



PIERO GANCIA, O PIONEIRO

O modelo GTA da Alfa Romeo immortalizou Piero Gancia e seu fi companheiro, Emilio Zambello

Falecido no fim de outubro, ele foi o primeiro campeão brasileiro de automobilismo

por Paulo Lava e Bird Clemente • edição Rafael Munhoz
fotos Arquivo Bird Clemente/Emilio e Silvio Zambello



Piero, Graziela Fernandes, piloto de competição brasileira, e Emilio Zambello

O meio automobilístico brasileiro está de luto desde domingo, 31 de outubro, com o falecimento de Piero Gancia, 88 anos. Nascido em Turim (Itália), Piero tomou gosto pelo esporte ao assistir a diversas corridas em sua cidade natal. E, registre-se, seu aprendizado ao volante iniciou-se ainda na infância, graças a um motorista de sua família. Aliás, anos mais tarde, em 1988, Gancia revelou que apreciava efetuar manobras em ruas de uma localidade próxima a Turim e que seu ídolo era Tazio Nuvolari, famoso piloto da equipe Alfa Romeo. A marca faria parte da vida esportiva de Gancia já a partir da década de 1960, ocasião na qual mudou-se para o Brasil, visando gerenciar as atividades da marca, ao lado de outro negócio de sua família (Fratelli Gancia, indústria vinícola). Na bagagem, um diploma de aprovação no curso de

pilotagem de Piero Taruffi (conhecido piloto italiano, campeão da Mille Miglia de 1957) e o confesso desejo de praticar automobilismo no Brasil – por motivos óbvios, ao volante de modelos da Alfa Romeo.

Sua estreia aconteceu na primeira edição da prova 12 Horas de Interlagos. Realizada no dia 25 de janeiro de 1962, a corrida, vendida por dois astros da época, Chico Landi e Camilo Christóforo (JK), teve como destaque a pilotagem aguerrida de Gancia que, em dupla com Celso Lara Barberis, não alviou o acelerador, mesmo tendo seu para-brisa atingido por uma pedra. No final, o 5º lugar e o desejo de fazer ainda melhor em outras competições. E assim o fez: prova disso foi o bicampeonato paulista de automobilismo (em 1965 e 1966), a conquista do primeiro título do primeiro campeonato brasileiro de automobilismo (certame oficial da CBA, composto por provas de endurance, realizado

em 1966) e um consagrador 1º lugar em sua última participação como piloto, por ocasião da Temporada Sul-Americana de Automobilismo (realizada nos dias 1, 2 e 3 de maio de 1970, ao volante de um Alfa GTA, Piero, junto de Renato Catapani, teve uma atuação soberba). Tudo isso sem falar nas diversas vitórias em provas de média e longa duração Brasil a fora – sua equipe, Jolly/Gancia, fazia frente às poderosas Vemag e Willys (houve ocasiões nas quais o repartido corse dividia-se em provas realizadas em lugares distantes e, mesmo assim, voltava para casa com troféu: foi o caso do ocorrido no dia 22 de outubro de 1967, quando Ubaldo Lolly sagrou-se vencedor da prova 300 Milhas de Goiânia, ao passo que o companheiro de pilotagem de Gancia, Emilio Zambello, havia vencido, no mesmo dia, a prova 4 Horas de Curitiba).

Mas não foi apenas pilotando carros de turismo que Piero tornou-se referência quando o assunto é automobilismo. Para muitos, ficará a lembrança de sua atuação frente à Confederação Brasileira de Automobilismo. Entre 1987 e 1989, sob seu comando, a entidade voltou a obter reconhecimento internacional junto à FIA. Prova disso é a homologação para que o campeonato brasileiro de Fórmula 3 proporcionasse ao seu campeão a "superlicença". Além disso – algo que poucos sabem –, ao final de 1988, Gancia utilizou-se de toda sua diplomacia e amizade com Bernie Ecclestone para evitar o cancelamento do GP do Brasil do ano seguinte. Isso mesmo: Gancia conseguiu convencer o "big boss" da F1 de que a prova não poderia ser cancelada "sem mais nem menos". Histórias como essa, sem dúvida, renderiam um livro. RACING, por sua vez, compartilha com sua família e com a comunidade automobilística gaúcha esse triste acontecimento. Ciao, signore Gancia...

MEMÓRIAS DE BIRD

Dias após a morte de Piero, Bird Clemente escreveu uma carta com memórias e histórias do amigo. Confira, a seguir, alguns trechos deste relato do ex-piloto:

— O fidalgo italiano, filho do industrial Carlo Vallarino Gancia e da Marquesa Spinola, casado com Lulla Gancia, ela filha dos Condes Salvadori di Wiesenhoff, com a qual morou no Castelo di Canelli, de propriedade da família Gancia no Piemonte a 70 quilômetros de Turim, antes de virem para o Brasil. Para sorte nossa, quis o destino que, depois

de um ano no Uruguai, elegesse o Brasil para despejar o seu amor pelo automobilismo.

— Em 1987, na ocasião da eleição da diretoria da CBA, Carmine Maida, Fernando Calmon e Luiz Evandro Campos, o "Águia", ligam para o Piero, do Automóvel Clube Paulista, solicitando para que disponha o seu nome para a presidência da CBA. Piero respondeu que seria uma honra. Foi aí que se iniciou um movimento liderado também pelos pilotos Lian Duarte, Wilsinho Fittipaldi, Eugenio Martins, Atila Sipos, Paulo Gomes, Vito di Grassi, entre outros. Fizemos um manifesto, com abaixo-assinado pelos pilotos, encabeçado por Chico Landi e por mim.

— Enquanto lutávamos para internacionalizar o automobilismo brasileiro, as autoridades cariocas iam desmontando o que sobrava do Autódromo Nelson Piquet, em Jacarepaguá, e, creio eu, só se dariam por satisfeitos após sua total extinção. Resolveram utilizar o último elemento que lhes sobrava em seu arsenal de maldades como moeda de troca de suas loucas ambições. Resolveram chantagear o chefe da F1, Bernie Ecclestone, através do Piero. Ou apareceria uma certa soma de dinheiro para financiar a candidatura de um político, ou a F1 não iria mais correr no Rio. Piero perguntou ao representante do político se isto era verdade e se esta era a última palavra. Ao receber a resposta positiva Piero comunicou que assim sendo não mais haveria GP de F1 no Rio. Piero ficou assustado, pois não havia um plano B e não possuía nenhuma alternativa na manga do colete, mas resolveu peitar. Iniciou uma peregrinação nas várias capitais tentando persuadir algum prefeito a receber a F1. Foi aí que Piero resolveu dar sua última tacada indo falar com a prefeita Luiza Erundina, apesar do perfil da prefeita não casasse com a F1. Qual foi a surpresa quando a prefeita Erundina não só topou receber a F1 mas também aceitou o pedido da FIA para efetuar a reforma do autódromo de Interlagos.

Confira a carta, na íntegra, no site:
www.revistaracing.com.br

A AMIZADE DE EMILIO ZAMBELLO

De uma apresentação na pista de Interlagos, em 1961, Piero e Emilio fizeram uma sociedade e uma equipe de corrida, que marcou uma época em nosso automobilismo e na história da Alfa Romeo e da Ferrari no Brasil. Juntos com Giuseppe Perego e Manolo, criaram uma equipe pela qual passou muita gente boa, como Wilson Fittipaldi, José Carlos Pace, Chico Lameirão, Marivaldo Fernandes, entre outros. Era o ponto de encontro dos apaixonados por velocidade e carros, mas o que realmente marcou para as pessoas que conviveram com eles foi a amizade e o carinho durante esses 49 anos. Piero só fez mais uma ultrapassagem e está mais perto de Deus.

— Emilio, Silvio e Família Zambello



Alfa Romeo GTA, que a equipe Jolly mantinha para os dois pilotos titulares



Gancia encontra amigos dos velhos tempos no autódromo de Interlagos



Piero foi um dos nomes que mais impulsionaram o automobilismo nacional