

# PILOTO NATO

**Nas pistas de corrida ou no comando da Gol, Constantino Junior exhibe talento de campeão**

ALEXANDRE DE SANTI

**N**o dia 28 de março, em São Paulo, o automobilismo brasileiro terá o retorno de um dos mais promissores pilotos da década de 90: Constantino de Oliveira Junior.

Aos 41 anos, o presidente da Gol Linhas Aéreas, a segunda maior companhia do país, vai vestir o macacão da Crystal Racing Team e acelerar na mais tradicional categoria do automobilismo brasileiro, a Stock Car. É verdade que, desde 2006, o executivo vem ensaiando sua gradual volta às pistas. No ano passado, correu na categoria Porsche GT3 – e foi vice-campeão. Mas, só agora, concorrendo com a elite dos pilotos nacionais e com contrato para disputar toda a temporada, a volta é definitiva.

– Ele é um piloto nato. O talento que ele tem no mundo dos negócios, tem também para o automobilismo – diz Amir Nasr, o amigo e chefe de equipe que fez o convite e trouxe Constantino de volta ao circuito profissional das corridas.

Constantino tem um certo vício por velocidade. Entre os analistas do mercado de ações, a Gol é conhecida como um dos mais bem-sucedidos casos de valorização da história da Bolsa de Valores de São Paulo (Bovespa). Em cinco anos, a partir do lançamento das ações no mercado, em 2004, a receita líquida da empresa saltou 227%. Aberta com um capital de R\$ 20 milhões, a companhia já vale mais de R\$ 6 bilhões.

Desde a infância, em Brasília, um dos sete filhos de Nenê Constantino, o dono do Grupo Áurea, um dos maiores conglomerados de companhias de ônibus da América Latina, o empresário correu de kart. Em 1992, já na prestigiada Fórmula-3 sul-americana (trampolim habitual para a Europa e a Fórmula-1), Constantino foi vice-campeão.

– Ele era fantástico. Na primeira corrida na F-3, ele ganhou. Você pode ter o melhor carro, mas se

não acelerar, não vai correr. E o Constantino sabia exatamente o que estava fazendo, ele é muito inteligente – lembra Luiz Alberto Trinci, o Dragão, engenheiro da equipe de Constantino na época.

Constantino chegou a fazer testes na F-1, mas, na encruzilhada da vida adulta, percebeu que não tinha o tipo físico para a principal categoria do automobilismo. Com cerca de 1m90cm e 90 quilos, era muito alto e pesado para os apertados carros da época (anos depois, os cockpits foram ampliados, para azar de Constantino). Com alguns quilos e centímetros o separando do sonho de competir entre os grandes do esporte, Constantino decidiu largar as pistas e foi trabalhar nas empresas do pai, onde foi diretor até 2000.

– Acho que ele pensou: “É Fórmula-1 ou nada”. E, vindo dele, não estranho, não – diz Nasr.

## A COMPRA DA VARIG ACABOU FREANDO O CRESCIMENTO DA GOL

Em poucos meses, a família discutiu a possibilidade de abrir uma companhia aérea (um sonho do pai Nenê desde os anos 1970) para trazer o conceito de baixo custo e baixa tarifa, uma prática que vinha apresentando lucros em companhias inovadoras pelo mundo. Seis Boeing foram adquiridos e, com Junior, como é conhecido na empresa e na família, na presidência, a Gol levantou voo em janeiro de 2001.

Depois da estreia arrasadora, como um velocista que perde posições numa maratona, a companhia sofreu contratemplos e reduziu a marcha. Em 2006, um avião da empresa foi envolvido em um acidente com 154 mortos. No ano seguinte, a empresa comprou a tradicional Varig. Mas o que, nos primeiros meses, foi motivo de orgulho, transformou-se em um peso para a companhia. Com aviões antigos e estrutura obsoleta, os voos intercontinentais da Varig deram prejuízo e frearam o crescimento da Gol (em 2008, a empresa



PAULO PINTO, AE

Em poucos meses, Constantino montou do nada o que é hoje a segunda maior empresa aérea do país

registrou prejuízo de R\$ 1,23 bilhão, agravado pela crise econômica mundial).

Segundo Paulo Sampaio, diretor da consultoria Multiplan, o episódio revelou um traço da personalidade de Constantino que se reflete na companhia: o pragmatismo.

– É uma empresa extremamente profissional. É a mais profissional das companhias. O único erro deles foi a falta de experiência para operar as rotas intercontinentais. Mas ele teve a coragem de cancelar tudo. Não ficou insistindo no erro – diz Sampaio.

O empresário que tomou a difícil decisão de deixar a Varig no chão para estancar a sangria financeira lembra o piloto que, quando perdia corridas, não lamentava o insucesso.

– Ele era assim: vamos para a próxima e tentar ganhar. Ele nunca vai perder a vontade de ganhar – diz Dragão.

Na Stock Car, Constantino chega como piloto profissional, salienta Nasr. Não há tratamento diferenciado e o empresário não mis-

tura as atividades: os logotipos das empresas da família não estão no carro nem no macacão. Constantino não usará as relações de negócios para trazer patrocínios à equipe. Seu contrato é igual ao de Claudio Ricci, outro piloto da Crystal Racing Team.

– Se houver orçamento, eles vão receber. Eles têm 90% de chance de ter salário – diz Nasr.

Mesmo com a queda nas ações da Gol ocorrida durante a crise global, é difícil imaginar Constantino aguardando o contracheque da equipe. Em 2007, foi apontado pela Forbes como o 840º homem mais rico do mundo, com fortuna de US\$ 1,1 bilhão.

alexandre.santi@zerohora.com.br

LEIA MAIS NA  
PÁGINA CENTRAL

Ex-vice-campeão sul-americano de Fórmula-3, ele volta às pistas este ano na Stock Car



DUDA BAIRRO, STOCK CAR IMAGE BANK, DVG



MENOS INVESTIMENTO E MAIS LUCRO PARA SUA EMPRESA. VAI SER SIMPLES ASSIM.