



“O garoto”

QUEM PODERIA IMAGINAR QUE O MENINO ATREVIDO, RECÉM-CHEGADO À EQUIPE WILLYS, IRIA MUDAR O DESTINO DO AUTOMOBILISMO NACIONAL?

No começo da década de 60, Christian Heinz era o grande ídolo admitido pela Willys para dirigir o departamento de competição. Com sua morte em Le Mans, em 1963, foi substituído de forma surpreendente por seu secretário, o predestinado Luiz Antônio Greco. Uma de suas primeiras atitudes foi me contratar, com argumentos irresistíveis, revelando-me ser sua intenção montar o maior time do Brasil. Dentre a garotada disponível, ele convidou de uma só vez José Carlos Pace, Francisco Lameirão e Carol Figueiredo, já contando com o também jovem Wilsinho Fittipaldi e o experiente Luiz Pereira Bueno. Algum tempo depois debutou na equipe um garoto chamado Emerson Fittipaldi. Naquela época, pensar em correr na Europa já era uma ousadia. Fórmula 1? Ora, isso não era para o nosso bico.

Passados mais de 40 anos, ainda me emociono quando recorro ter feito parte daquele grupo de garotos que escreveria o futuro do automobilismo brasileiro. Quem poderia imaginar que o caçula, o humilde Emerson, seria um dos próximos campeões mundiais?

Lembro-me de uma prova dos Mil Quilômetros de Brasília. Era o Greco que determinava quem iria largar em cada carro. Na hora do anúncio, o estreante Emerson pediu entusiasmado: “Me deixa largar...”. Ao que seu companheiro Chiquinho Lameirão retrucou, indignado: “O que é isso, menino? Agradeça por estar correndo comigo!” Até hoje nós rimos com a ironia do destino. Outra vez, num treino em Jacarepaguá, eu pilotava o Mark I e o Emerson e o Wilsinho, que tinham equipe própria, haviam construído o protótipo Fitti-Porsche, o carro mais rápido da época. No meio do retão, olho no espelho e vejo o Fitti-Porsche cor-de-abóbora chegando. Resolvi não dar moleza e freei no limite dos limites. Mas no meio da curva tive que dividir a trajetória aos esfregões, porém saímos ilesos. Mais tarde, no box, encontrei o Wilsinho e, quando soube que era o Emerson que pilotava, me ofendi e disse: “Diga àquele moleque que para me passar no fim da reta ele

precisa aprender a frear na minha frente!” Emerson, como sempre, deu um discreto sorriso e deixou pra lá, tornando ainda maior este embaraço que me acompanha até hoje. Como eu podia imaginar que estava diante daquele que resgataria o amor-próprio de todos nós?

Antes da era Emerson, a presença de um piloto brasileiro em qualquer prova internacional era rara ou inexpressiva. Apesar da competência, estávamos distantes da credibilidade essencial para alcançar as oportunidades. Alguns até conseguiram bons resultados, em especial nosso fantástico Chico Landi, que chegou a vencer o Grande Prêmio de Bari de 1948, que o consagrou e o tornou muito conhecido na Europa.

No fim da década de 60, os irmãos Wilsinho e Emerson Fittipaldi elaboraram um plano para correr na Europa. Os recursos se resumiam ao resultado da venda de um Porsche, além de discretas colaborações de empresas e de alguns amigos. Daí partia para uma predestinada missão o jovem que levava uma boa vida no Brasil. Morando num palacete no Morumbi e frequentando a alta roda da sociedade, ele teve de se submeter à simplicidade do início de carreira na Europa. Mal-acomodado, trabalhou como mecânico para poder sustentar a ascensão. Quem poderia imaginar que aquele garoto estava abrindo uma trilha para pilotos brasileiros em direção ao outrora quase intransponível caminho para a F-1?

Com Emerson campeão mundial em 1972, iniciou-se uma nova era. Os brasileiros conquistaram vitórias e campeonatos em praticamente todas as categorias. Foram oito de F-1 e um de esporte-protótipo, fora as cinco vitórias na 500 Milhas de Indianápolis, a primeira do próprio Emerson. Para os mais consagrados pilotos, uma vitória nessa prova é a glória total, pois se trata do maior evento esportivo do mundo, com um público ao redor de 500 000 pessoas.

Com a emoção e o privilégio de ter convivido com Emerson, eu me pergunto: será que sem ele as coisas teriam sido assim?