

CARTAS DO BIRD



CARO WILSINHO FITTIPALDI

Quando cumpro a missão de escrever o meu livro com as nossas histórias, em muitos momentos me perguntei se aquele trabalho não estava focado em uma avaliação equivocada e egoísta. Será que a história do nosso trabalho foi tão importante? Mas só consegui avaliar o tanto pelo interesse provocado nos leitores e pelos depoimentos elogiosos dos mais renomados historiadores e jornalistas, mas só tive certeza quando eu lhe disse: eu vivi muito, mas não fui tão longe como você e gostaria de saber qual foi a melhor época da sua vida e, como de costume, após um momento de reflexão, percebi nos seus olhos marejados que contagiaram os meus, na força daquele momento, quando você respondeu: "Foi na Willys".

Sem dúvida, foi na época da Willys. Nossa! Eu jamais poderia imaginar que depois daquela vida alavancada na cumplicidade da carreira do Emerson, na sua participação na Fórmula 1, você me dissesse uma coisa desta. Esse episódio aconteceu no almoço quando nós estávamos rodeados pelo Emerson, Reginaldo Leme, Alex Dias Ribeiro, Lian Duarte e meu filho Bruno, naquela cerimônia após a volta simbólica que o Emerson deu com o Lotus 72 do primeiro campeonato mundial dele nas marginais em São Paulo.

Eu fico impressionado com a predestinação da maioria dos gênios que nos acompanharam desde as primeiras aventuras na juventude até os nossos cabelos brancos, quando nossas histórias nos tornaram interessantes.

Você se lembra das reuniões nos finais de semana em Interlagos, quando, rodeados por fantásticos Ferraris, Maseratis e Porsches, curtíamos um relacionamento distante e informal com os nossos heróis Ciro Cayres, Christian Heins, Camillo Christóforo, Eugênio Martins, Celso Lara Barberis, Cláudio Daniel Rodrigues, entre outros? Ficou muito marcado em minha memória você adolescente e o Emerson uma criança, sempre acompanhando o já poderoso "Barão", o seu pai Wilson Fittipaldi. E vai se cumprindo o destino.

A lembrança do postinho no Pacaembu, do primeiro Drive-in Totem e, depois, o Deck, pontos de encontro dos corredores de automóvel antes mesmo das pistas. Nós nos reuníamos eu, você, Emerson, "Moco", "Águia", Geraldo Meirelles, Plínio e Bubi Loureiro, "Marinho", "Cacaio", "Zizo", Anísio Campos, "Chico" Lameirão e tan-

tos outros que se celebrizaram. Você e o Emerson eram frequentadores assíduos dos rachas ilegais no Morumbi, eu já guiava pela Vemag e morria de medo de me envolver com essas maluquices.

Não me esqueço de uma dessas suas maluquices, quando, no momento em que eu estava diante do seu pai com meu companheiro Luiz Pereira Bueno fazendo a inscrição para a minha primeira Mil Milhas, em 1958, você recebeu um telefonema, na nossa frente, e ficou sabendo que você, menor, sem carteira, numa ocultação escapada, havia demolido o majestoso Cadillac Deville dele na Av. Pacaembu, descarregando a sua fúria em cima de mim, e, com as enormes sobranças arqueadas e o dedo no meu nariz, falou em voz alta, "Vocês são uns moleques! Vou contar para o seu pai que você está aqui!". E quis o destino que, até antes de você ser o meu companheiro de equipe e rival, já começasse a me criar problemas ao acabar com o Cadillac do Barão...

O DKW foi o primeiro carro brasileiro, a Vemag montou um departamento de competição, Jorge Lettry era o primeiro chefe de equipe e eu e o Marinho, seus pilotos. Naquela época, você, ainda sem carteira, tinha uma Vemaguet verde. Seu pai tinha uma casa no Saco da Ribeira, em Ubatuba, cujo acesso era por uma estrada de chão batido a partir de Caraguatubá. Meu pai havia dado para mim e para o meu irmão dois terrenos pé na areia na praia da Enseada, e fomos para lá a bordo do meu fantástico DKW F-91, quando nos envolvemos numa aventureira viagem, sob uma forte chuva que tornou aquele precário caminho tão lamacento que o DKW parou. Abrimos o capô, o motor parecia um tijolo de tanta lama e só você poderia ter a ideia de urinar sobre ele, seguido do Emerson e de mim e, não sei como, demos a partida, o motor pegou e chegamos lá. Na volta, naquele serpenteado da serra de Caraguatubá, lembro do Emerson, no banco traseiro, se apoiando com os braços abertos e provocando: "Baixa a bota!". E o F-91 tinha que aguentar.

Construí uma pequena casa na enseada e comprei uma lancha 21 pés do garotão Eduardo Souza Ramos. O pai dele era sócio da Carbrasmr, mas levei a lancha para Ubatuba só por mar, já que a estrada era muito ruim. A dificuldade foi arrumar um companheiro, e só consegui convencer o Luiz "Turbina", operador do dina-



Wilson na época em que correu pela Copersucar



Na temporada de 1973, quando competia na Fórmula 1



Nomes importantes. Dentre eles, Wilsinho e Bird



No pódio com José Carlos Pace e Emerson Fittipaldi

mômetro na Vemag, a vir comigo. Quando você soube, não deu outra: "Eu vou também". "Que bom, já temos onde ficar confortavelmente", pensei. Só que, no dia seguinte, o Barão ligou e disse: "Estou sabendo desta sua ideia maluca, só que se você levar o Wilsinho eu vou catar os dois!". Que culpa eu tinha de você querer vir comigo?

E, por ironia do destino, você, além do automobilismo, se envolveu na pilotagem dos mais fantásticos barcos de corrida na Europa, ficando gravada na minha memória aquela história que você me contou na fazenda do "Tite". Nas vésperas de uma temporada do campeonato europeu, quando você se comprometeu na parceria com o Didier Pironi, em um ocasional encontro com o Jacky Ickx ele o influenciou profundamente. "Wilson, você já viveu as maiores aventuras possíveis e está inteiro. Essa ideia não é boa. Pula fora". A consciência pesou, perturbou o teu sono e foi difícil para você explicar ao Pironi que desistiria. E, para variar, eu compartilhei a sua emoção neste relato quando me contou que foi nesta regata audaciosa que o Pironi morreu. Seu anjo da guarda também é campeão.

Até hoje, quando mentalizo, fico surpreendido pelo desdobramento do nosso relacionamento, desde o primeiro capítulo de sua carreira: quando você me apareceu com o simpático companheiro José Rodrigues, que possuía um DKW de cor Coral. O plano era participar de uma prova longa em Brasília. O amigo preparador Antônio Reis lhe emprestou um motor de corrida e, não sei como, você pôs na tua cabeça que eu ia dispor o meu DKW, da frota da Vemag para o meu uso particular, que tinha quase todos os equipamentos de competição, para que você o usasse na prova. Como se todo o desenvolvimento e preparação que estavam naquele carro fossem meus. "Wilson, isso tudo é segredo do departamento de competição, se o Jorge Lettry e o pessoal da Vemag souberem que eu lhe emprestei, eles me põem na rua", eu disse.

Mas depois de uma semana torturado e sem sossego, não resisti: escondemos aquele famoso carro branco nos fundos daquele palacete do Barão da Av. Rebouças, onde vocês moravam. Daquela maneira, você venceu sua primeira corrida, eu só revelei isso no programa "Linha de Chegada", que fizemos 40 anos depois, com o Marinho ao nosso lado, que, de olhos arregalados, se surpreendeu, e o Jorge Lettry certamente era um telespectador enfurecido.

Tempos depois, você já estava na equipe Willys quando ouvi no rádio do meu carro que o Christian Heins havia morrido em Le Mans. Fiquei atônito e fui para o Frevinho, nosso local de encontro na Rua Oscar Freire. Você chegou em seguida e curtimos a dor daquele momento sem comentários. Muito pouco tempo depois, eu fui para a Willys, preenchendo a

lacuna da perda do mais prestigioso piloto daquela época. Início de uma nova fase do automobilismo nacional, quando a minha contratação foi contemplada com benefícios e o primeiro salário para um piloto brasileiro. Assim como você, eu também digo que foi a melhor época da minha vida, eu iria fazer parte da maior academia de pilotos que já houve no país. Foi uma época muito difícil. Para justificar o meu salário, eu tinha que matar um leão por dia. Você era o meu maior problema, ainda bem que, naquele momento, eu estava muito afiado, mas a barra era muito pesada, e só aliviou quando eu condicionei a continuação do meu salário e benefícios, além dos Renault 1093 de frota, para uso particular a você e ao Luizinho.

O Greco dispunha dos pilotos que iriam escrever a história e, de maneira descontrolada, abusando da sorte e dos limites, jogava um contra o outro, amplificando a competência que materializou os sonhos daqueles jovens que se tornariam estrelas dos campeonatos mundiais de Fórmula 1.

Os projetos de vocês sempre foram alavancados. Como construtores, os sensacionais Kart Mini, os Fitti-Vê, o protótipo Fitti-Porsche, que eu chamava de "cenoura atômica", o carro mais rápido do Brasil, recordista de Interlagos e, finalmente, os Copersucar, que carecem de uma história bem contada da vocação da família Fittipaldi também na construção e desenvolvimento de carros de corrida para o merecido e justo orgulho dos brasileiros.

Pelo seu temperamento tímido, mas atrevido pelo tanto que você guiava e tinha disposição para se atirar, e pela sua sincera cara de pau, sem dúvida era o apontador mais engraçado da turma. O Moco era tua principal vítima, como se você soltasse o rojão e fizesse ele correr atrás da vareta. E ele ia... Por tudo isso você se tornou o principal protagonista das histórias do meu livro, provocando a única observação do presidente Claus Hoppen, da Mahle Metal Leve, minha patrocinadora, que foi: "Por que o capítulo 'Eu e o Wilsinho' é tão maior do que o 'Eu e o Luizinho'?". E a minha resposta foi simples: "O bom e competente amigo Luiz é recatado e de pouca conversa, nós nunca sabíamos o que ele estava pensando, e não rolou tanta coisa, enquanto o Wilson absorveria um livro só para ele".

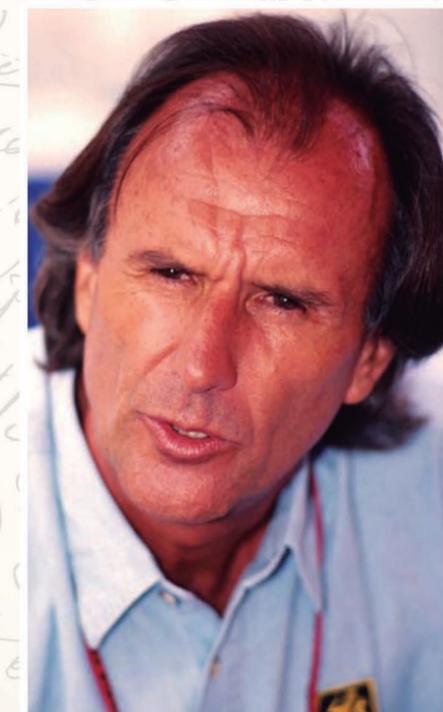
Quando eu terminei de escrever aquele capítulo, suas histórias pitorescas e fantásticas não podiam ficar de lado, questionei o Bob Sharp, meu amigo e assessor, sobre as consequências dos textos picantes, então resolvi me proteger da sua possível intolerância levando-o para o Emerson, que os leu entusiasmado e, depois de rir muito, me disse: "Ele é assim mesmo, é tudo verdade, não tira nenhuma palavra, está ótimo!".

Esta cumplicidade poderosa me aliviou e o livro foi para a gráfica. Você sabia disso?

Alguns tempos atrás, assisti aos programas "Linha de Chegada" com a sua família e no desdobramento das histórias com a passagem daquele Porsche zero-quilômetro que o Emerson destruiu e depois serviu de capital da carreira dele na Europa, e aí você, o Emerson e o Moco chegaram à Fórmula 1. O Emerson emplacou, o Moco morreu sendo a bola da vez e a sua participação no campeonato mundial, confirmando aqueles motivos circunstanciais que fazem o piloto talentoso ficar supersticioso quando falta a "sorte de campeão", sobrou competência e coragem, mas faltou o principal, porém. Você chegou lá, no último andar do automobilismo, e muito poucos patrimonizaram tanto para contar, mas eu já sabia. Quero escrever mais, mas o espaço acabou. Entre no meu site e leia o capítulo do meu livro "Eu e o Wilsinho" e veja muito mais. Vale a pena.

Com estima e admiração do amigo de sempre,

Bird Clemente



Veja mais



www.birdclemente.com.br

Acesse o vídeo