

Ferrari

Emilio Zambello: O Arquiteto do Sonho Ferrari no Brasil

Por Marcos Elias, engenheiro eletrônico e mecânico, e pai do piloto Aldo Elias

Emilio Virginio Zambello nasceu em 1926, em Pádua, no norte da Itália. O contexto de seu nascimento e infância foi profundamente marcado pela sombra do regime fascista de Benito Mussolini e pelos ecos ainda recentes da Primeira Guerra Mundial. A Itália dos anos 1930 e 40 era uma nação de contrastes: por um lado, a pobreza e a repressão política; por outro, um fervilhante caldeirão industrial e tecnológico, especialmente na região da Emília-Romanha, onde cidades como Modena, Bolonha e Maranello começavam a escrever a história do automobilismo mundial.

Crescer na Itália dessa era significava ter o motor a combustão como trilha sonora. Marcas como Fiat, Lancia e, é claro, Alfa Romeo, não eram apenas fabricantes de carros; eram símbolos nacionais de engenhosidade e potência. Para um jovem como Emilio, fascinado por máquinas, esse ambiente foi uma escola informal. Aprendeu, mesmo que intuitivamente, os princípios da mecânica, da aerodinâmica e da importância da competição como campo de testes.

A Segunda Guerra Mundial (1939-1945) cortou brutalmente a juventude de sua geração. A Itália, inicialmente aliada da Alemanha Nazista, viu seu território se transformar em campo de batalha após a invasão aliada. A dura realidade do conflito, da escassez e da reconstrução no pós-guerra forjou em Zambello e em muitos de seus conterrâneos uma resiliência extraordinária. Foi nesse período de "fazer-se com o que há" que ele deu seus primeiros passos como empreendedor. Segundo relatos, ele iniciou-se no comércio de motocicletas, muitas delas modelos militares americanos Harley-Davidson e Indian que sobraram da guerra e eram recuperadas e adaptadas para uso civil. Esta fase revelou duas de suas características fundamentais: a habilidade de enxergar valor onde outros viam sucata e a audácia para criar oportunidades em meio ao caos.

No final da década de 1940, com a Europa ainda se reerguendo, o Brasil surgia como um farol de oportunidades. O país, sob a égide de um projeto desenvolvimentista, abria suas portas para imigrantes dispostos a trabalhar. São Paulo transformava-se rapidamente na locomotiva econômica da América do

Ferrari

Sul. Para um jovem italiano empreendedor, a decisão foi clara. Em 1949, com 23 anos, Emilio Zambello desembarcou em Santos, trazendo na bagagem não só suas poucas posses, mas todo o know-how mecânico e a coragem adquiridos nos anos difíceis.

A São Paulo que recebeu Emilio Zambello era uma cidade em ebulição. O plano de metas de Juscelino Kubitschek, com seu slogan "50 anos em 5", acelerava a industrialização do país. O setor automotivo era o centro dessa transformação. Zambello, como milhares de outros imigrantes italianos, encontrou na megalópole um ambiente onde seu talento poderia florescer.

Sua paixão por motores o levou, junto com seu amigo **Rogério Peruzo**, a montar uma oficina na Rua 25 de Março, então (e ainda hoje) um importante centro comercial de São Paulo. Mas essa não era uma oficina comum. Como descrito no blog *Carlos de Paula*, o local rapidamente se tornou um ponto de encontro de entusiastas e um berço de carros de corrida improvisados. Zambello e Peruzo não se limitavam a consertar carros; eles os transformavam. Extraíam potência de motores onde poucos enxergavam potencial, criando máquinas competitivas a partir de veículos comuns.

Era inevitável que o criador quisesse pilotar sua criação. Os fins de semana em Interlagos tornaram-se ritual. Zambello ia para a pista testar seus próprios carros. Foi ali, ao volante, que descobriu seu talento natural para a competição. Seus tempos de volta chamavam a atenção. O mecânico e empresário dava lugar ao piloto. Sua estreia oficial nas pistas ocorreu em 1951, iniciando uma carreira que se estenderia por duas décadas gloriosas.

Zambello rapidamente se estabeleceu como um piloto completo. Ele era veloz nas provas de sprint, mas encontrou sua verdadeira vocação nas corridas de resistência, como as Mil Milhas e as 24 Horas de Interlagos. Estas provas eram um teste não apenas à máquina, mas ao físico e à mente do piloto. Era necessário saber dosar o carro, gerenciar desgaste e manter a concentração por horas a fio. Zambello se tornou mestre nisso.

Nessa mesma década, ele deu outro passo crucial em sua carreira empresarial: tornou-se concessionário da **Alfa Romeo**. A marca italiana, com seu glorioso passado nas pistas e seus carros de desenho elegante e motor vigoroso, era a porta de entrada perfeita para o mundo da alta performance. Zambello não era um vendedor distante; era um *fellow enthusiast*. Seus clientes compravam de um homem que não só entendia tecnicamente o produto, mas que também

Ferrari

compartilhava da mesma paixão. Esta proximidade entre o mundo das corridas e o mundo dos negócios seria a marca registrada de sua trajetória.

Os anos 1960 representaram o ápice da carreira de Emilio Zambello como piloto e o momento em que sua visão empresarial se consolidou. Sua parceria com o conde **Piero Vallarino Gancia** foi o catalisador de uma das eras mais gloriosas do automobilismo brasileiro. Gancia, herdeiro da famosa marca de licores, era um entusiasta e mecenas do esporte. Juntos, fundaram a escuderia **Jolly-Gancia**, que se tornaria sinônimo de sucesso, profissionalismo e um certo glamour italiano.

Patrocinada pelo licor Jolly, a equipe era imediatamente reconhecível pelos carros pintados num vibrante vermelho, muitas vezes com os números em fundo branco e detalhes verdes, ecoando as cores da bandeira italiana. Mas a equipe era muito mais que aparência. Como detalhado no *Conexão Salomão*, a Jolly-Gancia operava com uma estrutura de ponta para a época, contando com mecânicos talentosos e preparando seus carros com meticulosidade europeia.

Competindo principalmente com Alfa Romeos Giulia Sprint GTA e, mais tarde, com a Ferrari 275 GTB, a dupla Zambello-Gancia colecionou troféus e escreveu seu nome na história:

- **24 Horas de Interlagos (1966):** Vitória absoluta de Zambello ao lado de **Ubaldo César**, uma prova brutal de resistência que consagrou sua habilidade.
- **Mil Milhas Brasileiras:** Múltiplas vitórias de classe e performances destacadas.
- **1.000 Quilômetros de Brasília:** Outra importante prova de resistência dominada pela equipe.

O volante dos carros da Jolly-Gancia era compartilhado com a nata do automobilismo nacional da época, uma verdadeira constelação de talentos que incluía **Wilson Fittipaldi Jr.** (irmão mais velho de Emerson), um jovem **José Carlos Pace, Francisco "Chico" Lameirão, Abílio e Átila Diniz e Marivaldo Fernandes**. A equipe funcionou como uma incubadora de talentos, um ponto de encontro onde a experiência de Zambello se misturava com a ambição da nova geração que, mais tarde, conquistaria o mundo.

Este período solidificou a reputação de Zambello não apenas como um piloto rápido, mas como um líder capaz de gerir uma operação de alto nível e inspirar those around him. Foi esse currículo de sucesso nas pistas e seriedade

Ferrari

empresarial que forneceu o passaporte para o encontro mais importante de sua vida.

A década de 1960 também foi a era de ouro da Ferrari nas pistas, com vitórias na Fórmula 1 e no Campeonato Mundial de Marcas. O Brasil, com seu mercado em crescimento e uma cena automobilística pujante, era um território logicamente cobiçado. Piero Gancia, com seus contatos e influência, articulou a audiência que mudaria para sempre o curso da história do carro esportivo no país.

A viagem de Zambello e Gancia a Maranello é um momento de puro cinema. Eles não foram até a fábrica como meros empresários interessados em uma franquia. Foram até Enzo Ferrari como *pilotos* e *vencedores*. Apresentaram-se como os campeões do Brasil, homens que já competiam e venciam com seus carros. Este foi o argumento decisivo.

Enzo Ferrari, conhecido como "Il Commendatore" ou "Il Grande Vecchio" (O Grande Velho), era uma figura complexa: genial, temperamental e profundamente ligado ao mundo das corridas. Ele desprezava aqueles que viam seus carros apenas como mercadoria e venerava aqueles que os levavam às pistas e honravam o cavallino rampante. Ao receber a dupla brasileira, ele não estava avaliando apenas um plano de negócios; estava avaliando o caráter dos homens por trás dele.

A reunião, em seu escritório sóbrio e repleto de fotografias de vitórias, foi tensa e cerimoniosa. Enzo mediu os dois homens com seu olhar penetrante. Zambello, o self-made man de poucas palavras mas de ação firme, e Gancia, o aristocrata entusiasta. Ao final, o veredicto foi positivo. A concessão oficial da Ferrari no Brasil foi outorgada à dupla. Eles seriam os representantes oficiais da marca.

Este foi um momento de profunda realização pessoal para Emilio Zambello. O imigrante italiano que deixara uma Europa em ruínas havia não apenas construído uma vida de sucesso do outro lado do oceano, mas havia conquistado o respeito e a confiança do maior ícone da indústria automotiva de seu país de origem. Era o reconhecimento supremo.

De volta ao Brasil, Zambello e Gancia colocaram em marcha a operação de importação oficial. Entre 1969 e 1974, um total de aproximadamente **87 Ferraris** novos cruzaram o Atlântico rumo aos garagens brasileiros. Esta cifra, embora pareça modesta pelos padrões atuais, era significativa para a época e para um mercado ainda em amadurecimento.

Ferrari

Os modelos que desembarcaram eram o sonho de qualquer entusiasta: desde os elegantes e clássicos **Ferrari 365 GTB/4 "Daytona"** e **275 GTB/4**, até os esportivos **Dino 246 GT** (com motor V6, mas com alma Ferrari), e os berlinettas **365 GTC/4**. Cada carro era um evento. Zambello assegurava que a experiência de compra de uma Ferrari fosse tão especial quanto o próprio carro. Ele pessoalmente supervisionava a entrega, garantia a existência de peças de reposição (um enorme desafio logístico para a época) e oferecia suporte técnico especializado.

Ele vendia mais que um automóvel; vendia um pedaço de um sonho italiano, um símbolo de excelência engineering e de sucesso pessoal. Seus clientes eram industriais, empresários e grandes fazendeiros, a elite econômica de um Brasil que vivia o "milagre econômico". Zambello tornou-se uma figura conhecida e respeitada neste círculo, não por ser um vendedor agressivo, mas por ser o guardião de um patrimônio técnico e emocional.

Paralelamente, ele nunca abandonou totalmente as pistas. A Jolly-Gancia continuou competindo, agora com ainda mais credibilidade. Ver uma Ferrari da equipe, pilotada pelo próprio concessionário ou por um de seus astros, dominando as provas nacionais, era a melhor propaganda que a marca poderia ter. Era a prova tangível de que aqueles carros não eram apenas objetos de luxo, mas máquinas de competição de primeira linha.

O "milagre econômico" brasileiro encontrou seu fim com a crise do petróleo em 1973. Em resposta, o governo militar brasileiro implementou uma série de medidas drásticas para economizar divisas estrangeiras. Uma das mais impactantes para o mundo automotivo foi o fechamento quase total do mercado à importação de veículos completos, através de leis de proteção à indústria nacional.

De um dia para o outro, a torneira foi fechada. Nenhuma Ferrari nova poderia entrar legalmente no país. Para muitos, este poderia ter sido o fim da história. Mas não para Emilio Zambello. Sua concessionária oficial de carros novos foi, obviamente, drasticamente impactada. No entanto, ele rapidamente se reinventou como o **guardião da legião existente**.

Sua oficina e seu conhecimento tornaram-se o centro nevrálgico da comunidade Ferrari no Brasil. Manter um carro tão complexo e exótico funcionando em um país isolado do fabricante era um desafio hercúleo. Zambello e sua equipe tornaram-se especialistas em engenharia reversa,

Ferrari

adaptação de peças e soluções criativas para manter os cavallinos rampanti vivos. Ele se dedicou ao mercado de peças, à manutenção e à restauração.

Este período crucial é frequentemente negligenciado, mas foi talvez sua contribuição mais vital. Zambello impediu que a Ferrari se tornasse uma memória distante no Brasil. Ele manteve a chama acesa, cultivando uma comunidade de proprietários e fãs que se reuniam em torno da marca. O mito foi preservado não em showrooms, mas em garagens, boxes e encontros informais. Quando a economia brasileira se reabrisse, o terreno não estava árido; estava fertilizado por anos de dedicação e paixão.

Além disso, seu amor pelo automobilismo o levou a assumir funções administrativas. Em **1993, foi eleito presidente do Automóvel Clube Paulista**, onde trabalhou ativamente para resgatar e preservar as tradições do esporte a motor no país, sendo instrumental no retorno das provas de resistência clássicas, como os **500 Km de Interlagos**.

A redemocratização do Brasil e a abertura econômica implementada pelo governo Collor no início dos anos 1990 finalmente reabriram as portas para os importados. A Ferrari não perdeu tempo. Em **1993, a concessionária Via Reggio** assumiu a representação oficial, marcando o retorno triunfal da marca. Logo depois, a **Via Europa**, sob o comando de **Piero Gancia** e **Calixto Machado Portella**, consolidou a operação.

O sucesso foi avassalador. Modelos como a espetacular **F355** tornaram-se o sonho de consumo de uma nova geração de brasileiros ricos. O rugido dos V8 e V12 voltou a ecoar nas ruas do país. Emilio Zambello, então já uma lenda viva, viveu para testemunhar esse renascimento. De certa forma, ele colhia os frutos da semente que plantara e regara durante os longos e difíceis anos de inverno.

Seu falecimento, em **16 de janeiro de 2014, aos 88 anos**, em São Paulo, após complicações de uma cirurgia, foi noticiado com destaque por veículos especializados como o *Grande Prêmio*. A comunidade automobilística chorou a perda de um de seus pilares fundadores.

O legado de Emilio Zambello é tangível. Toda Ferrari que circula no Brasil hoje trafega sobre a estrada que ele ajudou a pavimentar. Sua história é um testemunho do poder da paixão, da resiliência e da visão. Ele foi o homem que, com suas próprias mãos, mecânico, piloto e empresário, teceu o mito Ferrari na tapeçaria cultural brasileira. Ele não trouxe apenas carros; trouxe uma lenda, e garantiu que ela sobrevivesse e prosperasse. Sua vida é a prova de que por trás de uma grande marca, existem grandes homens.

Ferrari

Referências Bibliográficas:

Conexão Salomão. (n.d.). *Emilio Zambello, grande piloto da época de ouro do nosso automobilismo*. Conexão Salomão. Recuperado em 23 de outubro de 2023, de <https://www.conexaosaloma.com.br/emilio-zambello-grande-piloto-da-epoca-de-ouro-do-nosso-automobilismo/>

Artigo biográfico detalhando as principais conquistas de Zambello, incluindo vitórias em provas de resistência e seu papel no automobilismo brasileiro pré-Fórmula 1.

Grande Prêmio. (2014, 17 de janeiro). *Grande nome do automobilismo brasileiro, Emilio Zambello morre aos 88 anos em São Paulo*. Grande Prêmio. Recuperado em 23 de outubro de 2023, de <https://www.grandepremio.com.br/outras/noticias/grande-nome-do-automobilismo-brasileiro-emilio-zambello-morre-aos-88-anos-em-sao-paulo/>

Notícia-obituário oficial com dados factuais sobre o falecimento de Zambello, sua idade, causa da morte e atuação como presidente do Automóvel Clube Paulista.

Paula, C. de. (2014, janeiro). *Emilio Zambello*. Carlos de Paula Blog. Recuperado em 23 de outubro de 2023, de <https://carlosdepaula.blogspot.com/2014/01/emilio-zambello.html>

Relato histórico sobre os primórdios da carreira de Zambello, incluindo sua atuação como mecânico e preparador na Rua 25 de Março, antes de se consolidar como piloto.

OrBahia. (2024, julho). *Emilio Zambello*. OrBahia Blog. Recuperado em 23 de outubro de 2023, de <https://orbahia.blogspot.com/2024/07/emilio-zambello.html>

Texto memorialístico e reflexivo, enfatizando o legado cultural e empresarial de Zambello, incluindo seu papel em manter viva a presença da Ferrari no Brasil.

Conexão Salomão. (n.d.). *Colunista História: Equipe Jolly e suas Alfas*. Conexão Salomão. Recuperado em 23 de outubro de 2023, de <https://www.conexaosaloma.com.br/colunista-historia-equipe-jolly-e-suas-alfas/>

Ferrari

Artigo histórico dedicado à equipe Jolly-Gancia, detalhando sua fundação, carros utilizados, vitórias em provas nacionais e o papel de Zambello como cofundador e piloto.