



Rápido e breve

SÓ A SIMPLICIDADE ERA MAIOR QUE O TALENTO DE JOSÉ CARLOS PACE, O MOCO

POR BIRD CLEMENTE

ERA 1973, meu amigo e ex-piloto Lauro Romano me convidou para dar um giro no seu helicóptero. Era dia de treino de classificação do GP Brasil em Interlagos. Sobrevoando o autódromo, eu me esforçava para identificar os Surtees do José Carlos Pace, o Moco. Era um pontinho azul-marinho... e lá estava ele, na Fórmula 1. Permissão concedida, pousamos ao lado dos boxes. Cheguei ao encontro do Moco sem maiores dificuldades e nos envolvemos num emocionado e longo abraço, que continha as lembranças do período de tantos sonhos e riscos para ele ter chegado até ali. Num sussurro, ele desabafou:

— Cara, eu consegui!

Foi um momento fantástico. Lá estava eu diante do terceiro piloto da equipe Willys a chegar à Fórmula 1. O Emerson era o campeão mundial, o Wilsinho já estava lá e, agora, o Moco. Era demais!

Até hoje fico emocionado com o papel da equipe Willys no automobilismo brasileiro. O Luiz Antônio

Greco estava iluminado quando selecionou aquele time de predestinados garotos que iriam se envolver com corridas internacionais. Somente eu e o Carol Figueiredo não tivemos essa ousadia. O Chiquinho Lameirão e o Luizinho Pereira Bueno também fizeram sucesso por lá.

O Moco sempre carregou o perfil de talentosa e competente coragem, qualidade que o tornou um piloto muito rápido e que se adaptava facilmente a qualquer carro de corrida. Porém, ao longo de sua carreira, sempre foi prejudicado por sua simplicidade. Desprovido de egoísmo e arrogância, era muito querido pelo grupo. Muitas vezes, para não magoar parceiros e amigos, ele renunciava aos próprios interesses sem pensar nos eventuais prejuízos que poderia vir a sofrer. Seu prestígio na Fórmula 1 cresceu rapidamente e se consolidou quando se tornou piloto da Brabham. O emergente Bernie Ecclestone e o engenheiro-revelação da época, Gordon Murray,

eram seus poderosos parceiros e apostavam tudo nele. Sua vitória no GP do Brasil de 1975 prenunciava seu destaque no campeonato mundial.

A Brabham havia projetado o Alfa Romeo BT-45, um dos carros mais velozes e competitivos do campeonato. O Moco visitou a mim e ao meu irmão Nilson e nos confidenciou discretamente a sua disposição de conquistar o mundial.

— Chegou minha hora. Tenho que aproveitar. E preciso de um de vocês ao meu lado. Me sinto muito sozinho. É fundamental um amigo me informar em tempo real as marcas durante a classificação, além do clima e bate-papo nos boxes enquanto eu estou no carro, pois nesse momento é que acontecem as coisas importantes.

Diante do apelo sincero, meu irmão, seu dileto amigo, se dispôs a acompanhá-lo. Naquela época não havia as informações exibidas por computadores portáteis aos pilotos durante os treinos de classificação e o circuito ainda não era dividido em trechos parciais de voltas. E era necessário captar todos os falatórios dos boxes. Essas eram as informações indispensáveis. O Nilson lembra com muita emoção a expressão nos olhos do Moco dentro do capacete, que revelava a ansiedade e o alívio ao receber dentro do carro aqueles bilhetinhos, que continham, além dos seus próprios tempos de classificação, os de seus principais concorrentes nas rápidas paradas de box. Foram as últimas provas de que Moco participou. Sua morte precoce chocou de maneira brutal o Brasil. Perdíamos um potencial campeão mundial. Por ironia do destino, a Brabham, preencheria aquela lacuna com outro brasileiro, Nelson Piquet, que se tornaria campeão mundial.

O brasileiro tem mesmo a memória curta. As lembranças e manifestações não são proporcionais à representatividade de José Carlos Pace, o “Moco”. Se sua história fosse devidamente contada, esta geração entenderia por que nosso principal circuito não se chama mais Interlagos. Que seu busto no autódromo que leva seu nome simbolize a glória imortal do brasileiro que foi um dos maiores pilotos que o mundo conheceu. **QR**



Pace foi o terceiro piloto da Willys a chegar à F1