

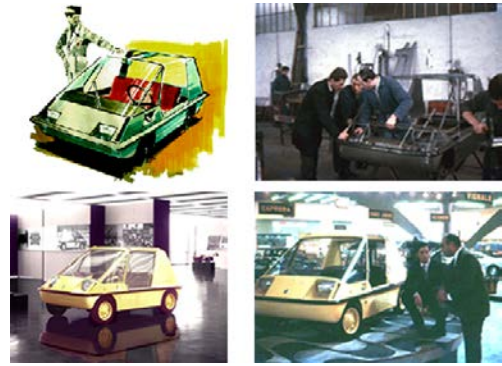
Ainda na década de 1960, iniciativas de empresários brasileiros intencionavam estabelecer montadoras nacionais no país, como foi o caso da IBAP – Indústria Brasileira de Automóveis Presidente – criada em 1963 e que sem o apoio de investidores e do governo brasileiro foi à falência. Os designers da época enfrentavam obstáculos para atuar na área ou mesmo se envolver na materialização de projetos nacionais, como destaca Rocha *in* Pizarro [1]:

“Em nenhum momento se verificou qualquer tipo de esforço/interesse, que estimulasse alguma atitude “genuinamente nacional”, com desenvolvimento de novas alternativas, ou tecnologias apropriadas. Isso seguiu, de certo modo, a forma de atuação das primeiras empresas instaladas no país (Ford – 1919 / GM – 1925), que só montavam aqui seus carros fabricados nos EUA. Essa condição foi ‘determinante’ para as ações que se seguiram. A política industrial definida nesse período de origem influenciou o “comportamento” da nossa indústria, sobretudo na área automotiva – GEIA ou Grupo Executivo da Indústria Automobilística instaurado em 1956 pelo então presidente Juscelino Kubitschek – para adoção de soluções que não contemplavam as propostas e projetos locais”.

Embora existissem esforços por parte de empresários nacionais detentores da maioria dos capitais aplicados na Willys Overland, Vemag e FNM – Fábrica Nacional de Motores –, tais empresas não detinham na época um volume de produção que suprisse a demanda do mercado nacional. Tal cenário, aliado ao incentivo do governo à entrada de capital estrangeiro para investimentos em diferentes setores, favoreceu a compra destas empresas pelas grandes marcas que então ampliavam suas atividades no Brasil.

Em 1964, a quarta edição do Salão do automóvel também foi a ocasião escolhida para sediar paralelamente a segunda edição do prêmio Lucio Meira de Design Automobilístico, o qual foi conquistado pelo projeto Aruanda – Figura 3 – considerado o primeiro carro-conceito do Brasil, de autoria do então estudante de arquitetura da FAU USP Ari Antônio da Rocha.

FIGURA 3: O PROJETO ARUANDA EDIÇÃO FOTOGRÁFICA DE PIZARRO [1] A PARTIR DE IMAGENS DO ACERVO PESSOAL DO DESIGNER ARI ROCHA



O sucesso de seu projeto garantiu que, em novembro do ano seguinte – 1965 – o protótipo fosse construído na Carrozzeria Fissore, a convite do proprietário Mario Fissore, na Itália, recebendo o prêmio de proposta mais inovadora do 47º Salone Internazionale dell’Automobile de Turim. Embora se tratasse de um grande avanço em termos de design automotivo, o Aruanda também não obteve o apoio necessário para chegar ao mercado e aos usuários.

Além de Ari Rocha, outros designers contribuíram para que – apesar das dificuldades – projetos marcantes de autoria brasileira chegassem às ruas. Um dos desenvolvimentos no qual Ari atuou junto a Rigoberto Soler, compondo sua equipe de projeto, foi do veículo inicialmente nomeado Uirapuru, um protótipo do que seria o primeiro carro esportivo fabricado no Brasil. Mais tarde renomeado e lançado como Brasinca 4200 GT – Figura 4 – o veículo foi desenhado e desenvolvido no Brasil pela equipe chefiada por Soler – então chefe do departamento de engenharia de produtos da Brasinca.

O Brasinca 4200 GT foi o primeiro carro esporte totalmente criado e desenvolvido no Brasil a partir de mecânica Chevrolet, com vistas a atender certa faixa do mercado carente de veículos deste tipo, frente à dificuldade de importação. Cerca de um ano após o lançamento do veículo, a Brasinca não mais manteve a produção em função dos altos custos, mas o modelo continuou a ser construído pela STV,