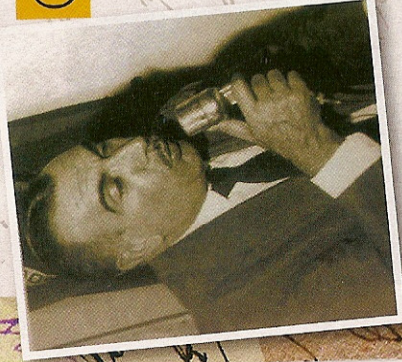


CARTAS DO BIRD

racing@motorpressbrasil.com.br



Elói Gogliano - Tajeta Postal

CARO AMIGO "BARÃO" FITTIPALDI

Está me fazendo bem escrever para você. Este retrospector me assusta, é muita coisa. Chega parecer um sonho. Quem conhece as histórias do automóvel e do automobilismo brasileiros entende por que elas se agigantaram ao longo dos tempos; tornando o Brasil o quarto maior mercado de automóveis do mundo, além de termos conquistado, entre tantos outros, oito campeonatos mundiais de Fórmula 1 e seis vitórias no maior evento esportivo do mundo, as 500 Milhas de Indianápolis. E, quem sabe das coisas, certamente se lembra de que foi você o protagonista mais importante, naquele início da carreira de radialista, e, depois, o empresário que ensinaria os brasileiros a fazer o automobilismo ser interessante para quem organizava; promovia, patrocinava, assistia e, especialmente, para os pilotos que dele participavam.

Acho que o primeiro espirito foi em 1948, com a inédita vitória internacional de um brasileiro, quando Chico Landi venceu o GP de Bari, na Itália, pilotando um Ferrari. Vocês estavam longe, mas com você, ele tinha o melhor companheiro possível. Foi muito importante a primeira transmissão intercontinental daquele momento, e quando nós poderíamos imaginar que, do mesmo modo, você também narraria, 34 anos depois a vitória do "Rato" em Monza, o primeiro campeão mundial brasileiro de F1, seu filho Emerson? Não dá para acreditar...

A Mille Miglia era a mais famosa e pitoresca prova do automobilismo europeu daquela época e, na esteira da inspiração, se descobriu a sua pretensão, mas apesar de tudo, foi possível realizar a "Mil Milhas Brasileiras", em Interlagos. Aquele seria o principal instrumento que traria os recursos para a projeção do automobilismo na história do automóvel e trampolim para os pilotos de carreira. No reflexo da cultura e dos recursos atuais, fica surpreendente a avaliação da ousadia e superação das dificuldades para a difícil e complexa organização; tratando-se de um autódromo fechado.

A Mille Miglia era uma prova de estrada, com paradas para controle de passagem em várias etapas, o piloto normalmente era acompanhado por um navegador e o público se espalhava ao longo de todo o trajeto em Brescia-Roma-Brescia. Na contrapartida, Interlagos, na precariedade daquela época, receberia um público que o automobilismo brasileiro jamais havia visto; estimado em cerca de 100 000 pessoas. Era difícil controlar aquele mandarê de gente. Constato até hoje e fico comovido com os relatos minuciosos, saudosos e entusiasmados de muitos daqueles que lá estiveram.

Na execução do projeto, você se uniu a Elói Gogliano, presidente do Centauro Motor Clube, que seria seu dileto e melhor companheiro nas realizações daquele predeterminado evento, que ficaria conhecido como a prova de gala do automobilismo brasileiro.

A primeira edição foi em novembro de 1956, mês e ano em que era também lançado o DKW Vernag, que, para tanto, já contava com o parque da indústria de autopeças. Estas, às dezenas, formariam um grupo de patrocinadores que viabilizaria os recursos para custear a complexa, cara e inédua organização, que envolvia a segurança do público, dos boxes e da pista, a equipe de cronometristas, assistência médica, bombeiros etc.

Para a segurança na pista, nas primeiras edições, você conseguiu a colaboração do Exército, que montou barracas de campanha nos lugares estratégicos do circuito. Soldados treinados operavam rádios comunicadores com uma central no boxe, bem como portavam lanternas com as cores verde e vermelha, sinalizando para nós pilotos qualquer perigo ou acidente naquelas madiugadas nevoentas de Interlagos. A cronometragem é memorável. Envolvia o controle de 45 carros, que largariam numa prova de 201 voltas, feita no olho e na mão. Utilizavam um mapaõ, sem os recursos atuais da era digital. Era um trabalho que exigia muita concentração e um necessário rodízio da equipe.

Nos boxes, havia o risco de muita gasolina, e ao longo da pista se distribuíam postos de bombeiros e ambulâncias. Interlagos daquela época era muito vulnerável e não faltavam cachorros, cavalos e corujas na pista. O público também se movimentava e nós, pilotando, vivíamos entre sustos. Eram inevitáveis os acidentes.

Para avançar o sucesso e a colaboração de patrocinadores, você se virava e começava a divulgar a prova pelo menos um mês antes na Rádio Panamericana e, posteriormente, na TV Record, consolidando a expectativa para o grande evento, em especial no seu programa de automobilismo diário "Rodando pelo Brasil", sempre ao som do Hino das Mil Milhas. Para aumentar os interesses dos patrocinadores, dos preparadores e dos pilotos, com sabedoria você adotou o regulamento Turismo Carretera. Basicamente, a preparação era livre, desde que chassi, carroceria e motor fossem da mesma marca. Esta categoria foi de onde surgiu o pentacampeão de F1 Juan Manuel Fangio. Próximo da fronteira, o automobilismo gaúcho adotou o Turismo Carretera, e para garantir o grid da primeira edição, você soube como atraí-los. A largada noturna, sempre com mais de quarenta carros, era um espetáculo inesquecível. O público vibrava.

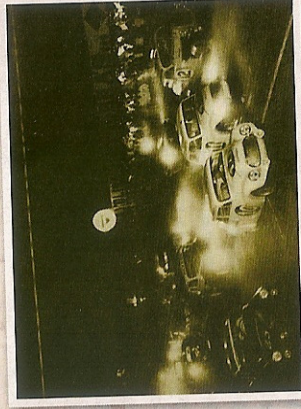
Além dos valiosos prêmios, as indústrias de autopeças que patrocinavam, forneciam seus produtos gratuitamente aos concorrentes, que promoviam e testavam pistões, anéis, juntas, lonas de freio, entre tantos outros, além de desconto em pneus Pirelli especiais e gasolina.

O vencedor das Mil Milhas recebia uma réplica do Troféu Bardahi, de 2m de altura, com a inscrição "Glória Imortal ao Vencedor das Mil Milhas Brasileiras". E era mesmo, todos desejavam vencê-la.

Todos nos surpreendemos com o sucesso das Mil Milhas Brasileiras e inicia-se uma nova era com a realização de muitas provas longas. Varar a noite em Interlagos se tornou um hábito do público. As indústrias de automóvel e peças descobrem a competição como uma grande vitrine, e, ao longo do tempo, praticamente todas as fábricas montam seu departamento de competição e o automobilismo se profissionaliza e começam a surgir os pilotos de carreira.

O nome Fittipaldi se torna uma grife e, você, o chefeão do clã, com os filhos Wilson e Emerson disputando o mundial. E, depois, seu neto Christian e, agora, seu bisneto Pietro. Você se tornou o homem mais importante da história do automobilismo brasileiro, não somente por ser o pai do primeiro brasileiro campeão de F1, mas por ter sido o intrépido radialista que se tornou empresário, criando o instrumento mais importante para o desenvolvimento do automobilismo tupiniquim.

Melhor do que ninguém, meu amigo Carlos Montagnet, nosso competente e simpático diretor de provas das principais corridas no Brasil, para avaliar na plenitude tudo que estou falando. Como eu gostaria de contemplar um papo teu com o Montagnet sobre organização, segurança e direção de provas. Seria cômico e pitoresco. Acredito que, naquela época, sem recursos e conhecimentos, você não tinha com quem conversar, mas desfrutava da eficiente colaboração do seu dileto companheiro e saudosos amigo Elói Gogliano. Acredito que, sendo um dos mais velhos protagonistas desta história, eu possa simbolizar os pilotos de todos os tempos e agradecer ao "BARÃO", chefe do clã Fittipaldi, O HOMEM MAIS IMPORTANTE DA HISTÓRIA DO AUTOMOBILISMO BRASILEIRO.



Veja mais entre eles

www.birdclmente.com.br