



O “BARÃO”

Wilson Fittipaldi, pai de Emerson, Wilsinho e da “abertura” do nosso automobilismo

POR BIRD CLEMENTE

A GRANDE expectativa para o Grande Prêmio do Brasil e a espetacular vitória de Felipe Massa sacudiram novamente o entusiasmo dos brasileiros. Especialmente os que querem de volta o espaço dos nossos super-heróis nesse palco elitista onde só se consagram os gênios superdotados, detentores, no limite da coragem, da perfeição física e da capacidade mental. O campeão mundial de Fórmula 1 simboliza, de forma estilizada, a imagem do homem perfeito, uma espécie de Flash Gordon.

Em tempos remotos, quando não tínhamos qualquer prestígio no automobilismo internacional, Chico Landi se consagrou ao vencer as dificuldades e o Grande Prêmio de Bari, no sul da Itália. Isso foi em 1948. Desde então, até a era Emerson Fittipaldi, foram vários os feitos nos bastidores que viabilizaram nossa presença consagrada nas pistas de todo o mundo.

Minha vida no automobilismo se desdobra entre as eras Chico Landi e Emerson Fittipaldi, época em que contemplei o trabalho fundamental para ampliar os horizontes do automobilismo brasileiro. E posso dizer sem medo de errar que Wilson Fittipaldi, o “Barão”, pai de Emerson e Wilsinho, foi o homem mais importante de nossa história nesse campo. O apelido veio quando o patriarca adotou o elegante bigodão, passando a ser assim chamado pelos companheiros da rádio Panamericana, hoje Jovem Pan.

Em 1956, quando eram produzidos os primeiros carros brasileiros, Wilson lançou a primeira edição das Mil Milhas Brasileiras. Ele dispunha apenas de Interlagos, o único autódromo deste país onde poderia ter lugar uma prova longa em circuito fechado, possibilitando a realização do maior evento automobilístico nacional até aquela época. Ao abrir espaços para publicidade ao longo do circuito, conseguiu atrair dezenas de patrocinadores, em especial a indústria de autopeças, que tinha

necessidade de se firmar naquele momento estratégico do Brasil no desenvolvimento de qualidade e promoção de vendas. Ele tinha então um programa diário de grande audiência na rádio Panamericana e, de forma inédita naqueles tempos, alavancava um grande patrocínio que permitiu a realização do megaevento, tornando-se o primeiro empresário nesse segmento.

Na época, as dificuldades para se trazer do exterior um carro de competição eram enormes, o que explica a regulamentação das carreteras, categoria já bem difundida no sul do Brasil por influência dos argentinos e que deu origem a Juan Manuel Fangio. O regulamento, que dava ampla liberdade na preparação do automóvel desde que o motor tivesse a mesma marca da carroceria, atendia aos interesses de todos naquele momento.

O sucesso das Mil Milhas foi tão grande que se popularizou como a prova de gala do automobilismo brasileiro. O grande interesse atraiu a participação oficial das fábricas de automóveis, que formaram as primeiras equipes oficiais e os primeiros pilotos de carreira deste país. Um majestoso troféu rotativo com 2 metros de altura consagrava numa plaqueta o vencedor de cada edição, que recebia uma miniatura com os dizeres: “Glória Imortal ao Vencedor das Mil Milhas Brasileiras”.

Ao longo dos tempos, praticamente todas as fábricas de automóveis no Brasil participaram oficialmente da grande prova, que atraía enorme público e congestionava todos os acessos ao autódromo. A partir daí estava criada a receita de como organizar, divulgar e realizar os significativos eventos automobilísticos.

Wilson Fittipaldi foi o arquiteto da obra que conduziria o primeiro brasileiro ao título de campeão mundial, ninguém menos que seu próprio filho Emerson, por sua vez sucedido por Piquet, Senna... Quem sabe não teremos mais novidades em breve?