

Autódromo de Interlagos: onde a pista é nossa

Rio de Janeiro e Santa Catarina querem tirar de Interlagos o GP do Brasil. Mas é em São Paulo que os brasileiros andam mais rápido

[VIDA URBANA](#) – POR LUIZ SALOMÃO

A Fórmula 1 é o evento que mais dinheiro injeta em São Paulo. São R\$ 250 milhões em três dias. O valor sempre despertou a cobiça de políticos, que há tempos tentam tirar o GP Brasil de Interlagos. Às vésperas da última prova da temporada, em novembro, duas candidaturas foram apresentadas. O governo de Santa Catarina promete a construção de uma pista no Beto Carreiro World, no município de Penha. Ao mesmo tempo, o prefeito do Rio de Janeiro, Eduardo Paes, apresentou detalhes do novo autódromo municipal, que será erguido até 2015, com apoio do Ministério do Esporte, num parque de 2 milhões de metros quadrados em Deodoro, Zona Oeste da cidade. “São Paulo que fique esperta, porque eu quero roubar a Fórmula 1”, afirmou Paes, dando a largada a uma disputa de causar inveja às melhores provas da categoria.

Os mais supersticiosos já estão de orelha em pé. A julgar pela história, Interlagos costuma ajudar os pilotos brasileiros. Embora o recordista em vitórias na pista seja o francês Alain Prost, que ergueu a taça em São Paulo nada menos que seis vezes, as cores verde e amarela dominaram os resultados. Das 41 provas da F-1 disputadas no Brasil desde 1972 (31 em Interlagos e 10 em Jacarepaguá), nove foram vencidas por brasileiros – sete delas em São Paulo. Quatro dos nossos pilotos ganharam no circuito paulistano – e apenas um, Nelson Piquet, no Rio.

Essa longa história de pódios começou a ganhar forma em 1971, quando o autódromo estava sob a batuta de Wilson Fittipaldi, pai dos pilotos Emerson e Wailson Fittipaldi Jr., então um ex-piloto e locutor dedicado a organizar provas automobilísticas. A pista acabara de receber provas de Fórmula 2, em que corriam pilotos como Ronnie Peterson, Carlos Reutemann e Graham Hill. Com o sucesso da F-2, Interlagos se credenciou para um Grand Prix de F-1, disputado pela primeira vez em 30 de março de 1972. A primeira corrida, vencida pelo argentino Carlos Reutemann, não contou pontos para o mundial, mas credenciou o circuito para a temporada seguinte. Ainda em 1972, Emerson seria campeão mundial de F-1 pela primeira vez, pela Lotus. O título encheu de orgulho a torcida brasileira. E criou uma enorme expectativa para 1973, quando a torcida que lotou Interlagos viu o ídolo Emerson vencer a prova – imagem que se repetiria no ano seguinte.

Além do bicampeonato, conquistado em 1974 pela McLaren, as duas vitórias seguidas de Fittipaldi em casa tornaram a F-1 uma febre. Novos pilotos surgiam, e, em 1975, José Carlos Pace faria história na pista. Empurrado pela torcida, o piloto que hoje dá nome ao autódromo obteve em Interlagos o melhor resultado de sua curta carreira na F-1. Infelizmente, Pace morreria dois anos depois, em Mairiporã, num acidente com o avião do também piloto Marivaldo Fernandes.

Conquista heróica

Depois de Pace, o piloto Nelson Piquet, que foi tricampeão mundial em 1987, ergueria duas vezes a taça do GP Brasil – ambas no Rio de Janeiro, pois a prova fora transferida para Jacarepaguá. O retorno ao pódio de Interlagos viria com o maior ídolo do automobilismo brasileiro, Ayrton Senna. Foram duas vitórias em casa, em 1991 e 1993. A primeira, no ano em que se tornaria tricampeão mundial, é considerada até hoje uma das conquistas mais heroicas da história da categoria. Senna terminou a corrida com o câmbio do carro arruinado, e seu esforço para pilotar até a bandeirada o deixou em frangalhos. Ele mal conseguia parar em pé no pódio e precisou de ajuda para erguer a taça. Em 1994, seu último ano de vida, Senna fez *apole position*, mas abandonou a prova.

A morte de Senna deixou os brasileiros órfãos. Desde então, nenhum título da F-1 foi conquistado por um piloto do país. Quem mais se aproximou foi Felipe Massa. Em Interlagos, onde venceu duas provas, em 2006 e 2008,

ele chegou a sentir o gostinho de ser campeão – mas por poucos segundos. Massa, que fez a pole e a volta mais rápida na corrida de 2008, dependia de uma combinação de resultados para ficar com o título. O inglês Lewis Hamilton, que precisava do quinto lugar para ser campeão, conseguiu a façanha a poucos metros da bandeirada. Massa teve de engolir em seco – como toda a torcida que vibrava com ele.

Fonte: Época São Paulo