

# Prova dos 1000 Km começou nas ruas

Para o brasileiro que gosta de automobilismo ou mora na cidade há uns trinta anos, a volta dos 1000 Km de Brasília soa bem aos ouvidos e traz boas lembranças à memória. A prova remonta à época dos grandes "volantes" do automobilismo brasileiro, das corridas românticas de longa duração, com largada à noite, das equipes poderosas mantidas pelas fábricas. A nova capital simbolizava um Brasil moderno e selvagem, a ser desbravado.

Criada em 1962 por Henrique Raupp e Eduardo Taurisano, a corrida dos 1000 Km levou famílias inteiras a montar barracas no Eixo Monumental e proximidades do percurso de rua, que ainda passava pela Rodoviária. "Era romântico, tinha viaduto, poste, neblina", diz o veterano Lian Duarte, participante das provas de 1967 e 1968 no velho circuito.

Construídas muitas vezes sem nada por perto, as desertas ruas do

Plano Piloto convidavam à velocidade e já eram há muito o "autorama" dos primeiros jovens da cidade, que hoje formam a nata da sociedade brasileira. Senador mais votado do DF, o empresário e ex-piloto Luiz Estêvão confessa: "A gente batia pega às duas da manhã, no começo da W-3 Norte, com cobertura do delegado Latorraca". Estêvão, que estreou nos 1000 Km em 1969, foi para o pódio em sua terceira participação na prova, em terceiro lugar, e foi um dos melhores pilotos da época de Alex Dias Ribeiro, Nelson Piquet, Paulo Guaraciaba, entre outros. "Parei porque chegou a hora de fazer uma escolha", relembra.

Os 1000 Km de 1970 foram os últimos percorridos no velho circuito de rua. Cinco anos depois, já no autódromo, a corrida perdeu um bocado do clima romântico de outrora, mas continuou sendo uma das mais importantes provas do

calendário nacional e trazendo nomes consagrados para a cidade. José Carlos Pace já era tricampeão da prova (67, 68 e 69), nomeava uma curva do circuito (a Curva Moco, hoje chamada apenas de Curva 2), era vice-líder do Mundial de Fórmula-1 e mesmo assim continuou participando. Os anos 70 criaram o rei do Autódromo de Brasília: Paulo Gomes, o "Paulão", vencedor em 74, 76, 80 e 81.

Entre 77 e 79, os Mil Quilômetros não foram disputados — época de crise do petróleo. Na década seguinte, a prova passou a ser disputada pelo Campeonato Brasileiro de Marcas, com apoio oficial das fábricas. A corrida de 1985 foi provavelmente a mais emocionante de todas: Valdir Florenzo, em dupla com Luiz Rosenfeld, ultrapassou o carro de Armando Balbi e Tony Rocha na última curva. A diferença na chegada foi de nove centésimos de segundo.

A emoção, porém, não garantiu

a corrida seguinte. Longe do eixo Rio-São Paulo, e cada vez mais abandonado, o Autódromo de Brasília não atraía mais os pilotos, em tempos de aumento dos custos para correr. Após assumir a administração do circuito, Nelson Piquet tentou trazer para a cidade as Mil Milhas Brasileiras e o Campeonato Europeu de Grã-Turismo, e também criar as 12 Horas de Brasília, mas nenhuma das tentativas duraram mais de uma edição — a causa mais provável foram os sucessivos fracassos de divulgação. Agora, Piquet aposta em uma velha tradição, que já tem marca na cabeça do brasileiro. A volta dos 1000 Km de Brasília pode significar um ressurgimento do automobilismo regional e até nacional. É a prova de que mesmo uma cidade de 39 anos pode ter tradição no esporte — e também de que uma olhada para trás pode ser um avanço para o futuro. (F.R.)