

# Herança de recordes

*Em São Paulo, do Espéria na zona norte ao Ibirapuera na zona sul, do Corinthians na zona leste ao Palmeiras na zona oeste, contar a participação italiana na consolidação de diversas atividades esportivas na cidade é explicar o surgimento de deuses do esporte no Brasil*



Partida entre Juventus e Palestra Itália no ano de 1940, disputada no chamado 'campinho' da equipe grená.

Cada navio que chegou ao porto de Santos lotado de imigrantes italianos trouxe também uma parte das glórias do esporte brasileiro. Até aquela altura, pouquíssimas páginas do agora recheado livro da história esportiva do Brasil haviam sido escritas. No principal capítulo desse livro de ouro, a influência dos *oriundi* vai dar as caras logo no início do século XX. Está certo que foram os ingleses, mais especificamente Charles Miller, quem apresentou os brasileiros àquele que se tornaria o grande amor da “gente bronzeada”: o futebol. Mas, para que ele se tornasse um dos símbolos nacionais, claro que a fleuma britânica não bastaria. Era preciso que alguém colocasse sentimento, que fizesse cada disputa de bola, cada chute, parecer uma fina linha separando o céu e o inferno. Pronto, estava aberto o caminho para que os países latinos fizessem a sua parte.

“Essa parte passional do futebol talvez não se restrinja só aos italianos. Espanhóis e portugueses também colaboraram. Além disso, é preciso lembrar que o esporte de verão na Inglaterra é o cricket, favorecido pelo clima tropical daqui, o que talvez explique por que o futebol não virou mania na colônia inglesa em São Paulo.”, diz o jornalista Cláudio Carsughi, nascido na Itália e morador em São Paulo há mais de seis décadas. E como falar de paixão no futebol sem falar de rivalidade? Impossível. Era necessário um duelo, um conflito que causasse acaloradas discussões no dia seguinte da partida.

Então, em 1º de setembro de 1910, é fundado o Sport Club Corinthians Paulista. O nome, inspirado em um time inglês que excursionara pelo Brasil, não supõe nenhuma relação com a Itália. Mas, entre os nove fundadores aparecem sobrenomes como Lopomo, Perrone e Magnani, revelando a ligação de descendentes italianos com o novo clube, curiosamente fundado na então chamada avenida dos Imigrantes, no Bom Retiro. Em busca de novos espaços, porém, o clube vai se afastando da região central de São Paulo e se aproximando da zona leste da cidade, onde era forte a presença de espanhóis, que aos poucos deram um sotaque castelhano ao time.

Clubes italianos já existiam na cidade, mas faltava um que voltasse suas forças só para o futebol. Vazio preenchido em 26 de agosto de 1914, quando é fundado o Palestra Itália, que durante a II Guerra Mundial mudaria o nome para Palmeiras. Um clube italiano feito para eles mesmos, os oriundi. O jornalista Alberto Helena Jr. explica por que os dois times já nasceram rivais:

“Eu fui criado na região do Brás e sempre ouvi dizer por lá que o Palmeiras surgiu porque os italianos que ajudaram na criação do Corinthians não estavam aceitando a infiltração espanhola.”

Não bastasse a disputa entre colônias, Corinthians e Palestra, desde o nascimento, eram clubes de forte apelo popular e logo já somavam as maiores torcidas da cidade, razão suficiente para criar uma disputa para saber quem era o “dono de São Paulo”. Desde o primeiro confronto, em 1917, até hoje, a rivalidade segue intacta. Rivalidade como as que existem nas principais cidades italianas. Na capital, Roma e Lazio dividem o povo. Para os milaneses, nada mais dramático do que um Inter x Milan. E em Turim...

Bem, o clássico de Turim, entre a Juventus e o Torino, também rendeu um capítulo no bate-bola brasileiro, que, é claro, se passou no bairro da Mooca. No início dos anos 20, os funcionários do próspero Cotonifício Rodolfo Crespi fundaram um time de várzea, para o lazer no fim de semana, o Extra São Paulo. Os bons resultados no amadorismo levaram a família Crespi, dona da enorme fábrica na Mooca, a investir na equipe e ajudá-la a se tornar profissional.

Desse modo, o time mudou o nome para Clube Atlético Juventus, uma homenagem ao patrono Rodolfo, torcedor da Juventus, de Turim. O curioso é que o uniforme do time não é preto-e-branco, como o da equipe italiana, mas grená, como o do arqui-rival Torino.

A origem da estranha combinação rendeu várias versões para o fato. Mas a oficialmente aceita pelo clube é uma só. “O time foi chamado de Juventus por causa do Rodolfo, mas o filho, Adriano, torcia para a Fiorentina e convenceu o pai a fazer o time usar camisa



Corinthians e Juventus jogam na rua Javari pelo Campeonato Paulista de 1940.

violeta, como a do clube do coração. O problema é que a cada lavagem o uniforme desbotava e logo o violeta virou grená”, conta o estudante Raul Valentieri, morador do bairro. Sem muitas outras opções de lazer na região de forte colonização italiana, o Clube Juventus acabou se transformando no centro esportivo da comunidade. Não só para o futebol, como para outras modalidades, promovendo, por exemplo, noites esportivas com patinação artística e lutas de boxe.

Sempre popular na Itália, o boxe difundiu-se no Brasil graças à ação de descendentes italianos. A *Società dei Canotieri*, hoje Clube Espéria, foi pioneira na organização de lutas. Por trás disso, estava Batista Bertagnoli. O primeiro grande treinador do país foi Celestino Caversazio. Mas a principal ajuda viria de uma outra família.

“Os Zumbano vieram da Calábria e praticamente inauguraram o boxe em São Paulo. Saíam em caravanas pelo interior, paravam nas cidades, armavam um ringue e

promoviam eventos, até mesmo desafiando o público a lutar com eles”, conta Alberto Helena Jr.

Na década de 40, as lutas de Antonio Zumbano lotavam o ginásio do Pacaembu, ajudando a popularizar ainda mais o esporte. A família foi tão importante na consolidação do boxe nacional, que até mesmo quem jamais subiria nos ringues acabaria tendo ligação com as conquistas brasileiras nessa modalidade: Angelina Zumbano é a mãe de Éder Jofre, primeiro brasileiro a se tornar campeão mundial.

Das luvas para os pedais, a força italiana se manteve. O ciclismo é um dos esportes mais populares na terra dos Alpes. No verão, a modalidade divide as páginas dos jornais esportivos com os craques do “calcio”, o Campeonato Italiano de Futebol.

A admiração pelas bicicletas não ficou pela Europa, vindo também de navio para a América. Em 1895, na mais italiana das grandes cidades brasileiras, foi construído o primeiro



**Pugilistas competem no Clube Espéria, na década de 50.**

velódromo do país: o Velódromo Paulista, numa região hoje ocupada pelo Parque Ibirapuera. Historicamente, dois estados de forte presença da colônia italiana - São Paulo e Santa Catarina - são os maiores celeiros de ciclistas do Brasil.

O jornalista Cláudio Carsughi conta como, de certa forma, os meios de comunicação ajudaram a aproximar esportes europeus do público brasileiro: “Quando comecei a trabalhar na rádio Jovem Pan, nos meus boletins não falava só de futebol, mas de vários esportes. Eu falava das competições ciclísticas com naturalidade porque, para mim, era normal falar sobre os ídolos do ciclismo, que é o esporte mais popular no verão, na Itália.”

Foi por incentivo de um jornal, A Gazeta Esportiva, que foi criada a primeira grande competição ciclística nacional: a Nove de Julho. Disputada na capital paulista desde 1933, a prova se tornou uma tradição na cidade. “Ao longo dos anos, foi ganhando tanta importância que movimentava um público

enorme na cidade. São Paulo adotou a prova até mesmo pela data histórica para os paulistas”, conta o professor de educação física Osmar Durante. Hoje, é a Itália que recebe os principais nomes brasileiros da modalidade: Luciano Pagliarini e Murilo Fischer, que vivem em Treviso.

Nos velódromos, nos ringues, nas canchas de bocha, nos gramados de futebol, em diferentes lugares o sotaque italiano ajudou a abrir caminhos e a consolidar ídolos entre nós. Mas, converse com especialistas no esporte e você terá uma certeza: é nas pistas de corrida que os oriundi deixaram a sua maior contribuição.

Praticado no Brasil desde o início do século passado, o automobilismo já angariava fãs antes mesmo da II Guerra Mundial. Nos circuitos da rua da Gávea e do Jardim América, onde eram disputadas as principais provas daquela época, carros da Fiat, da Maseratti e da Scuderia Ferrari, então braço esportivo da Alfa-Romeo, faziam voar os corajosos pioneiros.

Nessas disputas, a bordo de uma Ferrari, o italiano Carlo Pintacuda tornou-se o primeiro ídolo do esporte no Brasil. Quem também se aventurou em alta velocidade pelas ruas do Rio e de São Paulo foi Chico Landi. Primeiro brasileiro a se destacar no exterior, Landi disputou seis corridas na então recém-criada Fórmula 1, entre os anos de 1951 e 1956.

Durante a Segunda Grande Guerra, o avanço das corridas de carro no Brasil foi interrompido, mas o conflito foi essencial para que, nos anos seguintes, grandes nomes da velocidade viessem ao país.

“Depois da Guerra, houve um surto. Pilotos top como Alberto Ascari, Achille Varzi e Luigi Villorezzi vieram para Brasil e Argentina participar de provas que foram o cerne do nascimento de uma indústria automobilística de competição na América do Sul”, explica o jornalista Cláudio Carsughi.

Vieram grandes pilotos e vieram apaixonados pelo esporte. Em 1952, vindo de Turim, Piero Gancia desembarcou em São Paulo. Apesar de ter feito curso de pilotagem na Itália, foi só no Brasil que Piero pôde fazer das pistas sua vida. Dentro do carro, foi o primeiro campeão brasileiro de automobilismo, em 1966. Fora, dirigiu a equipe Jolly-Gancia, por onde passaram grandes pilotos nas décadas de 60 e 70, disputando as principais provas brasileiras.

Os eventos ligados ao esporte vieram na carona do acelerado crescimento da indústria automobilística. Na divulgação desses novos acontecimentos é que aparece, no Brasil, um nome quase indissociável da velocidade: Fittipaldi.

No rádio, as transmissões de Wilson Fittipaldi, conhecido como “Barão”, aproximaram o esporte do povo. Ele também foi um dos idealizadores da primeira grande corrida profissional no Brasil, em 1956. As Mil Milhas Brasileiras uniram pilotos e fábricas à mídia e, claro, aos patrocinadores.

O país só acelerou na estrada do profissionalismo em 1972, quando recebeu sua primeira corrida de Fórmula 1. Ainda que fosse um teste para que, no ano seguinte, o Grande Prêmio do Brasil entrasse oficialmente no calendário da categoria, as arquibancadas de



Interlagos lotaram. No grid, estava José Carlos Pace, que mais tarde daria seu nome ao circuito paulistano. Mas o público queria mesmo era ver dois filhos do “Barão”, Emerson Fittipaldi e Wilson Fittipaldi Jr.. Emerson ainda era um jovem de 25 anos, que naquele ano conquistaria o primeiro de seus dois títulos na Fórmula 1 e seria o responsável por abrir as portas das escuderias para a habilidosa mão-de-obra “made in Brazil”.

Juntos, os irmãos Fittipaldi foram pioneiros em outra área. Em 1976, criaram a primeira e até agora única equipe brasileira a disputar a Fórmula 1. A Copersucar-Fittipaldi ficou nas pistas até 1982. Nas sete temporadas que disputou, poucos feitos acrescentou à carreira de Emerson.

Depois dos tricampeonatos de Piquet e de Senna, os Fittipaldi voltariam aos boxes da Fórmula 1, desta vez com Christian, filho de Wilson Jr. Mesmo sem obter os mesmos resultados do tio, ele foi o responsável por simbolizar para os mais novos a paixão de uma família pela velocidade.

Por sinal, a mesma paixão que une milhares de fanáticos pela Ferrari. Em 2006, a escuderia italiana vai para a sétima temporada consecutiva com uma bandeira brasileira em um de seus carros. Primeiro, foi Rubens Barrichello, agora substituído por Felipe Massa, dois descendentes de italianos.

“Isso ajuda muito na adaptação com a torcida, porque eles sabem que têm as mesmas origens

**O ciclista Murilo Fischer, um dos atletas brasileiros bem-sucedidos na Itália.**

que os torcedores da Ferrari”, acredita Carsughi. Eles fazem o caminho inverso de seus familiares. Deixam o Brasil para se tornarem ídolos na terra em que surgiram suas famílias. É como se a Itália recebesse, anos depois, o produto final daquela matéria-prima que seus filhos, em outros tempos, levaram para a América: o amor ao esporte.

“É possível afirmar que hoje eles colhem aquilo que plantaram, as sementes das atividades que ajudaram a criar no Brasil e, mais especificamente, em São Paulo”, completa Alberto Helena Jr.

E isso não se dá só nas pistas. E nem só com descendentes de italianos. Acontece com brasileiros de todas as origens que, sem se darem conta, em algum momento se aproveitaram dos benefícios que a colônia trouxe ao esporte brasileiro.

E, hoje, eles os retribuem aos netos e bisnetos dos italianos que ficaram na terra-mãe. Pagamento feito com muita transpiração e, claro, com um toque de inspiração que só a mistura brasileira de raças conseguiu produzir. É o que acontece, por exemplo, no estádio San Siro a cada domingo, quando Kaká e Adriano

levam ao delírio as torcidas de Milan e Inter. Acontece nas quadras de vôlei de toda a Itália, onde estão os brasileiros campeões olímpicos em Atenas. Acontece nas estradas européias onde os principais ciclistas brasileiros pedalam para ajudar as equipes italianas na briga com espanhóis e franceses.

E, assim, o tal livro da história do esporte brasileiro teve, tem e ainda terá muitas de suas páginas escritas na língua de Dante. Como retribuir tamanha ajuda? Mostrando como se faz um esporte com a genialidade de um Macunaíma. É certeza de história boa e com final feliz. 🍷



À esquerda, os pilotos Piero Garcia e Francisco Landi, pioneiros no automobilismo brasileiro (imagens do primeiro número da Revista Auto Esporte, de novembro de 1964). Abaixo, o carro Fittipaldi Porsche, guiado por Wilson Fittipaldi no Autódromo de Jacarepaguá, nos 500 km da Guanabara (foto de 1967 do arquiteto Carlos Henrique 'Caíque' Fellows). Essas três imagens foram cedidas pelo site [www.obviousa.com](http://www.obviousa.com).

