

METADE HOMEM,

METADE MÁQUINA

Fundado em 1949, na Avenida São João, o Centauro foi um divisor de águas na história do esporte. Em prova da década de 50, três nomes importantes do motociclismo: Felipe Carmona (nº 2), Oswaldo Diniz, o Índio (nº 24), e o sorridente Eloy Gogliano (nº 13)

Dez anos após a morte do mito Eloy Gogliano, o Centauro, principal motoclub de do país, naufraga abraçado à memória do motociclismo brasileiro

POR DÉCIO GALINA



ARQUIVO DUAS RODAS



ARQUIVO DUAS RODAS



ARQUIVO PESSOAL

Motociclista não é simplesmente a pessoa que anda de moto. Motociclista, de verdade, você sabe, é a continuação da moto. É parte da engrenagem. Homem e máquina em um corpo só, indivisível. O raciocínio também vale para o Centauro, ser da mitologia grega, metade homem, metade cavalo. Animal fabuloso, personificação das forças naturais desenfreadas, com uma história mitológica quase sempre ligada à barbárie. De arco em punho, o Centauro lança a flecha e, mais importante do que onde ela cai, é o caminho para recuperá-la – mesma lógica vale para quem encara a estrada sem pressa de alcançar o destino, mas sim atento à mistura do zumbido do vento com o ronco do motor. Por essas e outras, só podia ser Centauro o nome do mais importante motoclubes do país.

E, se por acaso Centauro fosse duas palavras, elas seriam Eloy Gogliano (1914-1997), paulistano do Brás, a história do motociclismo nacional em pessoa. “Lembrar do senhor Eloy me deixa muito emocionado”, confessa o piloto Alexandre Barros, que ainda conserva a carteirinha do clube. “Tenho enorme carinho por ele. Fomos muitas vezes jantar no Bar do Espanhol e no seu restaurante favorito, O Gato Que Ri. Sempre serei grato a ele por tudo o que aconteceu em minha carreira.” Fundado em 18 de abril de 1949, o Centauro até hoje habita o primeiro andar do número 1.151 da Avenida São João (centro de São Paulo), bem próximo à Esquina do Veneno (Alameda

Barão de Limeira com a Rua General Osório), lendário ponto de encontro da turma das duas rodas.

“Na época, havia um clube de motos chamado Piratininga, mas muita gente não se associava a ele por rivalidade entre os frequentadores”, detalha o “Barão” Wilson Fittipaldi, de 87 anos, pai de Emerson e Wilsinho. “Então, um dia, batendo papo com o Eloy na Esquina do Veneno, pensamos em fundar um novo clube, o Centauro, que se transformou praticamente na casa dele.” Sobre a criação do Centauro, nas palavras do próprio Eloy, em entrevista publicada na revista *Motoshow*, em março de 1993: “Muitos pilotos estavam cansados das provas organizadas sempre pelos mesmos clubes e nos mesmos locais. Então, nosso grupo resolveu fundar um clube só de pilotos. Eu, Caio Marcondes Ferreira, Edward Pacheco e alguns outros”.

Barão conta que só Eloy tinha a chave da sede: “Depois do almoço, ele ia pra lá e ficava o resto do dia arrumando a sala, varrendo, passando pano molhado...” Barão lembra ainda que seu amigo morava, de fato, nos arredores da Alameda Barão de Limeira, mas vivia trocando de endereço. “Ele tinha a mania de aparecer com a escova de dentes no bolso do paletó dizendo que precisava achar

outro lugar para morar, pois estava de mudança... Era uma boa-praça, tranqüilo e com uma vida privada muito discreta. Não teve filhos, apenas dois irmãos que tocavam uma loja de ferragens na Avenida Celso Garcia.”

MIL MILHAS DE INTERLAGOS

O Centauro, sob a batuta de Eloy, criou as principais provas de motociclismo do país – 200 Milhas Brasileiras, 24 Horas de Interlagos, 500 Milhas de Interlagos, Taça Centauro – e foi a semente da Federação Paulista e da Confederação Brasileira da modalidade – entidades, diga-se, presididas durante anos por ele. Tudo isso sem contar a invenção, em 1956, das Mil Milhas de Interlagos, prova de automobilismo de renome internacional que, em novembro próximo, terá sua 35ª edição. A história do ícone no esporte, porém, não se resume a organizar campeonatos e incentivar pilotos – ele também era apaixonado por acelerar fundo sua própria máquina, e fez isso pra valer a partir dos 27 anos, quando usava uma DKW 250 para assistir às corridas na Praça Charles Miller (Pacaembu) e no oval de terra da Lapa.

Competir, realmente, só mesmo um ano após o término da Segunda Guerra Mundial, em 1946: Eloy arpejava

Acima, Edgard Soares (nº 46), sócio-fundador do Centauro, lidera prova de rua em Santos. Ao centro, o ícone Eloy Gogliano, um dos maiores incentivadores do motociclismo nacional. Na outra página, a esquina da Barão de Limeira com a General Osório, no centro de São Paulo, em 1968. Chamada de Esquina do Veneno, era ponto de encontro de pilotos e preparadores



Eloy Gogliano, com seus famosos saltos ao tremular a bandeira quadriculada. Seu nome confunde-se com a história do motociclismo no Brasil

ARQUIVO DUAS RODAS

sobre uma DKW 1937, trazida ao Brasil por um alemão. O novo dono brasileiro a descreveu assim: “Uma 250 cm³, dois tempos refrigerada a água, que era um terror – escape aberto, parecia uma serra funcionando!” No ano em que parou de competir, decidiu fundar o Centauro (1949). Eloy ainda arranhou tempo para fazer a primeira revista especializada em moto no país: *Motociclismo*. Em 1958, quando foi proibida a importação de motos no Brasil (comércio que só voltaria em 1967), o jeito foi montar corridas de motonetas – e lá estava Eloy de mangas arregaçadas... A primeira imagem, no entanto, que vem à mente ao recordar o pioneiro é o salto que ele costumava dar ao tremular a bandeira quadriculada na chegada das corridas.

POR PAIXÃO

“Eloy tinha uma energia fantástica. Pegava a malinha e saía atrás das coisas, sem se preocupar com lucro imediato. Graças a ele, vários grandes pilotos e campeões mundiais vieram ao Brasil”, conta o coronel da reserva Pedro Rezende de Oliveira Mello, criador da Rondas Ostensivas com Apoio de Motocicletas (Rocam) e ex-comandante do Pelotão de Escolta da PM, formado por Harleys. “Entre os policiais do Pelotão, muitos eram do Centauro. No traçado antigo de Interlagos, havia a Curva do Sargento, em homenagem ao sargento Paulo Sebastião, que caiu naquele ponto, mas conseguiu vencer as 24 Horas de Interlagos mesmo assim.”

Sobram personagens que acumulam boas recordações de Eloy. Sylvestre Martines Paschoal, que atualmente trabalha com design motociclístico, lembra que não foi fácil ingressar no Centauro. “Meu sonho sempre foi correr de moto. Aos 17 anos já me julgava piloto de rua, mas o Eloy não me deixava fazer inscrição no clube porque eu não tinha seguro-saúde!” Sylvestre conta que só realizou seu desejo ao ser indicado por outro piloto ligado à criação do Centauro, Leandro de Fabris, hoje com 67 anos. “Quando finalmente consegui minha inscrição, andei em Interlagos logo no domingo seguinte. A preparação da moto era simples: tirávamos o pisca-pisca, o farol, o espelho retrovisor, os cavaletes central e lateral e colocávamos uma placa de eucatex para pôr o número de competição.” A bondade do mito também colou na memória de Sylvestre: “Eloy tirava dinheiro do bolso para a gente comprar peças... Ele era como um japonês:

pessoa difícil de ter amizade, mas, quando você conquista, é verdadeira e duradoura”.

A notoriedade internacional do Centauro nasceu logo no primeiro ano: Caio Marcondes Ferreira venceu nas Cien Millas Motociclistas Ciudad de Buenos Aires. Em 1953, foi a vez de Edgard Soares (1928-2006), sócio-fundador: mesmo com o pedal do câmbio quebrado, fazendo um buraco na bota, Edgard e sua Norton 500 levaram o título. “Meu pai foi campeão paulista, brasileiro e sul-americano; era carismático, encrenqueiro, briguento, mar-rudo; tinha personalidade forte, andava bem na chuva e, até quando ficou mais velho, dava canseira na molecada por aí...” Quem garante é o filho Edgard Francisco Soares, que segue firme e forte trabalhando na famosa Esquina do Veneno. “Meu filho, de 26 anos, também lida com moto: é uma paixão de família realmente”, completa.

ARQUIVO AMEAÇADO

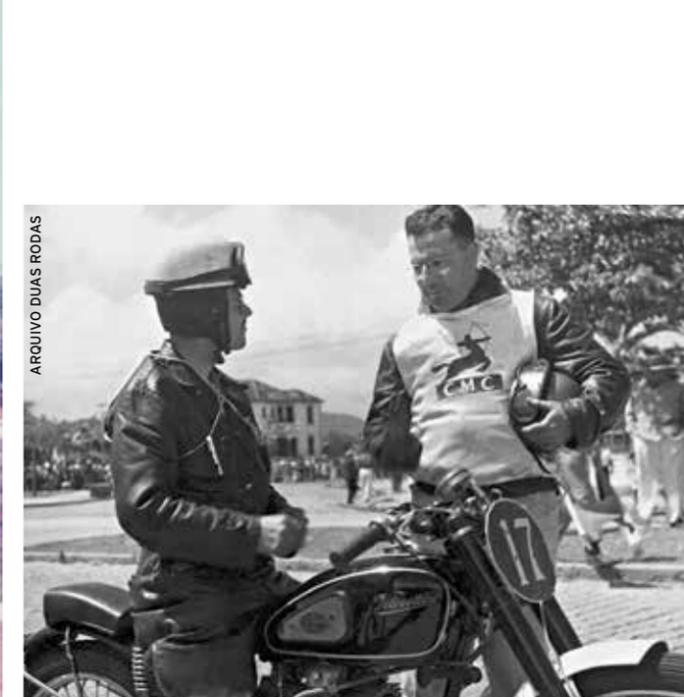
Hoje, quem preside o Centauro, no mesmo endereço da São João, é José Roberto Beilstrein. “Comecei nas provas de motociclismo em 1972, mas sempre gostei de esporte: boxe, luta-livre... Nunca bebi nem fumei.” Como tem outros negócios, José Roberto dificilmente

aparece na sede. “Temos 450 sócios, mas ninguém atua.” A aparência do clube, sob poeira grossa, é de abandono. Funcionários do Edifício Itaguaraé dizem que o condomínio está atrasado há anos e a luz da sala foi cortada. “Tem de ser feito algo com urgência para resgatar o arquivo do clube – a história do motociclismo brasileiro está lá, mas tenho a impressão de que tudo pode ir para o lixo”, teme o empresário Mário Hélio Sanctos, de 54 anos, bicampeão paulista de motociclismo em 77/78.

Na única vez que o presidente José Roberto recebeu a reportagem da *Izzo*, ele demonstrou prazer em desfiar, por horas, lembranças dos tempos áureos do esporte, os grandes momentos que eternizaram Adú Celso, Walter “Tucano” Barchi, Carlos Alberto “Jacaré” Pavan, Johnny Cecotto e Denísio Casarini. José Roberto admitiu que, hoje, o Centauro está mais atrelado apenas à realização das Mil Milhas de Interlagos e fica com as portas fechadas boa parte do ano – logo, as pastas cheias de fotos, organizadas por Eloy Gogliano, estão praticamente inacessíveis, sepultadas. “A saúde do clube está bem fraca. Ainda não morremos, mas estamos na UTI”, confessa o presidente, antes de passar a chave no portão preto que enjaula a alma desse ser fabuloso, metade homem, metade cavalo. ■■



AGRADECIMENTOS RICARDO PUPO/SITE MOTOSCLASSICAS70



ARQUIVO DUAS RODAS



ARQUIVO PESSOAL



ARQUIVO DUAS RODAS

ARQUIVO DUAS RODAS

Gualtiero Tognocchi, pilotando uma Vespa em época de importações proibidas, recebe a bandeirada do “Barão” Fittipaldi, em Interlagos, em 1960



ARQUIVO/GAZETA PRESS

Em sentido horário: Coronel Mello, em primeiro plano, e o Pelotão de Escoltas da PM com suas Harleys; pilotos vestiam colete com o brasão CMC (Centauro Moto Clube) nas diversas provas organizadas pelo clube; Mario Hélio Sanctos (nº 1), na famosa disputa em que venceu Adú Celso (nº 4), na década de 70; Adú (em pé) prepara-se para os treinos da Taça Centauro, disputada em Interlagos, em janeiro de 1975