



Conversão ao álcool

Dos três carros que percorreram o país para divulgar o novo combustível em 1976, só resta um | NELSON MARCOLIN

No dia 19 de outubro de 1976 três carros saíram do Centro Técnico Aeroespacial (CTA), em São José dos Campos (SP), percorreram 8.500 quilômetros através de nove estados e voltaram ao ponto de partida 23 dias depois. Aparentemente comuns, o Dodge Polara 1800, o Fusca 1300 e o Gurgel Xavante causavam espanto no momento do abastecimento: todos funcionavam com álcool, em vez de gasolina. Os carros faziam parte da Caravana Pró-Álcool, nome popular do Circuito de Integração Nacional, criado para demonstrar a viabilidade do novo combustível. “Quando enchíamos o tanque juntava gente para ver se era álcool mesmo”, conta Adilson Cavichi do Amaral, motorista da

caminhonete usada no reabastecimento, que acompanhava a comitiva ao lado de outro veículo encarregado da segurança. “Alguns faziam questão de molhar a mão e cheirar para ter certeza.”

O Programa Nacional do Álcool, o Proálcool, foi criado oficialmente em 1975 por meio de decreto como consequência da grande crise do petróleo, de 1973. A meta principal era reduzir a importação de petróleo, vendido a preços exorbitantes pelos países exportadores. Para a tarefa de desenvolvimento do motor a álcool, o secretário de Tecnologia Industrial do Ministério da Indústria e do Comércio, José Walter Bautista Vidal, recrutou o engenheiro Urbano Stumpf, então professor na Universidade de Brasília. Formado na primeira turma

do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA), Stumpf já realizava pesquisas com o novo combustível desde os anos 1950. Com uma jovem equipe de engenheiros reunidos no CTA, ele começou os estudos para converter motores a gasolina.

O primeiro trabalho do grupo foi descobrir quanto de álcool anidro se poderia misturar na gasolina sem perda de rendimento. Nos motores da década de 1970 podia se chegar a 15%, embora o ideal fosse 10%. Depois começaram os estudos para converter os motores – o Fusca foi o primeiro escolhido por ser o carro mais vendido. “Em um ano, de 1975 a 1976, conseguiu-se uma tecnologia de conversão confiável, e Stumpf teve a idéia de fazer a caravana para provar que o álcool poderia substituir o petróleo com a vantagem de ser mais barato”, conta o engenheiro Paulo

Ewald, chefe da Subdivisão de Motor a Pistão do Instituto de Aeronáutica e Espaço do CTA, que hoje tem o nome de Comando-Geral de Tecnologia Aeroespacial.

Foi comprado um Fusca 1300, João Conrado do Amaral Gurgel, da Gurgel, cedeu por empréstimo um jipe Xavante (com motor Volkswagen 1300) e a Chrysler cedeu um Dodge 1800 – foi a única montadora que se interessou pelo projeto. Depois da caravana, o governo federal decidiu converter o motor dos carros das frotas de empresas estatais. Foram convertidos 731 Fuscas, no total. Só a Telesp, empresa paulista de telefonia, investiu em 400 deles. Apenas em 1979 uma montadora – a Fiat – passou a fabricar carros com motor original a álcool, o modelo 147.

Dos três carros pioneiros só sobrou



o Dodge, enviado junto com o Fusca para leilão de sucata em 1986. “Mas fomos alertados pelo motorista Amaral e convencemos os diretores da época a aumentar o preço do Dodge para ele não conseguir comprador e voltar para o CTA”, diz João Bosco Teixeira de Souza, um dos pesquisadores da equipe de Stumpf. “Infelizmente não conseguimos salvar o Fusca, que virou sucata.” O Xavante também se perdeu. “Como a produção

da Gurgel era muito flexível, meu pai trocava o motor do carro com facilidade para testar novas peças”, diz Maria Cristina, filha de Gurgel. “Provavelmente ele pegou um carro da frota da fábrica, trocou o motor e depois converteu de novo para gasolina.” Desde 2004 o Dodge está no Museu Aeroespacial Brasileiro, em São José dos Campos, depois de passar 28 anos entre as garagens das várias divisões do CTA.

VIAGEM - INELUNARNO NACIONAL - ALCOOL - 1976 - COMISSÃO

ANEXO A - ROTEIRO DETALHADO

D-E	P A R A	DISTÂNCIA (km)	TEMPO (h)	PREVISÃO		REALIZADO		OBSERVAÇÕES
				SAÍDA	CHEGADA	SAÍDA	CHEGADA	
São José dos Campos	São Paulo	80	01:40	11:00	12:30			ABST (10 min)
São Paulo	Cruzeiro BR-373	125	01:34	14:15	16:50			Parada de 50 min. para almoço e manutenção.
BR-373	Itatinga	60	01:20	16:30	17:50			
Itatinga	Avaré	45	00:34	17:50	18:24			
Avaré	Piraíju	37	01:02	18:24	19:26			A partir daqui, 70km/h
Piraíju	Ourinhos @ SAO J	57	00:49	19:26	20:15			Parada / ABST / ABST
Ourinhos	Assis	68	00:58	08:10	08:58			
Assis	Presidente Prudente	110	01:14	08:58	10:32			
Pres. Prudente	Pres. Epitácio	90	01:17	10:32	11:47			Almoço/ABST (08:45)
Pres. Epitácio	Casa Verde	127	01:49	13:30	15:26			
Casa Verde	BR-163	133	01:15	15:26	17:11			ABST (10 min)
BR-163	Campo Grande	117	01:40	17:21	19:01			Parada / ABST / ABST
Campo Grande	Bandeirantes	70	01:10	08:00	09:00			
Bandeirantes	Rio Verde de N.Y.	143	02:03	09:00	11:03			

Os carros Dodge e Xavante saindo em caravana (página ao lado), Fusca sendo abastecido (acima) e planilha com localidades: surpresa