Atalla participara da OBAN sem, no entanto, haver alguma prova concreta quanto a isso.

Embora não acusassem os Fittipaldi e sua equipe de serem coniventes ou apoiarem a ditadura e seus horrores⁵⁷, esses órgãos da imprensa que combatiam o regime acabavam associando ou de alguma forma ligando as atividades da escuderia aos militares, ainda que de forma velada.

“(…) Jorge Wolney Atalla, presidente da Cooperativa Central dos Produtores de Açúcar, empresário que fez fortuna usando dinheiro público, reunia festivamente a imprensa para o lançamento de mais um carro da equipe Copersucar-Fittipaldi. (...) Atalla lançou o Fitti1 com dupla intenção: ajudar os irmãos Fittipaldi a realizarem seu sonho de construir e pilotar um carro de Fórmula 1 brasileiro e camuflar, sob aparatosa publicidade, a situação irregular da patrocinadora da equipe, a Copersucar. (...) Suspeitas e denúncias de irregularidades acompanham a trajetória tanto do grupo Atalla quanto da Copersucar. A mais grave (...) continua sendo a da revista inglesa Sunday Times de 1 de fevereiro de 1976 (...) segundo a qual Wolney teria sido um dos financiadores da Operação Bandeirante, organismo que torturou e assassinou estudantes, líderes sindicais e vários outros opositores ou suspeitos de fazerem oposição ao regime.”

- Reportagem do jornal ‘O Movimento’ publicada no dia 21 de janeiro de 1979.

“O que eu posso te dizer é que não havia nem há até hoje nenhuma prova de que o Atalla tenha se envolvido com a OBAN. Mas posso afirmar que, se ele foi procurado, certamente colaborou com a operação.”

- Milton Coelho da Graça⁵⁸

Atalla: OBAN, Fórmula 1 e muitos dribles na Lei.

Depois de financiar a repressão, Jorge Wolney Atalla continua pedindo dinheiro ao governo para seus negócios particulares

Por Júlio César Garcia

No início da semana passada, quando ministros do Estado ainda discutiam as autuações pedidas do empreiteiro (6,3 bilhões de cruzeiros), Jorge Wolney Atalla, presidente da Cooperativa Central dos Produtores de Açúcar (Copersucar) e empresário que fez fortuna usando dinheiro público - ou, melhor dizendo, a imprensa - em São Paulo para o lançamento de mais um carro da equipe Copersucar-Fittipaldi para o Campeonato Mundial de Fórmula 1 de 1976. Foi exatamente não é indício. Em 1976, dois dias antes da Copersucar completar seu primeiro aniversário na legalidade, Atalla lançou o Fitti 1 com dupla intenção:

1. ajudar os irmãos Fittipaldi a realizarem seu sonho de construir e pilotar um carro de Fórmula 1 brasileiro.

2. camuflar sob aparatosa publicidade a situação irregular da patrocinadora da equipe, a Copersucar, pois porque a Lei de Cooperativas, de 17 de dezembro de 1971, que se autua a constituição de cooperativas de pessoas físicas. A Copersucar foi fundada inicialmente por pessoas jurídicas, ignorado por Atalla. No dia 19 de dezembro de 1976, o lançamento de "piloto automático" da corrida brasileiro-inglesa ocorreu a negativa repressão do IAB. Já há um período que não se sabe que Wolney Atalla fosse reprimido por não atender às exigências da lei.

E ele continua ora driblando as autoridades ora contatando com seus beneficiários. Suspeitas e denúncias de irregularidades acompanham a trajetória tanto do Grupo Atalla quanto da Copersucar. A mais grave, envolvendo o nome do empreiteiro especializado em petróleo e seu irmão, foi a venda de uma refinaria de petróleo de 1968, avaliada em 10 milhões de dólares, para a refinaria de Cubatão nos anos 60, contida na edição de dezembro da revista inglesa Sunday Times, de 1 de fevereiro de 1976 e que, apesar de sempre elogia, continua insistindo na imprensa brasileira.

Segundo o publicista, Jorge Wolney Atalla teria sido um dos financiadores da Operação Bandeirante, organismo repressivo que torturou e assassinou estudantes, líderes sindicais e vários outros opositores ou suspeitos de fazerem oposição ao regime.

Dizia a revista: "Tudo começou com o movimento de guerrilha urbana de 1968-

69 em São Paulo. As forças convencionais já não podiam mais conter os problemas e o Estado brasileiro tomou conta do Brasil. São Paulo criou a mais eficiente e organizada instituição de repressão - jamais vista no mundo. A Operação Bandeirante começou como um exercício conjunto temporário da polícia local com as várias seções de inteligência das 2 áreas, além do SNI, o serviço de inteligência brasileira.

A cidade foi dividida em áreas e a OBAN realizou "batidas" diárias por diversos pontos suspeitos de todos os tipos. Após obterem informações, sob torturas, dirigiam-se para a área seguinte e prendiam ali a quem coisa errada é que não era exatamente legal e basicamente uma operação privada. Somente após os interrogatórios, enviados ao DCP/9 para instauração de processo, iniciadas nos tribunais de 1ª Instância de São Paulo, a OBAN precisava de financiamento particular e apoio legislativo. Estes eram dados voluntariamente por grupos das indústrias de São Paulo, como o Sindicato das Indústrias de Alimentos e Bebidas (SIB) e Associação de produtores de gás doméstico, esta última fundada por Henrique Dalmazo, posteriormente assassinado (em cuja memória foi criado um período de Arroz e Colômbia), que gostava de acompanhar os grupos de comando da OBAN. E entre essas financiadoras incluem-se também a Copersucar e Jorge Wolney Atalla.

Caso Herzog:

golpe contra Getulio?

Na sequência da reportagem, o Sunday Times equívoca ainda que o dinheiro de Atalla e dos demais chegava a OBAN através do advogado Paulo Lins, filho do empresário, nos meses de inteligência ilegal.

No caso da morte de Vladimir Herzog a revista já afirmava quatro meses após o fato que ele havia sido assassinado para silenciar a imprensa e reprimir a oposição. A OBAN levou a categoria de sustentadores de um possível golpe contra o general Geisel, comandado por Eduardo de Aguiar, general do II Exército, instalado em São Paulo, entre outubro de 1975 e janeiro de 1976. Para o Sunday Times, a morte de Herzog "bem como a de Manoel Fiel Filho, posteriormente, nas mesmas circunstâncias" foi parte de um complot para substituir Geisel por "pessoas mais duras".



Atalla e Emerson: a má intenção financiando o sonho.

Figura 11 - A reportagem do jornal O Movimento, com a manchete e a legenda indicando o que supostamente estaria por trás do patrocínio. (fonte: Arquivo Ana Lagôa-UFSCar)

⁵⁷ Em nenhuma das reportagens a que tive acesso há acusações aos Fittipaldi e Ricardo Divila nesse sentido.

⁵⁸ Em entrevista realizada no dia 25/11/2011 no Rio de Janeiro.

“Nunca percebi na imprensa carioca qualquer tipo de restrição à escuderia do Fittipaldi por achar que ela estava “colaborando”. Nem nunca ouvi coisa semelhante. Vai ver, eu não estava prestando muita atenção no que estava acontecendo... A diferença do Pasquim para os outros pequenos jornais da chamada Imprensa Nanica é que o Pasquim foi feito para gozar, com Humor, tudo o que nos parecia errado na sociedade brasileira, a ditadura incluída. Regimes fortes são um campo fértil para a função aguda do Humor. No início, porém, o Pasquim não era um jornal **guerrilheiro**. Diferentemente, os outros jornais da área foram feitos, especificamente, para combater a ditadura. O nosso virou um símbolo da resistência porque não nos restou outra alternativa: nós tínhamos consciência política e percebemos o papel que, através do Humor, podíamos realizar. Fiz muitas brincadeiras com o Fittipaldi, tanto no Pasquim quanto nas charges do JB. O Brasil inteiro estava tão encantado com sua carreira que meu trabalho refletia essa paixão. Isto sem imaginar que nosso corredor pudesse estar servindo à Oban, imagine. Lembro-me, agora, de duas charges que fiz sobre o assunto. No JB desenhei uma mulata gostosa sendo perseguida, com o pé no calcanhar, por um negão com cara de conquistador. No desenho, ela se virava para trás e dizia para ele: “Quer sair do meu vácuo!” Era um termo novo na praça, criado pelo interesse que as corridas despertavam e só sobrou para mim, a pecha de preconceituoso. A outra charge me pareceu mais política. Foi uma página dupla, central, no Pasquim. Era um monte de homens engravatados, agarrados na traseira do carro negro do nosso herói. Ficava evidente que estes eram **os homens**. Eles estavam pegando carona na glória de Fittipaldi (que, aliás, estava era olhando para a frente!).”

- Ziraldo⁵⁹

Aqui cabe comentar que jornais como O Movimento e o Pasquim em geral tinham pouca circulação em relação ao grande público se comparados com outros que, supostamente, não se opunham à ditadura. Isto me leva a ponderar a escala da contribuição destes jornais para a formação da assim chamada “opinião pública dos brasileiros”.

Diante desse contexto, a criação da primeira escuderia de brasileira de Fórmula 1 causaria, tanto no público e na imprensa quanto nos governantes, grandes expectativas em relação à Copersucar-Fittipaldi. De um lado, os governantes a viam como um instrumento de propaganda para o “Brasil Potência”. De outro lado, os “governados”, talvez influenciados por essa mesma propaganda, esperavam a produção de mais um “orgulho nacional” no país do maior jogador de futebol do mundo, do maior piloto de Fórmula 1 do mundo e do recordista mundial no salto triplo.

⁵⁹ Entrevista feita com Ziraldo entre os dias 24/10/2011 e 04/11/2011 por e-mail.

Porém, com a falta de resultados imediatos, o que era euforia e expectativa se transformou em uma espécie de rancor. A escuderia passou a ser vista com hostilidade por boa parte dos brasileiros e assim começou a ser alvo de chacota da imprensa. Seu relacionamento com os jornalistas brasileiros passou a ser em muitos casos áspero, contribuindo para a construção de uma imagem de fracasso que perdurou por muito tempo.

Inúmeras matérias irônicas e charges debochando da equipe foram publicadas, deteriorando sua imagem pública e prejudicando em maior ou menor grau a busca e renovação de seus contratos de patrocínio. Aliada a isso, a já mencionada inexperiência dos jornalistas, mesmo daqueles que eram simpáticos à escuderia, acabava por contribuir para isso. Eles não tinham conhecimento das especificidades do desenvolvimento de um carro de competição e acabavam publicando informações imprecisas, vagas e sem respaldo ‘técnico’, que pouco contribuíam para ajudar os leitores a entender melhor o que se passava.

Ambos os jornalistas Castilho de Andrade e Lemyr Martins reconheceram que passaram a entender mais de automobilismo com a ajuda dos Fittipaldi e acompanhando o trabalho da equipe brasileira.

Segundo Wilson Fittipaldi, se o público conseguisse entender que o acerto de um carro pode demorar muito tempo, talvez a imagem da Copersucar-Fittipaldi não ficasse tão prejudicada. Para ele, havia uma espécie de “oba-oba” em relação ao futuro da escuderia em seus primeiros momentos e essa euforia, dado o alegado desconhecimento ‘técnico’ do público e da imprensa, acabou rapidamente tomando um caminho inverso levando a conclusões precipitadas quanto aos resultados esperados. E essa opinião é compartilhada, em parte, tanto por Lemyr quanto por Castilho.

Castilho foi bastante incisivo em afirmar que, a despeito do histórico de construtores dos Fittipaldi e Divila e de seu indiscutível talento, havia uma boa dose de autossuficiência e empolgação por parte deles. Divila, segundo Castilho, tinha pouca ou quase nenhuma experiência em construir monopostos⁶⁰ para poder se aventurar a construir um carro de Fórmula 1. Se o projeto desse certo, aí sim, seria

⁶⁰ Carros de corrida que levavam apenas uma pessoa.

uma surpresa. Para ele, isso pode ter contribuído para uma precipitação em relação à escolha do momento de por em prática o projeto, já que poderiam esperar um pouco mais, adquirindo em outras escuderias a experiência necessária na Fórmula 1. Isso foi agravado com a chegada, igualmente precipitada, de Emerson na equipe, como veremos um pouco mais adiante. Essa opinião coincide em parte com o que Wilson Fittipaldi me disse em uma das entrevistas. Segundo Wilson, “se eles tivessem criado a escuderia uns dez anos mais tarde, provavelmente teriam tido mais sucesso e poderiam estar disputando as competições até os dias de hoje”⁶¹. Isto, segundo ele, porque tanto os profissionais da escuderia quanto a imprensa e o público teriam tido um amadurecimento e conhecimento maior sobre o esporte, o que poderia proporcionar um relacionamento menos hostil e mais saudável entre as partes, conseqüentemente, dando à escuderia uma imagem mais positiva.

Recentemente, esse relacionamento tem sido revisto por ambas as partes. A Copersucar-Fittipaldi é vista hoje como um projeto ousado, pioneiro e que, a despeito de suas falhas, não vem mais sendo encarado como fracasso, já que enfrentou inúmeras dificuldades. Atualmente há, como mencionei anteriormente, um abrandamento das controvérsias que, embora ainda persistam em muitos pontos, são vistas hoje de forma diferente, tanto pelas pessoas que fizeram parte da equipe – como os irmãos Fittipaldi e Ricardo Divila – quanto por profissionais da imprensa – como Castilho de Andrade e Lemyr Martins. Talvez essas mudanças tenham ocorrido em razão dos atores envolvidos terem a oportunidade de olhar os fatos de forma retroativa, com uma dose menor de passionalidade e com um conhecimento do esporte mais aprofundado e amadurecido, que permite entender sob um ponto de vista diferente a complexidade da rede e a quantidade de elos que a mantiveram funcionando e sob quais condições isso se deu. Embora ainda haja quem considere a escuderia um projeto fracassado e se refira a ela com ironia⁶², é fato que na imprensa o assunto hoje é visto como um projeto que teve seus pecados, mas foi bastante positivo sob diversos aspectos e que não teve uma vida mais longa e vitoriosa por fatores contingenciais diversos e não por falta de competência ou talento de seus mentores. As reportagens e citações mais recentes sobre a equipe

⁶¹ Entrevista realizada em Angra dos Reis no dia 21/04/2004.

⁶² Em diversas apresentações que fiz sobre este trabalho, havia pessoas que mostraram reações de desprezo ou ironia em relação à escuderia, lembrando piadas e apelidos usados à época como forma de deboche.

não raro a colocam em uma posição mais favorável, enaltecendo e mostrando seus aspectos positivos.

“... Não é um Fórmula 1 qualquer. É o esqueleto de alumínio de um marco na história do automobilismo nacional: o FD01, o primeiro carro brasileiro de Fórmula 1. Ele foi o bólido de estreia da equipe Fittipaldi Automotivo, que ficou conhecida como Copersucar (o principal patrocinador), criada em 1973 pelos irmãos Wilsinho e Emerson Fittipaldi”

- Reportagem do jornal O Globo por ocasião da restauração do FD01 publicada no dia 14 de abril de 2004.

“O Brasil (...) era um país totalmente diferente do que conhecemos hoje. E aqueles loucos brasileiros conseguiram milagres (...) Em 1978, terminaram à frente de McLaren, Williams e Renault. Em 1980 empataram com McLaren, Williams e Renault (...) Entre 1975 e 1982, enquanto a Equipe Fittipaldi estava nas pistas, saíram da categoria a Penske, Hesketh, Hill, Lola, Surtees, BRM e Shadow (...) Mas apesar desses fatos, que orgulhariam qualquer país do mundo, a equipe brasileira entrou para a história como um fracasso, virando motivo de piadas para a mídia que nada conhecia sobre Fórmula 1.

- Luciano Pires⁶³

3.2 O caso do F6

“Esse carro quebrou a gente. O que ele custou...”. Essas foram as primeiras palavras de Ricardo Divila quando perguntei sobre o projeto do F6, reconhecido de forma quase unânime por jornalistas, pilotos e mecânicos como o pior carro que a escuderia teve durante toda sua existência.

No ano de 1978, a equipe Fittipaldi contratou, para a construção de seu novo carro, o projetista Ralph Bellamy. A intenção da equipe, segundo Wilson Fittipaldi, era trazer alguém com mais experiência e com um histórico de ter projetado carros vencedores.

Bellamy havia trabalhado no bem sucedido e revolucionário carro asa - projetado por Colin Chapman – pela Lotus. Basicamente, a aerodinâmica dos carros asa explorava o efeito solo e tornava os carros mais estáveis e mais velozes nas curvas por aumentar sua estabilidade. O projeto se baseava em criar no fundo do

⁶³ Luciano Pires, quando da publicação deste texto em 2004, era Diretor de Comunicação Corporativa e Marketing da Dana Albarus S.A., empresa que patrocinou a restauração dos modelos FD01 e FD04.

carro um efeito inverso ao de uma asa de avião fazendo com que o ar passasse mais rapidamente por baixo do carro do que por cima. Isso, aliado ao prolongamento vertical das laterais do carro criava uma espécie de “túnel” embaixo do carro que aumentava sensivelmente sua aderência à pista e permitia reduzir o arrasto provocado pelos aerofólios.

Então, Bellamy trouxe para a equipe brasileira as ideias que haviam sido usadas na Lotus. Sua chegada não foi algo consensual e enfrentou resistências entre os membros da equipe.

Na conversa com o projetista Ricardo Divila⁶⁴, ele me revelou de forma bem clara que discordara do projeto de Bellamy desde o início. Segundo suas palavras, ele tentou demover Bellamy da ideia de reproduzir nos carros da equipe brasileira as características que haviam sido desenvolvidas para a Lotus. Porém, havia, segundo Divila, uma tese na equipe de que eles não tinham experiência suficiente para projetar o carro e que, portanto, deveriam seguir as diretrizes de Bellamy.

O projeto consumiu vários meses de trabalho, entre o desenho e a construção do carro, muita mão de obra e dinheiro, além de gerar uma enorme expectativa na equipe, principalmente em Emerson, que o pilotaria na temporada de 1979. Era esteticamente um carro bonito e, na teoria, um projeto avançado que impressionou os projetistas de outras equipes, até que no primeiro teste em Interlagos, com Emerson ao volante, os problemas começaram a aparecer (MARTINS, 2005).

Segundo Ricardo Divila, o carro era muito flexível. A equipe trocava molas, ajustava a suspensão e o carro não apresentava reação. Se colocassem molas mais duras, o chassi torcia. Além disso, Emerson reclamava que a um simples giro no volante o carro virava violentamente.

Houve um momento durante esses testes, narrado por Emerson e confirmado por Divila em que os quatro, Bellamy, Emerson, Divila e Wilson se trancaram dentro de um carro, fecharam os vidros e ligaram o motor para evitar que os jornalistas escutassem a conversa. Nesta reunião, Divila e Emerson concordaram que o carro estava muito ruim e sem condições de entrar em uma corrida. E Bellamy insistia que isso era normal e que seria necessário apenas tempo para que Emerson se

⁶⁴ Entrevista realizada no dia 31/10/2011 em São Paulo.

acostumasse com o carro. Porém, isso não aconteceu e já era tarde demais porque muito dinheiro tinha sido investido naquele projeto e não havia como voltar atrás.

“O Ralph tinha trabalhado no carro-asa da Lotus em 1978, que funcionou muito bem, e quis trazer isso para nós. Eu disse que o negócio não era bem por aí, mas sabe como é, tem aquela ‘síndrome de brasileiro’ ...”

- Ricardo Divila⁶⁵

O carro foi até o GP da África do Sul de 1979, quando Emerson ficou em último lugar no grid e optou por abandonar o “malfadado projeto futurista”, ficando num beco sem saída com dois carros: o F5A, já obsoleto, e o F6 que não funcionava.



Figura 12 - O F6 com suas "saias" laterais que impediam que o ar entrasse embaixo do carro pelos lados e prejudicasse o efeito solo.

O prejuízo técnico e financeiro que o projeto do F6 causou à escuderia pode ser verificado com clareza através da Figura 13 abaixo, com as pontuações da equipe durante os oito anos de sua existência.

⁶⁵ Entrevista realizada no dia 30/10/2011.

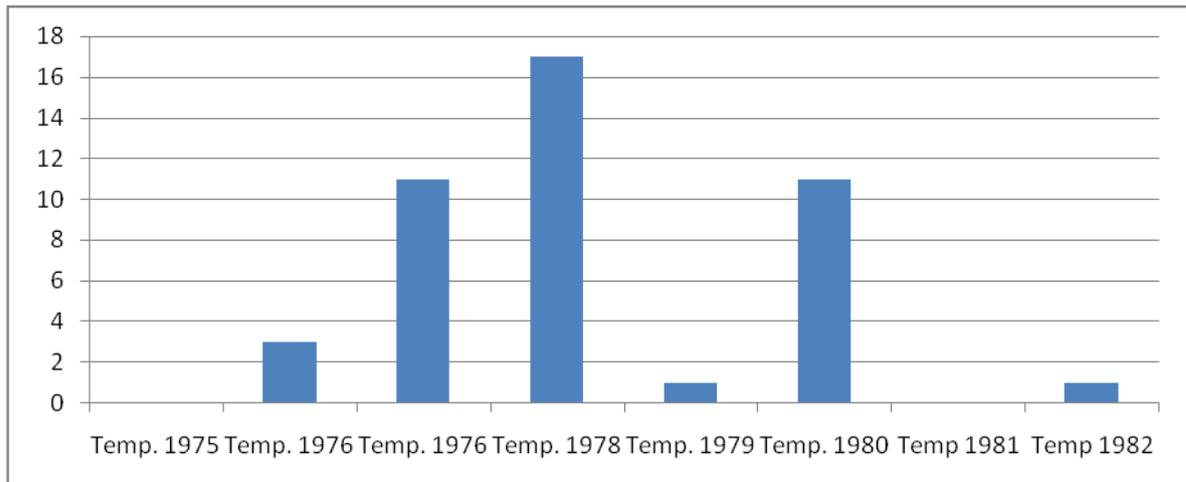


Figura 13 - A pontuação da escuderia em cada temporada.

A temporada de 1979, na qual foi utilizado o F6, representou uma queda de rendimento brusca da escuderia que nas duas temporadas anteriores e na posterior teve um bom desempenho em termos de pontuação. O F6 só foi melhor do que o FD01 – utilizado quando a equipe apenas estreava na Fórmula 1 – e do que o F8 e F9, que foram utilizados nas duas últimas temporadas, quando a equipe lutava com a carência de apoios e patrocínios.

Nessa controvérsia, Divila foi um discordante quase solitário e teve que ceder e ver o projeto de Ralph Bellamy seguir em frente por não ter aliados suficientes dentro da equipe para convencer os demais de suas ideias.

Este foi um exemplo de uma situação em que interesses distintos foram postos em cena e aqueles que não tinham aliados, argumentos ou recursos suficientes foram obrigados a ceder. Além de Divila, havia outros membros da equipe que não concordavam com o projeto de Bellamy. Porém, esses aliados não tiveram peso suficiente para fazer valer suas posições no momento de tomar a decisão.

Segundo Luis Alberto Muros, diretor financeiro da escuderia, o F6 foi um projeto caríssimo e que não justificou seu custo. Ele, embora manifestasse ignorância total quanto ao projeto, afirmou que o modelo anterior, o F5A, era bastante promissor de acordo com o que ele ouvia do pessoal da fábrica e da oficina.

“Acho que, se a gente tivesse continuado a investir no F5, teríamos construído um carro vencedor. Pelo menos, era isso que eu ouvia na fábrica e na oficina.”

- Luis Alberto Muros⁶⁶

A “síndrome do brasileiro” a que Divila se referiu pode ser semelhante ao que Nelson Rodrigues já tinha identificado como “complexo de vira-latas”⁶⁷ dos brasileiros por acharem que não somos capazes de fazer coisas boas. Para o dramaturgo “o brasileiro não encontraria pretextos pessoais ou históricos para a autoestima”. Essa “síndrome” ou “complexo” era paradoxal em relação ao megalomaníaco “Brasil Potência” da época e talvez seja um reflexo de que a equipe não embarcasse tanto nesse clima que os ditadores tentavam impor no país. Além disso, segundo Divila, pode ter sido o motivo de confiarem tanto num projetista estrangeiro, em detrimento aos brasileiros.

Este paradoxo abre a possibilidade de uma reflexão sobre a situação da escuderia na época. Se por um lado “reconhecia” sua inferioridade ou inexperiência em comparação aos estrangeiros, por outro lado talvez fosse pressionada a produzir grandes resultados por ser oriunda de um “Brasil Potência”, que deveria produzir heróis e gênios. É possível que essas pressões, de um lado e de outro, contribuíssem em algum grau para uma insegurança em relação aos rumos e decisões a tomar.

3.3 Os motores da Cosworth

Um dos primeiros entrevistados nesse trabalho foi o mecânico Darci Medeiros⁶⁸, que acompanhou os irmãos Fittipaldi durante toda a existência da escuderia. Na ocasião ele tocou em um assunto que me despertou grande curiosidade. Segundo Darci, a Cosworth mandava para a escuderia brasileira motores com qualidade inferior à dos que enviava para outras escuderias. Diante do

⁶⁶ Entrevista realizada no dia 24/10/2004 em São Paulo

⁶⁷ Essa expressão, cunhada por Nelson Rodrigues pouco antes do embarque da seleção brasileira de futebol para a Copa do Mundo da Suécia, em 1958, vem de um suposto trauma pela perda da Copa de 1950. Ele escreveu “...por ‘complexo de vira-lata’ entendo eu a inferioridade em que o brasileiro se coloca, voluntariamente, em face do resto do mundo.”

⁶⁸ Entrevista realizada na oficina de Darci Medeiros, localizada na Rodovia Raposo Tavares, no dia 10/02/2005.

meu espanto e incredulidade, ele reafirmou, categoricamente, que isso realmente acontecia. Segundo ele, os estrangeiros recebiam motores melhores do que os brasileiros e isso acontecia porque havia uma suposta predileção pelas escuderias europeias em detrimento à brasileira.

“Aqueles equipes de ponta, lógico, tinham que ter motores *afiados*, com tudo o que tem direito. Para os nossos, duas ou três puxadinhas e *tá bom*. Coisa de inglês mesmo.”

- Darci Medeiros

O assunto me chamou a atenção, pois em um esporte de alta competitividade e enormes investimentos esse tipo de postura por parte de um fornecedor de prestígio internacional poderia ser prejudicial para sua credibilidade e a do próprio esporte. Havia, nas palavras e no semblante de Darci, sinais de descontentamento – mesmo mais de trinta anos depois – com essa situação. Para ele, isso significava pura e simplesmente um tratamento diferente para uma escuderia do “terceiro mundo” em detrimento às suas concorrentes europeias. Conversando com outras pessoas sobre o assunto, pude perceber que se tratava de algo bastante controverso entre os envolvidos.

Quando abordei o assunto com os irmãos Emerson e Wilson, ambos se mostraram reticentes e disseram que isso não ocorria e que a Cosworth enviava a eles motores iguais aos que enviava para as outras escuderias. Em nenhum momento de suas entrevistas eles reclamaram de algum tipo de tratamento não só por parte da Cosworth, mas de qualquer outro de seus fornecedores. Além disso, tive a impressão de que tanto Emerson quanto Wilson mostraram algum desconforto sobre assunto e não deixaram a conversa prosseguir nessa área.

Creio que cabe aqui um parêntese em relação à postura sempre cavalheiresca e moderada dos irmãos, que em nenhum momento de suas entrevistas citaram nomes ou criticaram alguém ainda que de forma velada. Isso me leva a crer que essa postura talvez possa ter contribuído para a omissão de alguns fatos que eventualmente possam ter desagradado a eles na época mas que, por questões éticas ou pessoais, eles tenham optado por não julgar ou acusar a quem quer que seja.

Também sobre esse assunto, Castilho de Andrade afirmou que acha difícil que a Cosworth tivesse esse tipo de postura, até por conta do grande prestígio que Emerson já tinha naquela época. Como exemplo, ele citou o Grande Prêmio de Long Beach em 1980, que Emerson chegou em terceiro lugar. Segundo ele, esse bom desempenho não foi circunstancial e o motor que Emerson usou era muito bom.

Já o jornalista Lemyr Martins acha que os motores de fato eram diferentes mesmo e citou o fato de que Wilson colocou um representante na fábrica para acompanhar o desenvolvimento e as revisões de seus motores. Mas não soube dizer o motivo pelo qual isso acontecia.

A última pessoa com quem abordei essa questão foi Ricardo Divila e ele se mostrou mais frio e direto. Para ele, de fato, os motores que vinham eram um pouco diferentes dos que iam para outras escuderias. Porém, a razão disso, segundo Divila, era consequência de uma relação comercial normal na qual aqueles que andavam na frente recebiam um motor melhor, com um “algo mais”, e as escuderias que não disputavam as primeiras posições recebiam motores não tão bons. E isso, segundo ele, era absolutamente natural e não tinha nada a ver com algum tipo de preconceito ou desprezo pela escuderia por não ser oriunda da Europa. A fabricante simplesmente investia mais em escuderias que pudessem trazer mais retorno técnico e publicitário.

O que podemos considerar a respeito de toda essa polêmica é que, se havia realmente diferença entre os motores enviados para diferentes escuderias, isso pode ter acontecido por diversos motivos. Talvez as coisas não tenham acontecido de forma tão simples, nem de um extremo – motores piores para a escuderia “tupiniquim”, do terceiro mundo – nem de outro – motores melhores para quem é bom, independentemente de sua origem. Mas podemos imaginar aqui que, simplesmente pelo fato das opiniões serem tão conflitantes e longe de um consenso, não há como estabelecermos uma conclusão definitiva a respeito sem pesquisas complementares. É possível que houvesse alguma diferença de tratamento entre as escuderias em razão de diversos motivos. Podia haver a questão puramente comercial em algum grau misturada com a questão de algum menosprezo em relação a uma escuderia não europeia. Mas não acho que seja possível medir e

julgar de forma precisa até que ponto os motores eram diferentes e por quais razões isso acontecia. A questão, portanto, segue em aberto.

3.4 Emerson na Copersucar-Fittipaldi

Entre as polêmicas e controvérsias que envolveram a Copersucar-Fittipaldi talvez aquela que esteja mais acesa até os dias de hoje é quanto à decisão de Emerson Fittipaldi de deixar a poderosa e campeã McLaren e se transferir para a ainda iniciante escuderia brasileira.

Vindo de dois títulos mundiais e dois vice-campeonatos em quatro anos, Emerson tinha um futuro considerado promissor e, aos vinte e oito anos de idade, havia muita gente que apostava em mais títulos em sua carreira, até porque estava na McLaren, uma equipe de ponta, que lhe daria um carro em condições de lutar por vitórias e conseqüentemente pelo título da temporada seguinte.

Quando decidiu por essa transferência ele, obviamente, enfrentou muitas resistências. Em primeiro lugar, dentro da própria equipe brasileira, havia pessoas que achavam a decisão precipitada. O projetista Ricardo Divila achava que o momento era errado para essa transferência, pois a equipe estava em uma fase inicial e tinha alguns projetos que poderiam ser levados adiante com pilotos com menos visibilidade, como o próprio Wilsinho e o novato Ingo Hofmann, o que daria a eles uma tranquilidade maior para crescerem e ganharem experiência sem as inúmeras cobranças que viriam com a presença de um campeão mundial na equipe.

“Eu falei para o Wilsinho: ‘O Rato⁶⁹ vem aí, mas a gente não tem estrutura’. Mas não adiantou. Ele (Emerson) sentou e andou no FD04, que foi um carro que nasceu bom, e resolveu assinar. E assinou. A gente estava programado para trabalhar com o Wilson e o Ingo. A coisa ia ser feita aos poucos, devagar. Mas o Rato andou escondido no FD04 em Interlagos. Ninguém sabia que era ele. Quando ele viu que o carro era bom, não teve jeito.”

- Ricardo Divila⁷⁰

Essa declaração de Divila mostra, mais uma vez, que aqueles que têm mais poder de fogo acabam por impor suas ideias. Na atividade esportiva, assim como na atividade científica ou na política, a capacidade de criar um “fato” se dá na exata

⁶⁹ Emerson era conhecido como Rato Voador no mundo do automobilismo.

⁷⁰ Entrevista realizada no dia 31/10/2011 em São Paulo.

medida da capacidade de estabilizar uma configuração de aliados heterogêneos que o sustente.

Wilson Fittipaldi, bem como outros membros da escuderia, também achava na época que ainda não era o momento para Emerson vir para a equipe, pelos mesmos motivos que Divila, mas acabou sendo obrigado a ceder diante da intransigência de Emerson e por pressão dos patrocinadores. Afinal, a chegada do campeão iria trazer uma enorme visibilidade para a equipe.

O próprio Wilsão, pai de Emerson, também ponderou quanto à precipitação dessa decisão, mas não conseguiu demover o filho de sua decisão.

Essa opção de Emerson também envolveu outras controvérsias e reações contrárias. Algumas pessoas dentro da Fórmula 1, como o piloto suíço Clay Regazzoni e Ken Tyrrell (dono da equipe Tyrrell) achavam que a motivação de Emerson era apenas financeira. Isso foi rebatido à época pelo próprio Emerson, que chegou a trocar palavras ásperas com ambos. Além disso, essa suposta vantagem financeira, se existiu, não foi o único fator levado em conta por Emerson para sua decisão. Como podemos ver no comentário de Divila transcrito acima, Emerson ficou realmente empolgado com o potencial do carro ao testá-lo no autódromo de Interlagos e permaneceu irredutível em sua ideia de se transferir para a escuderia brasileira.

Enquanto isso, a imprensa noticiava a transferência alardeando a vinda do campeão mundial para a equipe brasileira como uma espécie de “fórmula do sucesso”. A escuderia teria um campeão ao volante e o resultado natural seria o das vitórias em pouco tempo. Essa euforia, como vimos, acabou se transformando em um motivo de pressão e o que se viu foi uma transformação dessa expectativa em frustração e decepção.

Quando perguntei sobre essa decisão ao próprio Emerson, ele me respondeu que as pessoas que o acusaram de ser mercenário não conheciam seu passado de construtor⁷¹ e que, ao contrário de ganhar dinheiro, ele investiu seu próprio capital na escuderia, que era um sonho antigo dele e de seu irmão. E ainda alegou que ter

⁷¹ Emerson e Wilson, desde muito jovens, como vimos na Introdução deste trabalho, projetavam e construíam karts e carros de competição no Brasil. Entre suas criações estavam alguns modelos da Mini Kart, o Fusca Bimotor e o Fitti-porsche, que competiam em categorias nacionais.

uma escuderia brasileira tinha como mais uma de suas motivações o patriotismo puro e simples. Finalmente, que não havia nada de estranho em ser idealista, patriota e querer por em prática seus sonhos. Nos planos dos irmãos havia, desde o início, a intenção de sempre dar oportunidades a pilotos brasileiros que demonstrassem potencial para crescer na Fórmula 1, o que realmente acabou acontecendo com os casos de Ingo Hoffmann, Alex Dias Ribeiro e, por último, Chico Serra.

Na época, todo mundo achou que eu entrei na Copersucar por causa de dinheiro. E foi exatamente o contrário. Eu ainda coloquei dinheiro na equipe como piloto. (...) Tem essa coisa na Fórmula 1. Infelizmente o mundo da Fórmula 1 é esse. Todo mundo que está lá, desde o mecânico até o Bernie Ecclestone, todo mundo, acha que é gênio. E todo mundo que está fora da Fórmula 1 acha que ninguém lá dentro presta. Então todos os analistas que estão na F1 são os '*caras que mais entendem de carro, de equipe, de tudo no mundo*'. E já analisaram '*o Emerson aceitou guiar para a Copersucar para ganhar muito dinheiro*'. E saiu essa notícia na Europa, e aí espalhou porque os jornalistas europeus, que não conheciam meu passado no Kart, na Fórmula Vê, não sabiam que eu tinha um sonho de construir uma equipe brasileira. Eles acharam '*essa cara vai por dinheiro. Acabou*'. O idealismo para eles não existe. E tem gente que tem idealismo, que tem patriotismo, só que infelizmente não entenderam.

- Emerson Fittipaldi⁷²

"Acho que o principal motivo da ida do Emerson para a Copersucar se chama *Fittipaldi*. Sempre estive no sangue *dos caras* essa coisa de construir carros."

- Lemyr Martins⁷³

De fato, idealismo e patriotismo não podem ser esquecidos entre os fatores a serem levados em conta nessa controvérsia. Na opinião de Emerson (da qual eu compartilho), é comum as pessoas simplesmente olharem e julgarem as coisas sob um ponto de vista fixo, definitivo. Para ele, somente quem tem a vocação e o desejo de construir carros pode entender sua motivação para essa decisão.

Embora tanto jornalistas quanto componentes da equipe reconheçam que faltava a eles experiência para construir e ajustar carros de Fórmula 1, devemos lembrar que as passagens bem sucedidas dos Fittipaldi e Divila em outras categorias do automobilismo podem ter dado a eles a certeza de que construir um carro campeão seria uma questão de tempo. O que talvez não soubessem era que a quantidade de tempo necessária seria maior do que esperavam.

⁷² Entrevista realizada no dia 14/04/2011 em São Paulo.

⁷³ Entrevista realizada no dia 11/02/2011 em Porto Alegre.

Essa supostamente precipitada chegada de Emerson à Copersucar pode ter causado outro prejuízo à equipe, que certamente passa despercebido aos olhos dos leigos e até mesmo de alguns especialistas. Na conversa com Ricardo Divila⁷⁴, ele afirmou que a presença de um piloto de ponta na administração da equipe pode trazer diversos problemas, já que os pilotos campeões em geral buscam reunir em torno de si todas as forças e recursos e querem a todo custo andar na frente, dificilmente abrindo mão de suas ideias e ambições em prol de ganhos não tão imediatos. Isso, se já causa problemas mesmo em escuderias consagradas, é muito mais grave em casos como o da Copersucar, que dava seus primeiros passos e, portanto, não poderia nutrir ambições imediatas de grandes vitórias e conquistas. Na fase em que se encontravam, a busca era por evolução à custa de erros e acertos. Pequenos passos até que o carro se tornasse competitivo. Para Divila, a postura de certa forma egocêntrica e ambiciosa de um campeão acostumado às vitórias acabava alterando os planos de desenvolvimento de uma escuderia iniciante, que deveriam ser mais comedidos e cuidadosos, menos sujeitos às pressões externas.

Ainda sobre esse assunto, Divila acha que se Wilson tivesse continuado administrando a escuderia com menos interferências e tendo ele mesmo e Ingo Hofmann como pilotos, as coisas poderiam ter tomado outro rumo, já que ele sabia como lidar tanto com os pilotos quanto com mecânicos, fornecedores, pessoal administrativo e demais envolvidos, pois tinha um perfil menos egocêntrico e conseguia fazer da equipe uma rede de pessoas com objetivos e ambições que se completavam a médio e longo prazos.

“Em geral, um grande piloto nunca vai ser um grande diretor de equipe. Todos os pilotos de altíssimo nível tendem a querer jogar tudo para eles. E esse tipo de pessoa não é um bom diretor de homens. Não pode comandar um grupo de pessoas. Ele é um cara extremamente egoísta, que puxa tudo para ele. Eles têm o *carisma* de puxar a equipe inteira para trabalhar só para ele..”

“O Wilson é um cara que entende o piloto, o mecânico, o chofer do caminhão, a secretária, etc. Já o Emerson é ‘*centrista*’. O Prost⁷⁵ também era assim. O sujeito não sabe administrar. Ele não consegue entender os outros.”

⁷⁴ Entrevista realizada no Shopping Iguatemi em São Paulo no dia 31/10/2011.

⁷⁵ O ex-piloto francês Alain Prost também tentou criar sua escuderia mas não teve sucesso e sua escuderia, a Prost Grand Prix Racing Team competiu entre os anos de 1997 e 2001.

“Com exceção do Jack Brabham, todos os grandes pilotos que se meteram a criar escuderias se deram mal. Os que se deram bem com suas escuderias eram pilotos médios.”

- Ricardo Divila⁷⁶

As palavras e Divila podem inicialmente chocar – como de fato me chocaram – a quem as ouve ou lê, em razão da imagem positiva de que Emerson Fittipaldi goza entre os brasileiros, sendo inclusive usada em campanhas publicitárias de diversos tipos⁷⁷. De fato, trata-se de uma pessoa bastante educada e gentil pelo que pude constatar na entrevista. Porém, não se pode deixar de levar em conta que esse tipo de postura apontada por Divila pode ter tido influência em diversas decisões tomadas e conseqüentemente nos rumos que a escuderia tomou.

O jornalista Castilho de Andrade é mais um dos que acham que houve precipitação de Emerson em se transferir para a Copersucar-Fittipaldi e afirmou categoricamente que ele teria obtido ao menos mais um título mundial se tivesse permanecido em uma equipe maior. Porém, segundo o próprio Castilho, era difícil julgar de forma precisa essa decisão na época porque a transferência de Emerson também trouxe alguns benefícios para a escuderia brasileira, pois proporcionou mais visibilidade e, conseqüentemente, melhores condições para negociar patrocínios e obter recursos para trabalhar.

Lemyr Martins também concorda que Emerson poderia ter esperado mais um pouco para se transferir para a equipe e, assim como Castilho de Andrade, acha que ele teria sido campeão novamente se continuasse na McLaren ou outra equipe de ponta. Mas, como era muito próximo dos irmãos⁷⁸, tem convicção de que essa decisão foi tomada de forma passional, sem razões financeiras. Para Lemyr, estava “no sangue” dos Fittipaldi a construção de carros de corrida e certamente Emerson foi levado por essa vocação de construtor.

Lemyr também acha que, embora fossem indiscutivelmente competentes e talentosos, faltava aos irmãos, bem como a Divila, conhecimento no que diz respeito

⁷⁶ Em entrevista em São Paulo no dia 31/10/2011

⁷⁷ Por ocasião da produção deste texto, Emerson é garoto propaganda de uma fábrica de baterias para automóveis e participa de uma campanha de conscientização de trânsito.

⁷⁸ Lemyr viria a publicar alguns anos mais tarde o livro “A Saga dos Fittipaldi”, detalhando a trajetória da família no automobilismo.

à *gestão* de uma equipe de Fórmula 1. Para ele, o trabalho nesta categoria do automobilismo era bem diferente daquele em outras categorias da época às quais eles estavam mais familiarizados. Isso talvez tenha contribuído não só para o desgaste da imagem da equipe perante o público e no trato com a imprensa, mas também em relação ao próprio funcionamento e organização do trabalho no dia a dia de pista.

Finalmente, quanto à falta de experiência dos Fittipaldi e Divila em relação a projetar carros de Fórmula 1, convém lembrar que tal experiência só se adquire com a prática, o que certamente se dá à custa de erros e acertos que proporcionam o aprendizado e isso demanda tempo.

Essa atitude polêmica de Emerson é razão de discordâncias entre jornalistas e admiradores do automobilismo até os dias de hoje. A questão foi resolvida após muita polêmica e discussão na época e as opiniões divergem ainda hoje⁷⁹ quanto ao acerto ou erro de Emerson em sua ida para a escuderia brasileira. Se, por um lado, o próprio Emerson não se arrepende de sua decisão e acha que era a coisa certa a fazer, dentro do próprio grupo que compunha a escuderia há pessoas – entre elas seu irmão Wilson e projetista Ricardo Divila – que acham que o momento não era aquele, que isso poderia ter acontecido um pouco mais tarde, com a equipe mais experiente e uma estrutura mais sólida para comportar a presença de um campeão.

3.5 O caráter tênue das estabilizações: as discussões prosseguem

Os casos abordados aqui nos mostraram que as controvérsias podem ter terminado num determinado momento e isso significa que as caixas pretas foram fechadas e as estabilizações foram alcançadas, mas de forma tênue, podendo ser reabertas a qualquer momento.

Talvez a principal conclusão a que podemos chegar é que a história dessa escuderia poderá sempre ser recontada, revista e alterada, sempre que nos propusermos a acompanhar as controvérsias que determinaram seus rumos de diferentes pontos de vista.

⁷⁹ Com relação a essas divergências, vale destacar que o próprio Wilson Fittipaldi reconhece que se, por um lado, a chegada de Emerson veio acompanhada de um aumento de pressão e cobrança por causa de seu currículo vitorioso, por outro, trouxe visibilidade e apoio que a equipe não teria sem ele.

Vimos que as opiniões sobre os temas abordados neste capítulo eram e são até hoje diferentes, temperadas de passionalidades e indicativas até certo ponto da personalidade dos entrevistados, não havendo de forma alguma como *fechar* as questões.

Recorrendo novamente a Marc Bloch, “o conhecimento do passado é uma coisa em progresso, que incessantemente se transforma e aperfeiçoa”. Quanto a mim, creio que haverá sempre a possibilidade de configurar novos atores humanos e não humanos que movimentaram e compuseram as redes e isso poderá ocorrer tantas vezes quanto voltarmos olhar para esse passado sob diferentes pontos de vista e dotados de novas informações.

Ao leitor que se deu ao trabalho de chegar até aqui fica o convite ao prolongamento deste debate, pois sempre haverá a possibilidade de uma nova alternativa, de um novo olhar sobre essa rede que continua se transformando, mesmo após tantos anos. Afinal, como um pretense historiador, certamente deixei aqui rastros de minhas opiniões e pontos de vista e fiz minhas escolhas, que não são necessariamente as mesmas que outros fariam.

CAPÍTULO 4 – A FORMAÇÃO DOS COLETIVOS

4.1 Entendendo a configuração dos híbridos

A abordagem tradicional de fatos e objetos em geral nos leva a buscar, às vezes involuntária e inconscientemente, separações e classificações entre técnico e social, humano e não humano. Além disso, como vimos anteriormente, esse tipo de abordagem põe em um plano inferior a participação das pessoas no processo de propagação e manutenção das ideias e objetos, dando a eles uma espécie de vida própria e uma existência autônoma. Dentro do que Latour chama de visão “difusionista”, tendemos a enxergar os objetos frequentemente sem nos darmos conta dos híbridos de que são compostos, das amarrações que mantêm seus componentes justapostos bem como da habilidade política necessária para construir e manter tais amarrações,

Se optarmos, como fiz aqui, por acompanhar a construção e manutenção das redes que configuram os objetos, em todo seu processo de controvérsias, negociações e discussões, percebemos que separar, por exemplo, a “parte social” da “parte técnica” ou as preferências dos pilotos da política ufanista dos governantes pode nos conduzir por um caminho perigoso que possivelmente nos levará a conclusões precipitadas e diagnósticos equivocados que em nada contribuirão para entendermos tais redes em toda sua volatilidade. Isto porque essas partes “técnica” e “social”, humana e não humana, na verdade formam um tecido inconsútil sem quaisquer divisões ou estratificações previamente estabelecidas.

Por essas razões, não venho buscando ao longo desta pesquisa olhar carro e escuderia como entes separados com suas histórias particulares e independentes. Ao tentar entender o todo que se pontualiza na pista disputando posições com seus adversários, não coloco em áreas diferentes a aerodinâmica e as questões de publicidade, o motor e a situação política do país, a opinião pública e os contratos de fornecedores. Em suma, não separo os diversos componentes heterogêneos que dão forma, quando devidamente justapostos, aos objetos que vemos com únicos.

Embora às vezes eu tenha utilizado os termos *carro* e *escuderia* em separado, bem como a expressão *carro-escuderia*, com seu hífen “deliberadamente

acoplante”, é importante lembrar que estudo e mostro aqui o ente único que se compõe de rodas, patrocínios, emoções, logística, política e tantos outros itens aparentemente díspares, mas que, uma vez corretamente justapostos e entrelaçados, dão vida aos objetos. Minha alternância na utilização destes termos talvez seja consequência ou sintoma do fato de não ver diferença entre carro e escuderia. Na verdade, vejo ambos se completando como componentes de um mesmo coletivo. Trato aqui, portanto, da confusão de fronteiras que tanto apraz a Donna Haraway⁸⁰.

Em suma, não há aqui espaço para a pureza – “apenas mecânica”, “apenas aerodinâmica”, “apenas política”. São os “apenas” que procuro evitar já que não faço essas distinções que tendem a separar em “coisas em si” aqueles que estão indissociavelmente ligados e se constituindo mutuamente.

O ente carro/escuderia tem, em sua composição, freios, câmbio, fraquezas humanas, secretárias, pilotos, imprensa, apaixonados por automobilismo e patriotismo entrelaçados e se construindo mutuamente, sem que seja possível medir de forma precisa em que intensidade cada componente citado, entre diversos outros, participa do todo. E cabe a quem quer entender esses coletivos, em todas as suas peculiaridades, se colocar dentro da rede, de olhos bem abertos aos mínimos detalhes que, por mais estranhos e insignificantes que possam parecer a princípio, contribuem de alguma forma para moldar tais coletivos. É necessário, como sugere Latour, usar o *olhar míope* para acompanhar os rastros da rede. Esse olhar míope significa estar atento aos mínimos detalhes, em vez de procurar uma visão à distância que só é capaz de configurar os objetos grandes (LATOURE, 2002).

Também Latour, em *Jamais Fomos Modernos*, nos mostra um caminho a seguir “*atravessando, tantas vezes quantas forem necessárias, o corte que separa os conhecimentos exatos e o exercício do poder ou a natureza e a cultura.*” (LATOURE 1994 p. 9). Para ele, o meio de transporte que devemos usar é o conceito de rede ou tradução.

⁸⁰ Donna Haraway, ao declarar os objetivos de seu Manifesto Ciborgue, afirma que “esse ensaio é um argumento em favor do prazer da confusão de fronteiras, bem como em favor da responsabilidade em sua construção”. Haraway procura combater dualismos que, segundo ela, povoam o Ocidente, tais como a separação entre mente e corpo. Para ela, somos todos “quimeras, híbridos – teóricos e fabricados – de máquina e organismo; somos, em suma, ciborgues.” (HARAWAY, 2000)

Os objetos de que trato aqui são, em suas existências temporárias, híbridos de componentes muito diversos. Essa característica não permite que se trace uma fronteira que delimite, por exemplo, onde termina a política ufanista dos militares e onde começam as questões “de pista”, como a aerodinâmica, a distância entre eixos e outros aspectos do projeto do carro. Esses e outros componentes são, apenas provisoriamente, justapostos e amarrados com elos mais ou menos resistentes. E, embora essa justaposição frequentemente se concretize a custa de muitos esforços, é curioso perceber que os elementos pontuais ou “todos” que vemos são muito mais etéreos do que imaginamos à primeira vista.

Assim, é desta forma, rastreando os laços que unem os elementos heterogêneos de uma rede – e isso consiste basicamente em acompanhar o processo de criação de tais laços – e ouvindo os ecos das controvérsias e provas de força a que seus atores foram submetidos, que penso que teremos um melhor entendimento do que leva coisas tão díspares quanto açúcar e aviões, aerodinâmica e ditadura militar a estarem, ainda que temporariamente, tão entrelaçadas entre si, com objetivos equivalentes.

4.2 O enredamento de aliados

O processo de enredamento de aliados para a consecução de um projeto consiste em se colocar no cruzamento de seus caminhos. Ao conseguir isso, o construtor de fatos dá à sua rede a robustez necessária para manter estabilizados os objetos de seus interesses.

Michel Callon em ‘A agonia de um laboratório’, afirma que “*o eletrodo monotubular, ao associar essas diferentes entidades (ministérios, instrumentos, disciplinas, pesquisadores e créditos) faz o futuro energético da França depender de um íon sobre a superfície de prata*” (CALLON, 1999). Com tal afirmação, Callon nos mostra que por se encontrar no cruzamento de diversas redes heterogêneas, ele tem a função de liga-las umas às outras mantendo seus aliados com objetivos equivalentes aos seus.

Esses aliados podem ser de naturezas completamente diferentes. Como o mesmo Callon mostra em *Some elements of a sociology of translation: domestication*

of scallops and the fishermen of St Brieu Bay. Tratando das controvérsias sobre as causas do declínio da população das vieiras em ST Brieuc Bay e da tentativa de três pesquisadores de desenvolver uma estratégia de conservação para essa população, Callon mostra que inicialmente não havia nenhum relacionamento entre as larvas das vieiras e os pescadores. A criação do elo entre eles foi um trabalho progressivo dos pesquisadores que os queriam como aliados (CALLON, 1986)

De forma análoga, temos Wilson Fittipaldi em seu laboratório/oficina buscando criar e manter laços que liguem, por exemplo, a Copersucar à EMBRAER e à Good-Year, tornando equivalentes interesses de redes tão heterogêneas.

Enquanto seu projetista se preocupa com a aerodinâmica, seu mecânico com a montagem da suspensão, sua secretária com a reserva de passagens e hotéis e seu piloto com o comportamento do carro neste ou naquele ponto da pista, é necessário que o diretor da escuderia busque e mantenha a seu lado aqueles aliados que proverão os recursos para todas as atividades da escuderia, traduzindo e alinhando os objetivos, diversos, de todos.

O trabalho de configurar uma tradução não é simples. Segundo Callon, “*uma tradução, qualquer que ela seja, raramente se dá sem problemas.*” (CALLON, 1999). De fato, Wilson narrou que não foi sem dificuldades que conseguiu os apoios técnicos e financeiros para começar a tocar seu projeto de construir a escuderia. Em geral, as pessoas achavam aquilo uma loucura ou um projeto arriscado demais para investirem as altas somas de dinheiro que eram necessárias. Mesmo depois que conseguiu os apoios necessários, havia os problemas de relacionamento que abordei no Capítulo 2 quando os patrocinadores faziam eventualmente alguns pedidos e exigências que eram difíceis de serem atendidos. Como exceção, Wilson citou o caso da EMBRAER, onde, segundo ele, a aceitação da ideia foi imediata por parte de seu presidente Ozires Silva, que sempre os apoiou de forma irrestrita e sem impor muitas condições.

“Eu sempre acreditei em coisas novas. Minha vida toda. Eu comecei a fabricar aviões quando o Brasil mal dava os primeiros passos nas bicicletas. (...) Eu devia ser um sonhador mesmo, pois achava que ia encontrar rapidamente empresários interessados no projeto. Eu fiquei quase um ano procurando recursos para começar a fabricar aviões no Brasil. Eu costumava dizer que o ambiente para fabricar aviões no Brasil não era desfavorável. Era hostil mesmo. E quando eles me procuraram, eu já tinha a companhia (EMBRAER) e comecei a me lembrar do que eu tinha vivido para começar a

fabricar aviões e fiquei imaginando o que eles teriam que viver para começar a fabricar um Fórmula 1. E eu via o Fórmula 1, sem dúvida nenhuma, dentro da mesma vocação que nos tínhamos para a fabricação de aviões. Em excelência, em tecnologia, em segurança... Evidentemente, ainda massacrado pela minha derrota nessa primeira fase da EMBRAER, eu achei que tinha condições de estender a mão para eles e foi isso que eu fiz. E o entusiasmo não foi só meu. Foi do pessoal da companhia em geral. Guido, em particular, caiu de amores pela ideia. Comprou na hora. Ele teve um contato muito intenso com o Ricardo durante todo o tempo que nós ajudamos eles.”

- Ozires Silva⁸¹

É curioso observar aqui que, dentro das próprias palavras de Ozires, fica claro que conseguir um aliado que “compre a ideia” de forma tão rápida e tão intensa é realmente uma situação de exceção, visto que ele próprio teve muitas dificuldades para conseguir começar a fabricar aviões no Brasil.

Wilson, Emerson e Divila foram bem sucedidos em continuar com a escuderia enquanto conseguiram manter com objetivos equivalentes os aliados que lograram enredar em sua rede. Eles conseguiram durante um tempo, por exemplo, que a boa imagem da cooperativa de produtores de açúcar, da fábrica de aviões e da fábrica de pneus, entre outras, dependessem, ainda que parcialmente, de um bom compromisso aerodinâmico, de uma boa escolha da mola da suspensão e do bom desempenho de seus pilotos. Algum tempo depois, conseguiram o mesmo com outros aliados como a Skol, o Sal Cisne, a Caloi, a BrasillInvest e outros, igualmente heterogêneos.

Essa equivalência temporária de interesses de atores tão diversos é fundamental para sustentar a rede durante sua existência. A partir do momento em que o construtor de fatos não mais consegue manter seus aliados com objetivos e interesses equivalentes, a rede começa a se desfazer. Sua falta de habilidade política pode ser um dos fatores que levam os elos a se enfraquecerem até romperem definitivamente. Como disse Law, os elementos começam a seguir suas tendências à dispersão.

Tantos elementos heterogêneos compõem um amálgama politicamente bem forjado e no qual o teor e influência de cada elemento no todo é difícil senão impossível de identificar.

⁸¹ Entrevista realizada no dia 01/06/2006 em São Paulo.

As dificuldades de enredar os aliados tornam frágeis as estabilizações obtidas e, contribuindo para essa fragilidade, há o fato de que os componentes dessas redes, como observou Law, têm suas vontades e suas tendências e elas nem sempre correspondem ao que deseja o construtor de fatos (LAW, 1992). O carro “quer” levantar. Assim, é necessário que a aerodinâmica o mantenha preso ao chão. Mas isso deve ser feito sem prejudicar a velocidade. O patrocinador quer visitar a fábrica. Mas isso deve ser controlado para que não atrapalhe o trabalho da equipe. O público e a imprensa querem vitórias, mas elas não vêm com facilidade nem rapidamente.

Nesse processo de negociações e política, é necessário controlar as ações e reações daqueles cujas vontades são preteridas no encerramento de uma controvérsia, e que não conseguem ver suas ideias aceitas ou expectativas satisfeitas para que eles possam continuar agregados à rede e atuando como aliados na manutenção desta. Em suma, as costuras entre os elementos heterogêneos, tão difíceis de serem construídas, devem ser cuidadosamente mantidas para que o “todo” continue existindo. Isto faz com que, para se conseguir conservar a rede estável, o ato de negociar com o vento para definir a inclinação do aerofólio seja uma tarefa tão importante quanto negociar com um patrocinador para obter uma verba; ou definir o composto de pneu a ser utilizado em um treino ou competição tenha tanta influência para o sucesso da equipe quanto cuidar do bem estar do piloto; as boas condições de trabalho da secretária que cuida da logística no escritório devem ser garantidas porque constituem também um elo da rede que, se for rompido, trará consequências para todos os outros elementos. Essa curiosa conjunção de atividades aparentemente desconexas nos dão a visão do que constitui o trabalho de quem quer manter a rede funcionando. Basta que uma mola se solte durante uma prova, que um pneu não tenha o desempenho esperado, que o patrocinador passe por crises internas ou que a chuva atrapalhe o planejamento de treinos e testes e toda a rede corre o risco de se romper ou ao menos de sofrer um abalo significativo em sua constituição. O rompimento de um elo – e as redes se rompem sempre nos elos mais fracos – provocará uma reconfiguração que será definida após uma nova rodada de controvérsias e discussões.

É importante que nos acostumemos a não separar umas das outras, classificando-as como se não tivessem influência mútua e não contribuíssem igualmente para a pontualização do carro em ação na pista.

Volto a lembrar aqui o que Ricardo Divila afirmou quanto à habilidade necessária para lidar “o piloto, o mecânico, o chofer do caminhão, a secretária, etc”, mantendo todos trabalhando com os mesmos objetivos. Segundo Divila, aqueles que não tiveram essa habilidade acabaram não conseguindo manter suas escuderias por muito tempo.

Acrescento às palavras de Divila a igualmente necessária habilidade de lidar com o vento, a física e a mecânica, para ficar em apenas alguns exemplos.

Finalizando, o sonho dos irmãos Fittipaldi e de Ricardo Divila só se materializou graças aos coletivos e redes que eles foram capazes de criar e se manteve estabilizado durante o tempo em que conseguiram manter unidos os elementos componentes de tais coletivos.

CAPÍTULO 5 – ELOS: COMO SÃO CONSTRUÍDOS E COMO SE ROMPEM

O estudo dessa rede foi revelando uma grande quantidade de elos que mantiveram seus elementos unidos. Elos estes que podem ser mais fracos ou mais fortes, conforme o tempo e o local e que unem coisas tão heterogêneas quanto açúcar e motores ou aviões que precisam sair do chão e carros que precisam a todo custo se manter no chão. Ao longo do texto vimos diversos exemplos da justaposição de elementos heterogêneos, envolvendo pessoas e coisas, e as estratégias utilizadas para tanto e que tornam nebulosas as fronteiras entre técnico e social, humano e não humano.

Vimos que existem várias redes relacionadas a uma escuderia. Portanto, é hora de mostrar na nossa história como os elos se romperam configurando o fim da equipe.

Com tantos elementos heterogêneos envolvidos não é difícil imaginar que manter tudo isso estabilizado e funcionando de forma harmônica envolveu um trabalho cuidadoso. Atores e redes estão em constante transformação e, como já foi mencionado, um dos grandes desafios dos construtores de fatos e artefatos está em controlar o comportamento dos aliados enredados no projeto, mantendo-os na medida do possível no caminho desejado.

Para tentar entender como esses elos foram se desatando, procuro aqui apontar alguns fatores que contribuíram em maior ou menor grau para o desfecho da escuderia. A cada possível razão que possa ter influenciado na decisão de fechar a escuderia, é possível abrir um debate que analise a influência desta razão no emaranhado de fatores que contribuíram no destino da equipe.

5.1 Os veredictos e seus perigos

Nas conversas que tive com as pessoas a quem procurei surgiram em diversas ocasiões “veredictos finais” do tipo “*Isto* aconteceu por causa *daquilo*” ou “se fizessem *desta forma*, teriam tido sucesso”.

Especialmente em momentos finais das conversas, muitas vezes com o gravador já desligado, já no momento em que me despedia, meu interlocutor se

aproximava e dizia, como que colocando um ponto final na conversa: “Os caras até eram bons, mas se deram mal porque não tinham experiência suficiente”; “Se a imprensa não batesse tanto na gente, as coisas teriam sido bem diferentes”; “Se as pessoas tivessem mais cultura na Fórmula 1, teriam nos apoiado mais” ou “Tentar um projeto desses no Brasil foi uma loucura. O país não tinha nenhuma estrutura para isso”.

Na verdade, talvez tenhamos alguma atração por esses tipos de explicações simplistas para os acontecimentos que nos cercam.

Segundo John Law, em *Aircraft Stories*:

“(…) nós, que somos os narradores, os artífices naturais, os executores, os engenheiros ou gerentes que escrevem brochuras, os historiadores que escrevem histórias de empresas, os sociólogos e estudantes de tecnociências que contam histórias sobre interesses sociais e a conformação social da tecnologia. Nós, todos nós, temos uma *tendência em favor da continuidade*, continuidade narrativa – por exemplo (embora não necessariamente) na forma de sucessões ou genealogia.” (LAW, 2002 p. 76)⁸².

É mais tentador apontar uma razão única ou uma sequência bem encadeada de fatores para explicar porque a economia vai bem ou vai mal, porque os alunos de uma turma foram mal em uma avaliação ou porque um time perdeu um jogo. E, cada um de nós teria uma explicação particular para cada acontecimento. E talvez até coisas do tipo “ir mal”. “perder” ou “não conseguir” criem um terreno mais fértil para essas tentativas de explicação.

Creio que cabe aqui uma reflexão quanto a alguns perigos desse tipo de postura. Em primeiro lugar, o que significa “se dar mal”? O que é de fato um fracasso ou sucesso? Que parâmetros são usados para classificar algo como um ou outro de forma precisa? Em segundo lugar, existe uma única razão ou uma razão principal para o fechamento da escuderia? E mais, se existem diversas razões, elas são independentes umas das outras ou se influenciam mutuamente?

⁸² “(...) we, who are the narrators, the natural bricoleurs, the performers, the engineers, or managers who write brochures, the historians who write company histories the sociologists and technoscience students who tell stories about social interests and the social shaping of technology. We, all of us, have a *bias in favor of continuity*, narrative continuity – for instance (though not necessarily) in the form of descent or genealogy.”

Como já vimos, as redes são compostas de inúmeros elementos heterogêneos justapostos. O rompimento de um dos seus elos – o mais fraco – leva à necessidade de novos acordos e costuras para que ela se reconfigure e continue a existir, ainda que em algum grau diferente do que era. O fim de uma escuderia de Fórmula 1, cuja composição envolveu tantos elementos e tão heterogêneos quanto se possa imaginar, não pode ser explicado usando frases tão simples e razões tão definitivas.

Ao analisar os diversos motivos que foram apontadas por jornalistas e profissionais da escuderia, notei que três pontos acabaram sendo muito usados nesses “veredictos”.

O primeiro deles diz respeito à imagem da escuderia, deteriorada pelas chacotas e pela falta de resultados. E associadas a esse “motivo“, as alegadas falta de conhecimento ‘técnico’ e experiência da imprensa em relação ao esporte.

O segundo desses motivos é a queda do patrocínio exatamente no momento em que os custos da Fórmula 1 aumentavam sensivelmente em razão da chegada de diversos componentes eletrônicos e do aperfeiçoamento dos testes em túneis de vento.

O terceiro deles é a suposta inexperiência da escuderia aliada à falta de estrutura para esse tipo de empreendimento no Brasil.

5.2 Uma “explicação”

Veremos nesta seção uma explicação ou uma sequência de razões que poderiam levar o leitor a algumas conclusões simples e definitivas quanto ao que levou ao fim da Copersucar-Fittipaldi. Em seguida, trarei à cena outros elementos com o objetivo de levar o leitor a reconsiderar e reavaliar essas conclusões e verificar até que ponto elas são válidas.

Toda relação de patrocínio está diretamente atrelada à imagem que o patrocinado tem perante o público. Quanto melhor essa imagem, maior a possibilidade de conseguir recursos. Com mais recursos é possível promover melhorias no carro, contratar profissionais, obter material de melhor qualidade e,

consequentemente, tornar-se mais competitivo e com mais chances de bons resultados. E a imprensa exerce um papel relevante nesta cadeia de dependências. Vejamos agora, de forma sucinta, o que aconteceu com a equipe Fittipaldi.

No início da década de 70, o interesse dos brasileiros pela Fórmula-1 era muito pequeno. Não havia no país o costume de se acompanhar este esporte e não havia pessoal especializado na mídia. Mesmo na mídia estrangeira, os jornalistas não tinham tanto conhecimento quanto hoje em dia.

Como exemplo dessa falta de conhecimento transcrevo aqui o episódio narrado pelo jornalista Lemyr Martins, ocorrido no primeiro GP do Brasil em 1972 (que não valeu pontos para o campeonato). Segundo Lemyr, Emerson sofreu um acidente no qual o carro saiu de traseira e os jornalistas na época afirmaram que ele foi “fantástico” pois “conseguiu manobrar o carro em alta velocidade, evitando um choque frontal”. O próprio Emerson confidenciou depois, às gargalhadas, a Lemyr que quando o carro começou a rodar, ele “virou passageiro”, o que significava que tinha perdido completamente o controle do mesmo e, portanto, não houve nada de perícia e habilidade no acidente. Importante ressaltar que, quando comentei esse episódio com Emerson durante a entrevista, ele me disse que o jornalista que o abordou, elogiando sua suposta perícia, era inglês e não brasileiro, como me dissera Lemyr.

Neste mesmo GP, segundo o jornalista Castilho de Andrade, em entrevista ao site Grande Prêmio⁸³, Emerson Fittipaldi foi à redação do jornal em que ele trabalhava (Jornal da Tarde – SP) alguns dias antes da corrida, na companhia do piloto Ronnie Peterson. Emerson levava convites para serem distribuídos, pois tinha medo de que o evento tivesse um fiasco de público⁸⁴. No ano seguinte, depois do título de Emerson em 72, Castilho contou que recebeu mais de oitenta telefonemas de pessoas pedindo ingressos, refletindo assim um aumento de interesse dos brasileiros pelo esporte.

⁸³ <http://grandepremio.ig.com.br/grandesentrevistas/2010/01/14/castilho+de+andrade+9300142.html>, acessado em 25/03/2011

⁸⁴ Segundo Castilho, o público foi pequeno de fato, mas não chegou a ser o fiasco temido por Emerson.

Essa situação realmente começou a se modificar depois que Emerson Fittipaldi ganhou os títulos de 1972 e 1974 e as corridas começaram a ser transmitidas pela TV.

Quando a equipe Fittipaldi começou a competir, a televisão brasileira tinha apenas três anos de transmissão da Fórmula-1. Segundo Wilson Fittipaldi, os jornalistas que eram encarregados da transmissão e cobertura das provas eram oriundos de outros esportes, principalmente do futebol, e por isso não tinham conhecimentos mais específicos da Fórmula 1, frequentemente se referindo à equipe de forma irônica pelo fato desta não conseguir vencer provas. Segundo ele, no Grande Prêmio da Argentina de 1978 o radialista Osmar Santos, que transmitia uma corrida de Fórmula 1 pela primeira vez, se referiu à equipe como a *Geni brasileira*⁸⁵.

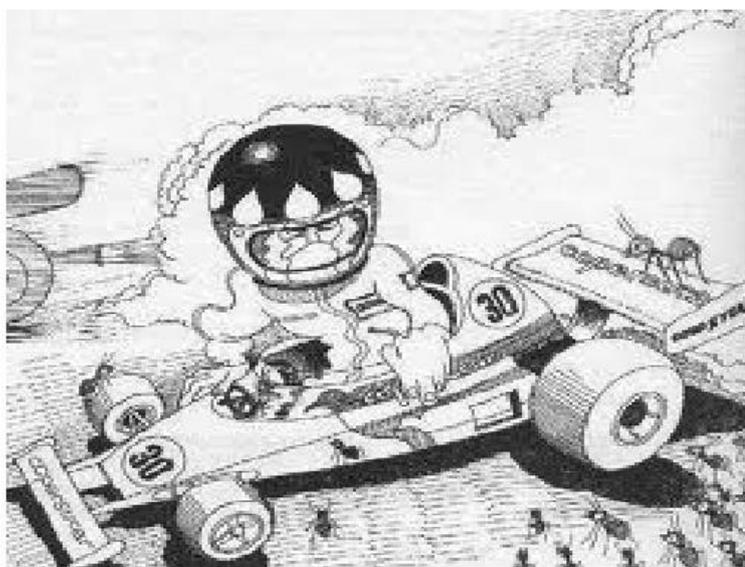


Figura 14 - Charge publicada na Revista Placar em 25/04/1975 ironizando o "açucareiro"

⁸⁵ Alusão a uma música de Chico Buarque, Geni e o Zepelim, que era um grande sucesso na época e contava a história de uma prostituta desprezada pela cidade em que vivia. A expressão "joga pedra na Geni" estava na boca do povo. Quanto a esse radialista, Wilson Fittipaldi preferiu não revelar seu nome. Porém, em entrevista ao site Grande Prêmio, do Portal IG, o jornalista Castilho de Andrade revelou que o autor da frase "Esse carro é a Geni do automobilismo brasileiro" partiu do jornalista Osmar Santos quando o carro de Emerson quebrou.

O projetista Ricardo Divila afirmou, em entrevista ao site Grande Prêmio⁸⁸, que o túnel de vento do CTA, em São José dos Campos, ajudava a testar o arrasto aerodinâmico, mas não a *down force*⁸⁹.

Também naquela época as mudanças nas regras feitas pela FIA permitiram a introdução de novas tecnologias para aumentar a competitividade dos carros. Uma das primeiras tecnologias que surgiram foi a telemetria. Este recurso, que naquela época ainda não começara a ser usado de forma rotineira⁹⁰, constituía em se colocar diversos sensores no carro em pontos estratégicos. Através de antenas instaladas no carro e no box, diversas informações eram transmitidas em tempo real para um computador, permitindo ajustes precisos no carro para cada ponto da pista. Obviamente isto também custava muito dinheiro.

Além do túnel de vento e da telemetria, a chegada da eletrônica em diversos componentes do carro contribuiu mais ainda para o aumento dos custos.

Como se não bastassem todos estes aumentos de despesas, a equipe perdia seu principal patrocinador, a Copersucar. Após quatro anos, esta decidiu cancelar o patrocínio, o que, segundo Wilson Fittipaldi, foi feito de forma amigável. O motivo dessa decisão é controverso. Isto porque, segundo as pessoas ligadas à Fittipaldi, o relacionamento com o patrocinador era muito bom. Porém, a figura de Jorge Wolney Atalla já não era uma unanimidade dentro da Copersucar uma vez que a boa relação que ele tivera com o então presidente Ernesto Geisel estava abalada porque ele, Wolney, era partidário do que se chamava “linha dura”, grupo formado por militares que apoiavam a repressão, que era radicalmente contra a distensão defendida por Geisel e aqueles que o apoiavam⁹¹.

Assim, encerrado o patrocínio da Copersucar, tornou-se necessário buscar novos patrocinadores. Foi fechado então um contrato de três anos com a fabricante de cervejas Skol. Porém, ao final do primeiro destes três anos, a Brahma comprou a Skol e a diretoria do novo grupo optou por não mais patrocinar esportes

⁸⁸ Fonte: <http://grandepremio.ig.com.br/grandesentrevistas/2010/01/21/ricardo+divila+9370046.html>, acessado em 28/03/2011

⁸⁹ Força que mantém o carro preso ao chão, impedindo sua tendência a levantar a dianteira quando em alta velocidade

⁹⁰ A telemetria passou a ser permitida nas corridas a partir do ano de 1983

⁹¹ A informação quanto a esse abalo nas relações entre Geisel e Atalla me foi passada na entrevista realizada com o jornalista Milton Coelho da Graça.

automotivos, ficando a equipe então a buscar e depender de patrocinadores menores⁹².

A solução encontrada por Wilson Fittipaldi para lidar com o *pool* de patrocinadores menores foi fazer uma espécie de rodízio dessas marcas nas partes nobres do carro ao longo do campeonato. Tal rodízio, resumidamente, funcionava da seguinte forma. Em um determinado Grande Prêmio uma determinada marca ocupava as partes nobres do carro (o aerofólio, por exemplo) e os demais ficavam em outras partes com menos visibilidade. Na prova seguinte, mudavam-se as posições das marcas e assim funcionava até o fim do campeonato. Isso, segundo Wilson, era difícil de administrar, pois não havia um consenso entre os patrocinadores quanto às posições das marcas nas diferentes provas, afinal algumas provas tinham mais apelo publicitário do que outras. Esses conflitos foram tornando cada vez mais difícil a convivência entre a escuderia e seus patrocinadores.



Figura 15 - Os carros da Fittipaldi nos anos 1981 e 1982, com diferentes distribuições das marcas dos patrocinadores.

⁹² Entre eles o Sal Cisne, o Frigorífico Chapecó, a Brasilinvest e a Caloi.

COMUNICADO

A Brahma compra a Skol.

A Bracon Administração e Investimentos, a Joma Lebat do Brasil Participações e a Companhia Cervejaria Brahma anunciaram hoje a assinatura de um acordo de transferência para a Brahma da totalidade das ações pertencentes à Bracon e suas associadas nas Cervejarias Reunidas Skol-Caracu S.A., correspondentes a 89% do capital da empresa.

A compra, feita em cruzada, será concretizada no Rio de Janeiro no próximo dia 24 de abril, quando serão transferidas para o controle da Brahma, as ações da Skol pertencentes à Bracon e suas subsidiárias ou associadas no Brasil.

"A venda se insere em um programa já iniciado de reorganização e concentração dos investimentos da Bracon no Brasil" - informou o Sr. Roberto Paulo Cesar de Andrade, Vice-Presidente do Grupo Bracon. E adianta: "Em poucas semanas a Bracon Limited, do Canadá, e a Bracon Brasil esperam poder divulgar as próximas etapas dessa reorganização, confirmando a confiança do Grupo e de seus investidores estrangeiros na economia e nas potencialidades do mercado brasileiro".

Capital Nacional

O Sr. Hubert Georg, Presidente da Cia. Cervejaria Brahma, disse: "A compra da Skol por empresa brasileira representa uma solução natural, contribuindo para a completa nacionalização do setor de cervejas em nosso país e significando um substancial aumento da participação dos capitais nacionais no mercado brasileiro de refrigerantes."

"A negociação hoje divulgada não importará com fusão das empresas nem em eliminação de marcas. A Brahma decide que a Skol permanecerá uma empresa independente, como independentes serão os seus funcionários, fornecedores e distribuidores. A linha de produtos Skol será mantida e ampliada, uma garantia também para Qualidade Brahma."

"Esta visão que as duas empresas procuram coordenar suas atividades sempre que possível, mas

este entrosamento far-se-á sem pressa e com todos os cuidados exigidos pela situação de um mercado que sofre os problemas inflacionários dos aumentos dos custos e dos controles oficiais de preços."

"A Brahma proibiu assim acordos operacionais com a Skol que lhe permitam utilizar na plenitude a capacidade produtiva dos fábricas agora adquiridas. Estes acordos operacionais poderão, no futuro, referir-se a outros setores de atividade das empresas, especialmente nos estados e regiões mais distantes do País."

"Também é intenção da Brahma reunir o potencial das duas empresas nos esforços de exportação, com o objetivo de conquistar mercados externos e produzir divisas para o País, em uma plena integração com os programas de Governo", concluiu o Sr. Hubert Georg.

A Skol

A Skol opera em 3 estados e tem 7 fábricas de cerveja e de refrigerantes, empregando mais de 3.500 funcionários. A empresa vende produtos em lata e em garrafas e sua linha atual inclui a Cerveja Skol, a Malheur Skol, a Cerveja Caracu, o Guarani, a Soda e a Água Tônica Skol. A empresa tem também a concessão de uma das águas minerais de Lordeia.

Os dirigentes da Bracon e da Brahma, ao divulgarem o acordo, informaram já ter dado conhecimento dos detalhes de negócio às autoridades brasileiras. Por ser a Brahma uma sociedade anônima de capital aberto, a sua direção fez entrega à C.F.M. - Comissão de Valores Mobiliários, de uma informação sobre a transação. No entanto, a direção da Brahma anunciou sua intenção de anunciar ~~Assim, a transferência de seus ativos, para obter as negociações e obter o referendo para o investimento que se está realizando.~~

A direção da Brahma mencionou, por fim, que a compra será feita basicamente com recursos próprios e financiamentos locais.

Rio de Janeiro, 9 de abril de 1980.



COMPANHIA CERVEJARIA
BRAHMA



BRACON ADMINISTRAÇÃO
E INVESTIMENTOS

Figura 16 - No dia 09/04/1980 a Revista Veja publicava o anúncio da compra da Skol pela Brahma.

Estamos diante de um exemplo da ruptura de elos de uma rede. Se você depende de patrocínio, é necessário que tenha uma boa imagem perante o público. Uma vez que parte da imprensa fazia da equipe alvo de chacota, essa imagem foi ficando seriamente prejudicada⁹³. Isto também, segundo Wilson Fittipaldi, foi tornando cada vez mais difícil manter os patrocinadores ou arranjar novos.

Durante a entrevista⁹⁴, Castilho de Andrade narrou um episódio testemunhado por ele que ilustra o prejuízo que a imagem da escuderia pode provocar na negociação com os patrocinadores.

⁹³ No prefácio do seu livro infanto-juvenil "O Enigma do Autódromo de Interlagos" a autora Stella Carr se refere ao Copersucar, de forma lacônica, como "o carro brasileiro que não deu certo".

⁹⁴ Entrevista realizada no dia 14/04/2011.

Na abertura de um Salão do Automóvel, o presidente da Copersucar, Jorge Wolney Atalla, convidou o presidente Ernesto Geisel a visitar o estande em que estava exposto o carro da equipe Fittipaldi. Seguiu-se o seguinte diálogo:

– Presidente, gostaria que o senhor desse uma olhada aqui no nosso carro de Fórmula 1. Tecnologia nacional.

O presidente Geisel, então respondeu:

– Tecnologia nacional? Então fico preocupado porque ligo a TV e vejo o Emerson, que era campeão, agora só andando em último.

Segundo Castilho, isso foi um balde de água fria em Wolney e teve uma repercussão muito grande e ruim para a escuderia.

Castilho também afirmou, nessa mesma entrevista, que a ida de Emerson para a Copersucar acabou causando uma grande frustração para o público em geral, pois se esperava que um campeão como ele ainda ganhasse outros títulos se continuasse em equipes mais experientes. Essa frustração se transformou em uma cobrança e até certo ponto uma hostilidade ainda maiores do público e da imprensa brasileiros em relação à escuderia.

Falando sobre esse mesmo assunto, Lemyr Martins afirmou que em 1976 Emerson encarnava, para o público, a figura de um novo “herói nacional”, já que Pelé tinha encerrado a carreira recentemente e a seleção brasileira tinha tido uma participação ruim na Copa do Mundo de 1974.

“As pessoas achavam que com um campeão do mundo ao volante, não haveria outro caminho para a Copersucar senão o das vitórias. Mas o que não se entendia naquela época era que o acerto de um carro demora muito tempo. Muitas vezes anos.”

- Lemyr Martins



Figura 17 - Capa do livro *O Enigma do Autódromo de Interlagos* com a foto do "carro brasileiro que não deu certo"

Todas essas dificuldades surgiam justamente no momento em que os custos das equipes começavam a subir exponencialmente, pelos motivos já expostos – a eletrônica, os testes mais apurados nos túneis de vento e a chegada da telemetria. A “máquina” se tornava mais cara ao mesmo tempo em que as amarrações que mantinham seus componentes unidos se deterioravam. Em suma, a rede se enfraquecia, tornando mais fácil a tendência à “fuga” ou dispersão dos seus componentes.

Assim, por essas e outras razões, os elos foram se desfazendo, levando ao fim da rede escuderia/carro.

5.3 Construindo causas

Antes de mais nada, é necessário deixar claro aqui que esta visão da imprensa como uma espécie de vilã em sua influência negativa para a imagem da escuderia é contestável. Afinal, simplesmente afirmar que a chacota foi um dos principais fatores que levaram ao fechamento da equipe seria incorrer no mesmo erro que os “difusionistas”, culpando a sociedade por algo que não seguiu em linha reta.

Na seção anterior, vimos uma forma de entender o fim da escuderia através de uma sequência relativamente simples e quase cronológica de fatores que, de certa forma, mostraram ser inevitável que a Copersucar-Fittipaldi fechasse suas portas. Que, dados os fatos apresentados, não havia outro destino para a escuderia senão o seu fim.

Creio que cairíamos em uma armadilha se aceitássemos, sem contestação, explicações do tipo “A escuderia virou piada na imprensa porque esta não entendia de Fórmula 1 e então ficou ‘queimada’ com o público, que tampouco entendia do esporte. Além disso, os caras não tinham experiência neste tipo de competição. Consequentemente, ela não conseguiu bons resultados, perdeu patrocínios e, com o aumento dos custos, quebrou”. Embora contenham uma espécie de lógica, essas explicações são bastante superficiais e aparentemente desprovidas de uma análise relacional não só dos elos que compunham tamanha rede como dos fatores que contribuíram para o rompimento de tais elos.

Examinemos a partir deste ponto alguns dos equívocos que podem existir na explicação *simples* apresentada na seção anterior.

Em primeiro lugar, o fato da imprensa não entender de Fórmula 1. Realmente, e isso foi reconhecido pelos próprios jornalistas a quem entrevistei, havia uma falta de experiência da imprensa quando do lançamento da equipe. Os jornalistas mal conheciam a composição de um carro bem como dos testes que eram feitos durante o desenvolvimento deste, além do próprio regulamento do campeonato. Porém, não podemos esquecer que a Copersucar-Fittipaldi encerrou suas atividades em 1982, portanto dez anos depois do primeiro título de Emerson e da primeira transmissão de uma corrida de Fórmula 1 pela televisão brasileira e numa época em que os brasileiros já acompanhavam o esporte com mais atenção. Assim, essa suposta falta de experiência e conhecimento técnico dos jornalistas brasileiros é no mínimo questionável. Já havia nesta época jornalistas especializados que acompanhavam o circo da Fórmula 1 ao redor do mundo e que certamente tinham adquirido uma experiência considerável sobre o esporte⁹⁵.

⁹⁵ Não só os jornalistas Lemyr Martins e Castilho de Andrade, a quem entrevistei, já tinham uma grande experiência nesta época. Eles mesmos citaram os exemplos de Reginaldo Leme e Celso Itiberê como especialistas no assunto.

Além disso, observei na leitura de jornais da época que, principalmente depois do fim do patrocínio da Skol, as reportagens e coberturas da equipe foram rareando pouco a pouco. Na verdade, nos últimos anos da escuderia até mesmo as chacotas arrefeceram, denotando talvez um desinteresse pelo assunto por parte de público e imprensa. Assim, fica a dúvida: até que ponto a falta de exposição nos meios de comunicação contribuiu para as dificuldades de patrocínio e até que ponto os supostos maus resultados contribuíram para a falta de interesse do público e conseqüentemente da imprensa em cobrir a escuderia? É difícil fazer alguma afirmação categórica sobre essa questão sem incorrer no erro de julgamentos precipitados.

Em segundo lugar, outro aspecto que merece mais cuidado em nossas análises é o que diz respeito à inexperiência dos profissionais da escuderia. É importante considerar aqui que, assim como ocorreu com os profissionais de imprensa, aqueles da equipe, depois de alguns anos de competições, bons e maus resultados, já não eram mais tão inexperientes assim. Além disso, a Fittipaldi havia comprado a Wolf com toda sua infra estrutura e seus profissionais. Finalmente, haviam sido contratados novos profissionais ao longo do tempo – como o próprio Ralph Bellamy e David Baldwin – que contribuíram, com seus erros e acertos, para o aprendizado e a evolução de toda a equipe. Assim, analisarmos as supostas falhas que tenham contribuído para a derrocada da escuderia, creditando-as à falta de experiência de seus profissionais, seria uma atitude radical e perigosa.

Finalmente, quanto à questão da queda dos patrocínios concomitante com o aumento dos custos do esporte há também algumas ponderações a serem feitas.

Por exemplo, Emerson afirmou que o F8, último carro da Fittipaldi, foi o melhor carro que a escuderia produziu, o que já havia sido afirmado em entrevistas anteriores tanto pelo mecânico Darci Medeiros quanto por Ricardo Divila. Segundo Emerson, o F8 era um carro que tinha alta competitividade e grande potencial para trazer bons resultados em pouco tempo.

Então, se em seus últimos anos a escuderia já sofria com a falta de verbas, como foi capaz de produzir um carro com tal qualidade? Se o carro era de fato tão bom e, obviamente, foi construído dentro do regulamento vigente e com os recursos disponíveis à época, sabidamente mais caros, acho não seria plausível apontar a

falta de verba ou encarecimento da Fórmula 1 como uma razão isolada para o fechamento da Fittipaldi.

Contestar essas explicações não significa que eu negue os fatores apontados – inexperiência de jornalistas e pessoal da equipe, imagem deteriorada e falta de verbas – que nas histórias acima entraram em cena para que a escuderia fechasse as portas. O que quero aqui é chamar a atenção para o exercício de escolhas que fazem a justaposição e o entrelaçamento destes fatores em um amontoado de fatos que, juntos, configuram o fechamento da equipe. Em se tratando de uma rede de elementos humanos, não humanos, técnicos ou sociais cujas fronteiras não estão lá, previamente estabelecidas, sem que o olhar do historiador as delimite, e que portanto não há nenhum tipo de estratificação ou classificação a priori de seus elementos, outras escolhas, justaposições e entrelaçamentos podem a qualquer momento abalar e reverberar por todo o restante da rede, reconfigurando o fato do fechamento da equipe.

Portanto, finalizo sem reivindicar um diagnóstico definitivo do que teria determinado o encerramento das atividades desta escuderia. O que espero com minha argumentação é ter despertado no leitor uma reflexão que o leve a suas conclusões, também provisórias.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após tudo o que foi mostrado aqui espero ter levado ao leitor *uma* e não *a história* da escuderia de Fórmula 1 brasileira. Recorrendo ainda uma vez a Marc Bloch, pois se “o passado é, por definição, um dado que nada mais modificará, mas o conhecimento do passado é uma coisa em progresso que incessantemente se transforma e aperfeiçoa” talvez eu tenha contribuído, uma vez mais, para transformar o conhecimento deste passado.

A consolidação de um fato ou artefato requer o convencimento e a participação de muitas pessoas. E requer tempo também. No caso da Fórmula 1, curiosamente, são necessários alguns anos de trabalho para reduzir algumas frações de segundos para se completar uma volta. Durante esses anos, o carro-escuderia passa por uma série de provas de força até que se torne competitivo. E, mesmo nesse ponto, o processo de ajustes continua sem parar, influenciando e sendo influenciado de todos os lados.

Como foi mostrado no texto, Latour provoca uma reflexão em seus leitores quando, ao descrever a rede de relações envolvidas no trabalho científico, pergunta “Quem afinal faz ciência?” No caso específico deste trabalho a pergunta pode ser adaptada para “Quem afinal corre?”. E a resposta que espero dar será, espero, “precisa” e “objetiva”, mas com o sentido que essas palavras adquirem quando a resposta é obtida rastreando a materialidade das redes que compõem o carro/escuderia com todas as suas complexidades. Na linha da abordagem ator-rede, procurei seguir as redes como uma formiga míope e, como Latour adverte, “é importante escolher *quem* estudar” (LATOURE,1998). E o que tentei foi descrever o “lado de dentro” imbricado a tal ponto com o “lado de fora”, mostrando o processo de retroalimentação que os torna dependentes um do outro, dando outro sentido à pergunta “Quem afinal corre?”. Assim, não podemos entender o carro-escuderia se olharmos apenas para o que acontece nas pistas, na oficina, e na fábrica. Temos que ir aos escritórios, aeroportos, redações de jornais e (porque não?) aos porões onde estão guardadas as caixas com fotos, contratos, rascunhos de projetos e demais rastros.

A investigação feita sobre a escuderia em todas as suas frentes e influências mútuas mostrou que não existe um “técnico” dissociado de um “social” e que os coletivos são compostos de coisas e pessoas pois os agentes são sempre híbridos. Parafrazeando Bruno Latour, “quem corre na pista não é nem o carro nem o piloto, mas o carro com o piloto”.

Acompanhar os rastros da rede que se pontualizou nessa escuderia foi uma experiência bastante aprazível e enriquecedora para mim uma vez que pude comprovar, na prática da investigação, o que na verdade de alguma forma já intuía. Quero dizer com isso que havia um pressentimento de que não estava partindo por um caminho que me levaria a um destino definitivo. O que na verdade consegui aqui não passa de uma versão temporária da história dessa aventura.

Quando comecei, nos idos de 2004, a me dedicar a esse assunto não imaginava a quantidade de mudanças de rumo que teria que tomar. O prosseguimento da pesquisa e o conhecimento de novas fontes me revelavam sempre a considerar novas perspectivas de indagações.

Por exemplo, a suposta associação dos Fittipaldi e Divila com membros da ditadura, personificados na figura de Jorge Wolney Atalla, foi um ponto que surgiu durante a pesquisa e que me levou a uma mudança na linha de investigação em relação à difícil relação entre a escuderia e a imprensa. Afinal, a reconhecida má vontade de alguns jornalistas com a escuderia poderia ser resultante de um suposto rancor pelo fato do principal patrocinador que a escuderia teve ter como presidente uma pessoa com fortes ligações com o regime repressor que vigorava no país, sendo inclusive apontado como pertencente à chamada “linha dura” dos militares.

Ao entrevistar o jornalista Milton Coelho da Graça que, segundo o próprio, foi torturado pelo regime e o jornalista e cartunista Ziraldo, fundador de um dos jornais que faziam oposição à ditadura, ambos garantiram que não fizeram nenhuma associação dos Fittipaldi ao regime militar.

Algumas das charges irônicas que foram publicadas e alguns dos jornalistas que mais veementemente criticavam a Copersucar pertenciam a meios de comunicação que, se não apoiavam abertamente a ditadura, tinham, segundo Milton

Coelho da Graça, uma postura pusilânime em relação às denúncias das atrocidades que os militares cometiam nos porões.

Porém, é necessário um cuidado aqui no sentido de evitar fechar a questão, simplesmente concluindo que os jornalistas que combatiam a ditadura não associavam os Fittipaldi a essa mesma ditadura e que aqueles que criticavam a escuderia o faziam somente por não acreditar num projeto desses partindo do Brasil ou por não conhecerem automobilismo. Pela própria situação de censura rigorosa que os meios de comunicação sofriam é possível que algumas críticas viessem de fato como uma forma velada de atingir os objetivos ufanistas dos governantes.

Outro fato digno de registro na minha pesquisa foram algumas informações desconhecidas sobre alguns episódios, que opto por creditar em parte aos “*estilhaços dispersos, do espelho quebrado da memória*”, de Gabriel Garcia Márquez e em parte às “*seduções da lenda e da retórica*”, de Marc Bloch. Tais desconhecimentos aguçaram meu cuidado em selecionar fontes e, sempre que possível, confrontar e confirmar o que eu lia ou ouvia.

Nesse sentido, alguns exemplos ilustram o trabalho de selecionador a que mesmo um pretense historiador está sujeito.

O primeiro desses exemplos é quanto ao episódio em que a escuderia foi chamada de “Geni Brasileira” pelo jornalista Osmar Santos. Segundo a versão de Wilson Fittipaldi, a escuderia tinha classificado dois carros no *grid* de largada em posições de pontuação⁹⁶ e ainda assim foi injustamente criticada. Sobre o mesmo episódio, Castilho de Andrade disse que ele se passou num Grande Prêmio da Argentina e o que motivou o deboche foi o abandono da prova por um dos carros da equipe.

Outra história desconhecida foi quanto ao jornalista que elogiou a suposta perícia de Emerson no acidente do Grande Prêmio do Brasil de 1972. Lemyr Martins, procurando exemplificar a falta de conhecimento técnico dos jornalistas brasileiros sobre o esporte, disse que o jornalista era brasileiro. Porém Emerson Fittipaldi, quando o abordei sobre o assunto garantiu que o jornalista era inglês.

⁹⁶ Naquela época, os carros pontuavam se chegassem entre os seis primeiros na prova.

Ainda quanto à imprecisão das fontes, houve o caso da troca de hostilidades entre Emerson Fittipaldi e o piloto suíço Clay Regazzoni, por ocasião da transferência do primeiro para a Copersucar. De acordo com o jornal O Globo⁹⁷, Emerson ofendeu Clay dizendo que bastava uma das mãos para guiar e vencer o suíço. Tal afirmação foi enfaticamente negada por Emerson que a creditou a um exagero da imprensa, embora tenha reconhecido que houve de fato uma tensão entre os dois.

Finalmente, quanto ao cuidado necessário ao obter informações, vale ressaltar que algumas de minhas “fontes” eram e são dotadas de paixão e emoção e em alguns momentos tiveram a voz embargada e os olhos marejados.

Desta forma, ressalto aqui a possibilidade de que algumas informações possam ter sido distorcidas, aumentadas, minimizadas ou omitidas conforme a “lenda e pela conveniência das narrativas”. Não quero com isso justificar imprecisões ou quaisquer tipos de falha. Mas creio que isso ajuda a mostrar ao leitor que qualquer pesquisa está sujeita a correções e ajustes não só pelos motivos citados mas também pela inevitável interferência do ator-rede que escreve.

Feitas essas ressalvas, quero concluir esse trabalho relatando o prazer que essa pesquisa me proporcionou e que me motiva a continuar trabalhando nesse tema após a conclusão deste trabalho.

Longe de diagnosticar a Copersucar Fittipaldi como um fracasso, considero, depois de tudo o que vi, li e ouvi, que se trata de uma história riquíssima, não apenas do ponto de vista acadêmico, com algumas constatações dos conceitos da Teoria Ator-Rede mas também do ponto de vista dos gozos e poesia que Bloch tão bem identificou em se estudar uma história.

Em diversos momentos desse trabalho me deixei levar unicamente pela curiosidade, pela emoção e por algumas afinidades e simpatias que acabei desenvolvendo não só com as pessoas que entrevistei mas até mesmo por pessoas com quem jamais tive contato direto ou indireto.

⁹⁷ No dia 15/01/1976 o jornal O Globo publicava as seguintes frases no seu caderno de esportes: “REGAZZONI: PARA EMERSON SÓ IMPORTA O DINHEIRO” e “EMERSON: PARA GANHAR DE CLAY A MÃO DIREITA CHEGA”. (Fonte: O Globo em microfilme na Biblioteca Nacional)

Houve, portanto, diversos momentos em que deixei as “necessárias austeridades” um pouco de lado e, por exemplo, vibrei ao ver um carro de Fórmula 1 de perto ou ao entrevistar um ídolo nacional como Emerson Fittipaldi.

Também pude compartilhar e comprovar as “duas metades paixão” de Wilson Fittipaldi. É simplesmente impossível não se emocionar ao conversar com ele e ver a vibração que mostra até os dias de hoje ao me descrever paciente e detalhadamente como se montava um carro de Fórmula 1 naquela época ou como passava noites em claro com sua equipe nos boxes para preparar um carro.

Conversar com Lemyr Martins foi também uma experiência inesquecível. Suas narrativas – poéticas como Bloch talvez identificasse – de suas inúmeras experiências na Fórmula 1, especialmente acompanhando a família Fittipaldi, foram sem sombra de dúvida enriquecedoras para minha pesquisa além de divertidas e apaixonantes.

Tantas experiências desse tipo me permitiram comprovar na prática os gozos e a poesia da história, tão bem apontados por Marc Bloch e endossados por Jacques Le Goff.

Ainda que, como mencionei, não passe de um mero aspirante a historiador, pude agir também como o selecionador a que Edward Carr se referiu, visto que a quantidade de informações e versões sobre a escuderia é incrivelmente variada e muitas vezes contrastante.

Voltando às *austeridades*, creio que minha versão apresentada aqui já está, por assim dizer, com seus dias contados. Afirmo isso porque, terminada essa fase da pesquisa, pretendo continuar o trabalho de investigação, buscando a partir de agora um aprofundamento desse texto, principalmente no que diz respeito a um estudo mais detalhado de cada uma das redes apresentadas aqui.

Há um longo e certamente não menos interessante trabalho que consiste em investigar minuciosamente, talvez com *olhar ainda mais míope*, regulamentos da Fórmula 1 da época, contratos e outros documentos que vão certamente me dizer outras coisas que farão mudar algumas de minhas atuais posições e impressões.

A peça está assim terminada
Mas a estória não acaba
É sempre reinventada
A cada vez que é contada
É eterna como eterna é a fada
É o duende, é a rainha coroada⁹⁸

⁹⁸ Trecho retirado da peça “O Duende e a Moça Rainha” de Ricardo Romão e Fátima Café, – texto livre baseado no conto *Rumpelstiltskin* dos irmãos Grimm.

FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Entrevistados:

(em ordem alfabética)

Castilho de Andrade - jornalista

Darci Medeiros - mecânico

Emerson Fittipaldi – piloto e diretor da Fittipaldi Empreendimentos

Lemyr Martins – jornalista

Livio Orichio - jornalista

Milton Coelho da Graça - jornalista

Luis Alberto Muros – diretor financeiro da Fittipaldi Empreendimentos

Ozires Silva – presidente da EMBRAER

Sid Moska – pintor de carros de competição

Wilson Fittipaldi Junior – piloto e diretor da Fittipaldi Empreendimentos

Ziraldo – cartunista

Fontes

Arquivo Ana Lagôa

Revista Placar (Acervo de Lemyr Martins)

Revista Quatro Rodas

Jornal O Globo (Biblioteca Nacional)

Jornal do Brasil (Biblioteca Nacional)

Jornal Movimento (Acervo Ana Lagôa)

FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BLOCH, Marc. *'Apologia da História ou O Ofício de Historiador'*. Rio de Janeiro: ed. Zahar, 1997.

BLOOR, David. 'Knowledge and Social Imagery'. London: Routledge & Kegan Paul, 1976.

CARR, Edward Hallett. 'O que é História?'. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1982.

CALLON, Michel 'A agonia de um laboratório' Callon, Michel. 1999. The Role of the Lay People in the production and dissemination of Scientific Knowledge. *Science, Technology and Society*, Vol 4 (1): 81 – 94, 1999.

_____, 'Some Elements of a Sociology of translation: domestication of the Scallops and the Fishermen of St Brieuc Bay. *In: LAW, J. Power, action and belief: a new sociology of knowledge?*' London: Routledge, 1986.

FITTIPALDI, Emerson. 'Uma vida em alta velocidade'. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2003.

GASPARI, Elio. 'A Ditadura Escancarada' São Paulo: Companhia da Letras, 2002.

HARAWAY, Donna, 'Manifesto Ciborgue' em KUNZRU, Hari, SILVA, Tomaz Tadeu da. 'Antropologia do Ciborgue – As Vertigens do Pós-Humano'. Belo Horizonte: Editora Autêntica, 2000.

LATOUR, Bruno *'Jamais fomos modernos'*. Rio de Janeiro, Editora 34, 1994.

_____, 'Ciência em Ação: Como seguir engenheiros e cientistas sociedade afora'. Editora UNESP São Paulo. 1998

_____, 'Reassembling the social: An introduction to Actor-Network Theory' Oxford, UK: Oxford University Press, 2005.

LAW, J. '*Le laboratoire et ses réseaux*' in Callon, Michel (ed) *La Science et ses Réseaux – Genèse et Circulation des Faits Scientifiques*. Paris: Éditions La Découverte, 1989.

_____ 1992, 'Notes on the Theory of the Actor Network: Ordering, Strategy and Heterogeneity', published by the Centre for Science Studies, Lancaster University, Lancaster LA1 4YN, at <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Law-Notes-on-ANT.pdf> - acessado em novembro de 2010

_____, 'Aircraft Stories – Decentering the Object in Techoscience'. London, Duke University Press 2002.

LE GOFF, Jacques '*A Civilização do Ocidente Medieval Vol.2*'. Editorial Estampa, Lisboa 1995.

MACHADO, Ana Maria '*Tropical Sol da Liberdade*' Editora Objetiva. Rio de Janeiro 1988.

MÁRQUEZ, Gabriel Garcia '*Crônica de uma Morte Anunciada*'. Editora Record. Rio de Janeiro 1996.

MARTINS, Lemyr '*Fitti-1, O Fórmula 1 Brasileiro – Reescrevendo a História*'. São Paulo. Dana Albarus 2005.

_____ 2004 '*A Saga dos Fittipaldi*'. São Paulo: Editora Panda.

STERCHELE, R. '*Copersucar-Fittipaldi A História Completa do Fórmula 1 Brasileiro*'. São Paulo 2005.

TREVOR-ROPER, Hugh '*A Formação da Europa Cristã*'. Editorial Verbo. Lisboa 1966.

APÊNDICE – RESULTADOS DA EQUIPE

As tabelas abaixo mostram, ano a ano, os resultados que a equipe obteve, incluindo a posição inicial no *grid* de largada e o resultado final (MARTINS, 2005).

Temporada de 1975 – Pilotos: Wilson Fittipaldi e Arturo Merzario ⁹⁹		
GP	Grid	Colocação Final
Argentina	23 ^o	18 ^o . (acidente na 12 ^a . volta)
Brasil	21 ^o	13 ^o
África do Sul	Não classificou	-
Espanha	21 ^o	24 ^o
Mônaco	Não classificou	-
Bélgica	24 ^o	12 ^o
Suécia	25 ^o	17 ^o
Holanda	24 ^o	11 ^o
França	23 ^o	19 ^o
Inglaterra	24 ^o	19 ^o
Alemanha	22 ^o	17 ^o
Áustria	Não classificou	-
Itália	26 ^o	11 ^o
Estados Unidos	23 ^o	10 ^o

Temporada de 1976 – Pilotos: Emerson Fittipaldi e Ingo Hofmann		
GP	Grid	Colocação Final
Brasil	Emerson – 5 ^o Ingo – 20 ^o	Emerson – 13 ^o Ingo – 11 ^o
África do Sul	Emerson – 21 ^o Ingo – Não disputou	Emerson – 17 ^o
Estados Unidos – Oeste	Emerson – 16 ^o Ingo – Não disputou	Emerson – 6 ^o
Espanha	Emerson – 19 ^o Ingo – Não classificou	Emerson – 24 ^o
Bélgica	Ambos não classificaram	
Mônaco	Emerson – 7 ^o Ingo – Não disputou	Emerson – 6 ^o
Suécia	Emerson – 21 ^o Ingo – Não disputou	Emerson – 21 ^o
França	Emerson – 21 ^o Ingo – Não classificou	Emerson – 19 ^o
Inglaterra	Emerson – 21 ^o Ingo – Não disputou	Emerson – 6 ^o
Áustria	Emerson – 17 ^o Ingo – Não disputou	Emerson – 11 ^o
Holanda	Emerson – 17 ^o Ingo – Não disputou	Emerson – 13 ^o
Itália	Emerson – 23 ^o Ingo – Não disputou	Emerson – 10 ^o

⁹⁹ O piloto Arturo Merzario só disputou o GP da Itália, substituindo Wilson Fittipaldi, que havia sofrido uma contusão na mão no GP Anterior (Áustria)

Temporada de 1977 – Pilotos: Emerson Fittipaldi e Ingo Hofmann		
GP	Grid	Colocação Final
Argentina	Emerson – 16º Ingo – 18º	Emerson – 4º Ingo – 17º
Brasil	Emerson – 16º Ingo – 19º	Emerson – 4º Ingo – 7º
África do Sul	Emerson – 9º Ingo – Não disputou	Emerson – 10º
Estados Unidos – Oeste	Emerson – 7º Ingo – Não disputou	Emerson – 5º
Espanha	Emerson – 19º Ingo – Não classificou	Emerson – 14º
Mônaco	Emerson – 18º Ingo – Não disputou	Emerson – 16º
Bélgica	Emerson – 16º Ingo – Não disputou	Emerson – 13º
Suécia	Emerson – 18º Ingo – Não disputou	Emerson – 18º
França	Emerson – 22º Ingo – Não classificou	Emerson – 11º
Inglaterra	Emerson – 12º Ingo – Não disputou	Emerson – 13º
Alemanha	Emerson – não classificou Ingo – Não disputou	-
Áustria	Emerson – 23º Ingo – Não disputou	Emerson – 11º
Holanda	Emerson – 17º Ingo – Não disputou	Emerson – 4º
Itália	Emerson – não classificou Ingo – Não disputou	-
Estados Unidos	Emerson – 18º Ingo – Não disputou	Emerson – 13º
Canadá	Emerson – 19º Ingo – Não disputou	Emerson – 19º

Temporada de 1978 – Piloto: Emerson Fittipaldi		
GP	Grid	Colocação Final
Argentina	17º	9º
Brasil	7º	2º ¹⁰⁰
África do Sul	15º	24º
Estados Unidos – Oeste	15º	8º
Mônaco	20º	9º
Bélgica	Não classificou	-
Espanha	15º	17º
Suécia	13º	6º
França	15º	8º
Inglaterra	11º	15º
Alemanha	10º	4º
Áustria	6º	4º
Holanda	10º	5º
Itália	15º	8º
Estados Unidos	13º	5º
Canadá	5º	Acidente na primeira volta

¹⁰⁰ Melhor resultado da equipe em toda a sua história

Temporada de 1979 – Piloto: Emerson Fittipaldi¹⁰¹		
GP	Grid	Colocação Final
Argentina	11º	6º
Brasil	9º	11º
África do Sul	18º	13º
Estados Unidos – Oeste	16º	13º
Espanha	19º	11º
Bélgica	23º	9º
Mônaco	17º	15º
França	18º	12º
Inglaterra	22º	17º
Alemanha	22º	21º
Áustria	19º	21º
Holanda	21º	20º
Itália	20º	8º
Estados Unidos	23º	7º

Temporada de 1980 – Pilotos: Emerson Fittipaldi e Keke Rosberg		
GP	Grid	Colocação Final
Argentina	Emerson – 24º Keke Rosberg – 13º	Emerson – Acidente na 11ª. volta Keke Rosberg – 3º
Brasil	Emerson – 19º Keke Rosberg – 15º	Emerson – 15º Keke Rosberg – 9º
África do Sul	Emerson – 18º Keke Rosberg – 23º	Emerson – 8º Keke Rosberg – 13º
Estados Unidos – Oeste	Emerson – 24º Keke Rosberg – 22º	Emerson – 3º Keke Rosberg – 7º
Bélgica	Emerson – 24º Keke Rosberg – 21º	Emerson – 18º Keke Rosberg – 7º
Mônaco	Emerson – 18º Keke Rosberg – não se classificou	Emerson – 6º
França	Emerson – 24º Keke Rosberg – 23º	Emerson – 13º Keke Rosberg – 14º
Inglaterra	Emerson – 22º Keke Rosberg – não se classificou	Emerson – 12º
Alemanha	Emerson – 12º Keke Rosberg – 8º	Emerson – 22º Keke Rosberg – 23º
Áustria	Emerson – 23º Keke Rosberg – 11º	Emerson – 11º Keke Rosberg – 16º
Holanda	Emerson – 21º Keke Rosberg – não se classificou	Emerson – 19º
Itália	Emerson – 15º Keke Rosberg – 11º	Emerson – 13º Keke Rosberg – 5º
Canadá	Emerson – 16º Keke Rosberg – 6º	Emerson – 20º Keke Rosberg – 9º
Estados Unidos	Emerson – 19º Keke Rosberg – 14º	Emerson – 20º Keke Rosberg – 10º

¹⁰¹ Nesta temporada, o piloto Alex Dias Ribeiro chegou a treinar para o GP dos Estados Unidos, mas não obteve classificação para o *grid*.

Temporada de 1981 – Pilotos: Keke Rosberg e Chico Serra		
GP	Grid	Colocação Final
Estados Unidos – Oeste	Keke Rosberg – 14 ^o Chico Serra – 18 ^o	Keke Rosberg – 11 ^o Chico Serra – 7 ^o
Brasil	Keke Rosberg – 12 ^o Chico Serra – 22 ^o	Keke Rosberg – 9 ^o Chico Serra – Não completou a prova
Argentina	Keke Rosberg – 8 ^o Chico Serra – 20 ^o	Keke Rosberg – 11 ^o Chico Serra – 16 ^o
San Marino	Keke Rosberg – 15 ^o Chico Serra – não classificou	Keke Rosberg – 16 ^o
Bélgica	Keke Rosberg – 11 ^o Chico Serra – 20 ^o	Keke Rosberg – 19 ^o Chico Serra – 16 ^o
Mônaco	Ambos não conseguiram se classificar	-
Espanha	Keke Rosberg – 15 ^o Chico Serra – 21 ^o	Keke Rosberg – 12 ^o Chico Serra – 11 ^o
França	Keke Rosberg – 17 ^o Chico Serra – 24 ^o	Keke Rosberg – Sem classificação Chico Serra – não largou
Inglaterra	Keke Rosberg – 16 ^o Chico Serra – Não se classificou	Keke Rosberg – 13 ^o
Áustria	Keke Rosberg – 23 ^o Chico Serra – 11 ^o	Keke Rosberg – 11 ^o Chico Serra – 16 ^o
Alemanha	Ambos não conseguiram se classificar	-
Holanda	Ambos não conseguiram se classificar	-
Itália	Ambos não conseguiram se classificar	-
Canadá	Ambos não conseguiram se classificar	-
Estados Unidos	Keke Rosberg – 20 ^o Chico Serra – Não se classificou	Keke Rosberg – 10 ^o

Temporada de 1982 – Piloto: Chico Serra		
GP	Grid	Colocação Final
África do Sul	25 ^o	17 ^o
Brasil	25 ^o	11 ^o
Estados Unidos – Oeste	Não se classificou	-
Bélgica	23 ^o	6 ^o
Mônaco	Não se classificou	-
Estados Unidos – Detroit	26 ^o	11 ^o
Canadá	Não se classificou	-
Holanda	19 ^o	24 ^o
Inglaterra	21 ^o	15 ^o
França	Não se classificou	-
Alemanha	25 ^o	11 ^o
Áustria	20 ^o	7 ^o
Suíça	Não se classificou	-
Itália	26 ^o	11 ^o
Estados Unidos – Las Vegas	Não classificou	-