

# Ao mestre, com carinho

## UM TRIBUTO AO GRANDE EUGÊNIO MARTINS

**E**m 1955, na primeira aula do meu curso de agrimensura no Mackenzie, descobri que um dos meus colegas de classe era o Tito Lívio, irmão do meu ídolo, o piloto Eugênio Martins. Interessadamente, ocupei a carteira a seu lado. O assunto era só corrida de automóvel. Eles moravam em São Paulo, na rua Groenlândia. Quando o Tito abriu a garagem, eu quase caí sentado. Lá estava a imbatível mecânica nacional Maserati-Jaguar. O Tito, para me impressionar ainda mais, deu uma ruidosa volta pelo quarteirão. Assim começou a amizade profunda com aquele que seria meu grande mestre e dileto amigo.

Ao longo da vida, tive a oportunidade de apreciar a extraordinária participação de Eugênio Martins no automobilismo e na história do automóvel brasileiro. Ansioso, com inteligência incomparável, era difícil conversar com ele. Falava de vários assuntos ao mesmo tempo, sempre voando mais alto. Suas idéias eram fantásticas e davam certo. Com cultura ilimitada, ele lia tudo sobre preparação de carros de corrida. E não largava sua reguinha de cálculo, interferindo sempre junto aos mecânicos e preparadores da época.

**O grande acontecimento** do momento era o projeto do Wilson Fittipaldi, a primeira Mil Milhas Brasileiras, quando o Eugênio Martins, em dupla com Christian Heins, bolou um VW-Porsche de 1500 cm<sup>3</sup>, preparado por Jorge Lettry. Com ele, Eugênio e Heins tiveram participação fantástica, superando as tradicionais carreteras. Só não venceram porque se rompeu um cabo de acelerador nas últimas voltas, mas deu para fazer um segundo lugar. Na segunda Mil Milhas, lá estava novamente o Eugênio com o Ciro Cayres, com um DKW 1956. Era a primeira vez que um carro nacional participava de competição no Brasil. Em 1958, na terceira Mil Milhas, aproveitando a importância e o sucesso da prova, a Vemag contrata Jorge Lettry e monta a primeira equipe oficial de fábrica, apresentando três carros e seis pilotos convidados para dirigi-los. Eugênio articulou a inclusão de um quarto carro na equipe oficial. Era um carro da Serva Ribeiro (maior revendedora Vemag do Brasil), o mais rápido da equipe. Desafiando

os limites de segurança, o Eugênio fez o carro parecer mais um queijo suíço, de tão "aliviado". Minha primeira grande oportunidade foi aí, quando ele me convidou para ser seu co-piloto. Ponteamos a prova por muito tempo. Com problemas mecânicos, ficamos pelo caminho. Mas foi o momento mais importante da minha carreira. O Eugênio me deu a oportunidade de guiar um dos melhores carros do Brasil, me orientando e me preparando para isso. Meu futuro estava traçado.

Quando a Willys planejava montar a fábrica dos Interlagos e formar o departamento de competição, lá estava novamente o Gran Martin, como também era chamado, articulando com o Christian Heins o nascimento da predestinada equipe Willys.

Chico Landi tinha Eugênio como seu anjo da guarda. Na época os dois se associaram ao Toni Bianco e construíram monopostos equipados com motores Renault, Simca e Alfa Romeo, além de um DKW que eu comprei e vendi depois para a Vemag. Posteriormente, a fábrica contratou o Anísio Campos, que projetou o Carcará nesse chassi e estabeleceu o recorde brasileiro de velocidade – de 213 km/h.

Luiz Antonio Grecco era outro amigo inseparável do Eugênio. Não esqueço quando ele chegou na minha casa com Chico Landi em uma caminhonete Chevrolet, onde estava escrito no vidro: "Movido a energia solar renovável". Era um carro a álcool. "Este é o futuro para o Brasil. Quem tiver uma fazenda de cana será dono de um poço de petróleo." Após alguns anos o álcool era uma realidade.

Eugênio Martins, Geninho ou Gran Martin viveu intensamente e jamais será esquecido. Com idéias e projetos tão ousados, ele jamais será entendido na plenitude. E suas histórias, tão fantásticas e pitorescas, nunca serão esquecidas. Orgulho-me de ter desfrutado de sua amizade e pretendo aqui, simbolicamente, representar toda a sociedade do automobilismo. **QR**



**Eugênio, no carro que deu origem ao Carcará**