

AS DUAS FACETAS MIGUEL



DE RAMOS

Quando está nas corridas, e compete ao mais alto nível há vários anos, não pensa nos negócios, que preenchem o outro lado da sua vida. É outra pessoa, concentrada unicamente nas reuniões técnicas com os engenheiros e os responsáveis da equipa. Aí, poucas vezes terá o poder de decidir sozinho questões estratégicas, ao contrário do que sucede no Grupo Salvador Caetano ou não fosse seu administrador delegado com áreas de acção tão vastas no comér-

cio automóvel, tanto da distribuição como do retalho de várias marcas, em Portugal e Espanha (Madrid, Galiza, Andaluzia e Catalunha), ou ainda em países como a Inglaterra, Alemanha, Cabo Verde e Angola, detendo ainda o pelouro dos investimentos em sectores como energia, novas tecnologias e imobiliária. Só não tem a ver directamente com a Toyota – a marca que o seu avô, Salvador Caetano, trouxe para Portugal há 50 anos –, mas interage com o seu pai, José Ramos, que deverá, no futuro, suceder como líder ao fundador de um dos maiores grupos empresariais portugueses. ➔

TEXTO ADALBERTO RAMOS
FOTOGRAFIAS AIFA



**O neto de Salvador Caetano
é gestor na empresa do avô
e corre no campeonato FIA GT**

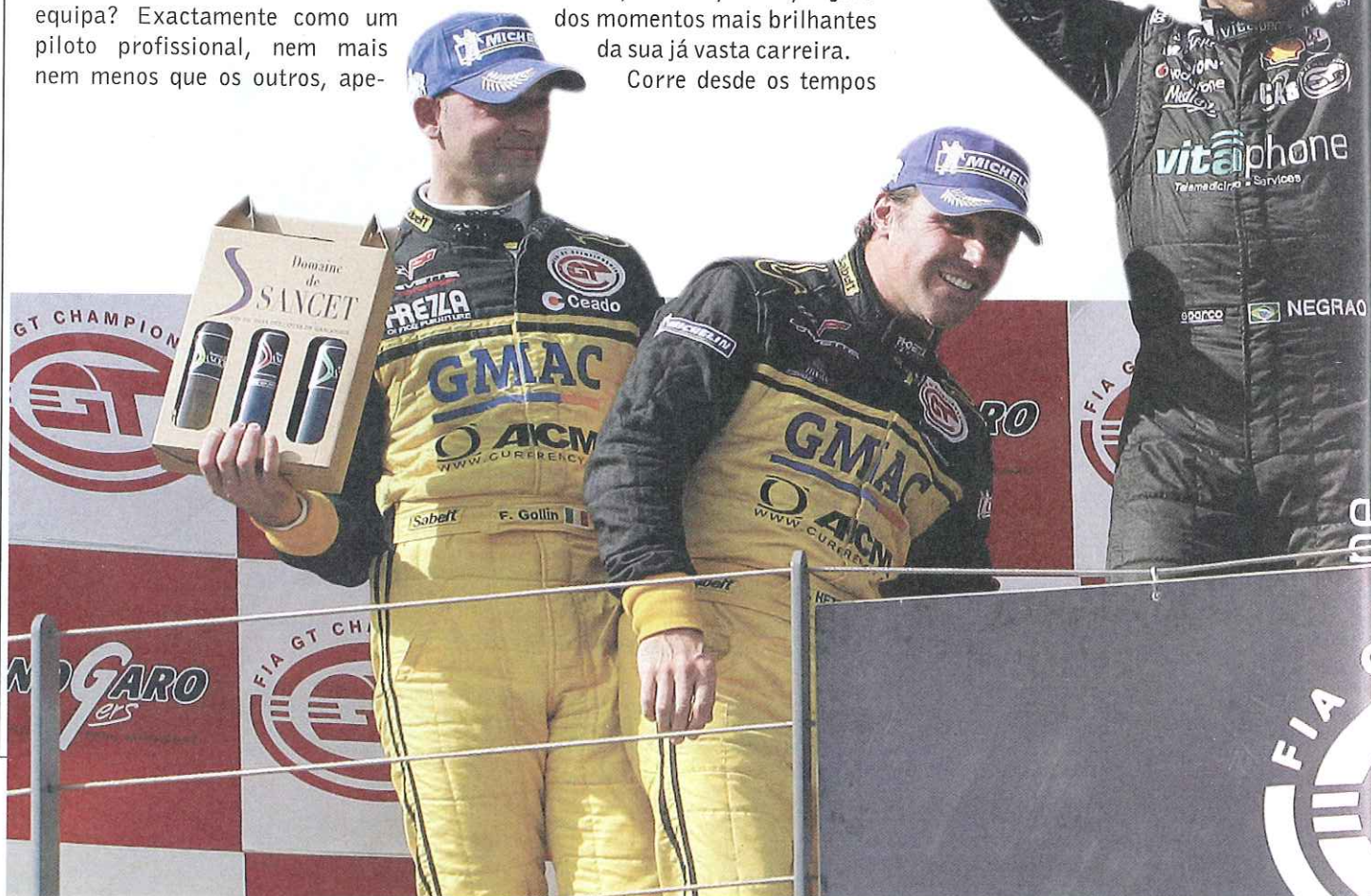
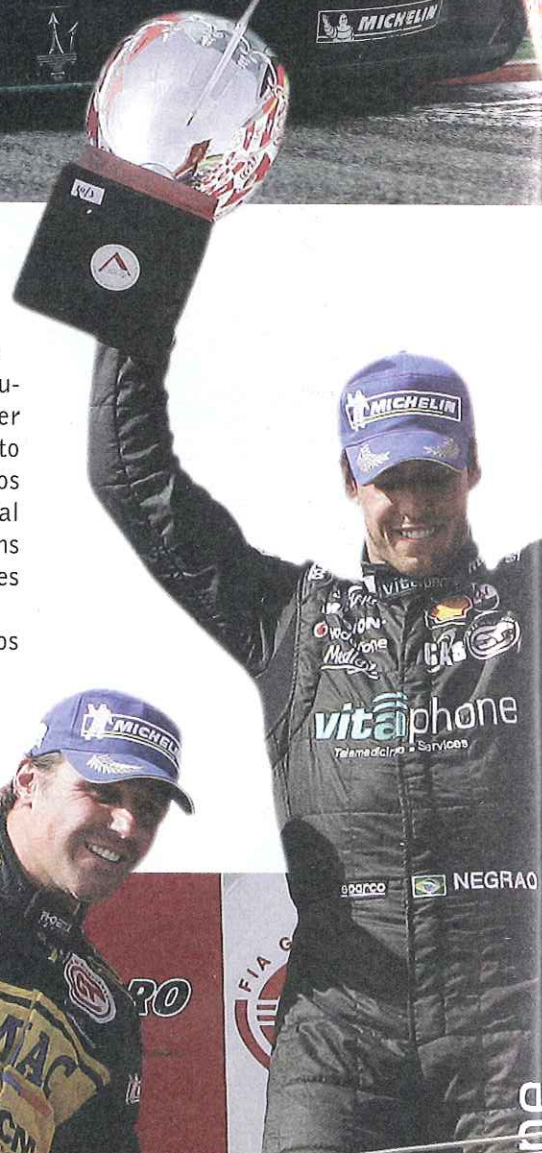
REPORTAGEM



➔ Mas, no Campeonato do Mundo FIA GT ou mesmo na Vitaphone Racing Team, a equipa de que Miguel Ramos (37 anos) fez parte nestas duas últimas épocas, guiando um potente Maserati MC12, ninguém saberá quem ele é ou, melhor, quase todos desconhecem a sua outra faceta de empresário e respectiva dimensão no mundo global de hoje. "Como me vêem na equipa? Exactamente como um piloto profissional, nem mais nem menos que os outros, ape-

nas... igual a eles. Aliás, o Michael Bartels, proprietário e piloto da equipa Vitaphone, é um grande profissional em todas as áreas, uma pessoa de grande rigor e a sua estrutura em nada fica a dever a qualquer equipa de fábrica", salienta o piloto português, que finalizou no pódio nos dois últimos campeonatos no Mundial FIA GT, vivendo, então, alguns dos momentos mais brilhantes da sua já vasta carreira.

Corre desde os tempos



em que era estudante, começando pelo autocrosse, no início da década de 90, passando depois às pistas de velocidade, primeiro a nível interno, para depois se dedicar à velocidade, começando pelo Troféu BMW, no qual se sagrou campeão em 1996, para depois experimentar as fórmulas (Toyota Super Fórmula e F.3) nas pistas espanholas, antes de virar a agulha, em definitivo, para os carros de GT. "Quando

comecei nas corridas ainda não trabalhava e a única preocupação dos meus pais era os eventuais acidentes que pudesse ter, porque, de resto, eu tive sempre boas notas. Entrei na universidade com média de 18 e formei-me com 14 ou 15", recorda o engenheiro

mecânico especializado em gestão industrial cuja formação académica ainda inclui uma pós-graduação em finanças internacionais. "O meu pai adora corridas, só não gosta de se deslocar às provas quando elas são demasiado longe de casa, mas é evidente que a questão da [minha] segurança está sempre em causa, embora não se oponha à minha carreira de

piloto. Aliás, eu diria que nos dias de hoje é maior a probabilidade de uma pessoa sofrer um acidente nas estradas do que eu nas pistas. Nos últimos anos, não há memória, sobretudo nas corridas de GT, de acidentes com consequências graves para os pilotos. Quem corre nos GT's possui muita experiência e uma longa quilometragem na competição...".

CARREIRA INCÓGNITA FACE AOS... NEGÓCIOS

A quem entra no gabinete de Miguel Ramos, no edifício-sede da Salvador Caetano, em Vilar de Andorinho (Vila Nova de Gaia), não passam despercebidas as dezenas de taças expostas e os diversos posters de viaturas de competição, com maior ênfase para os de viaturas de GT, como o Saleen – sagrou-se com ele campeão espanhol, formando dupla com Pedro Matos Chaves –, o Ferrari 550 Maranello ou o Maserati MC12. Quem com ele lida nos negócios estará longe de imaginar que por detrás do empresário existe a outra faceta de piloto, na qual coloca tanto empenho e rigor como na actividade empresarial.

"Há algum tempo, tive uma reunião com um elemento de uma empresa seguradora portuguesa que ao entrar aqui, neste gabinete, olhou à volta e questionou se o Miguel Ramos das corridas era o mesmo com quem ia falar de questões empresariais. Perante o meu 'sim', ficou bastante surpreendido, confessando que nunca imaginou que pudesse ser eu, até porque acompanhava nos jornais a minha carreira no Mundial de GT". ➔





➔ Negócios durante as corridas é assunto impensável para o administrador-delegado do Grupo Salvador Caetano, porque quando, à sexta-feira, se mete no avião para ir, algures na Europa, ao encontro da sua equipa, já vai concentrado na tarefa que o espera e com disponibilidade absoluta, a nível mental e não só, para absorver toda a informação técnica e estratégica relacionada com os treinos e a prova desse fim de semana. Quando muito, os seus patrocinadores podem estar presentes no evento e terem oportunidade de, perante outros parceiros da equipa, juntar interesses e avançar com parcerias.

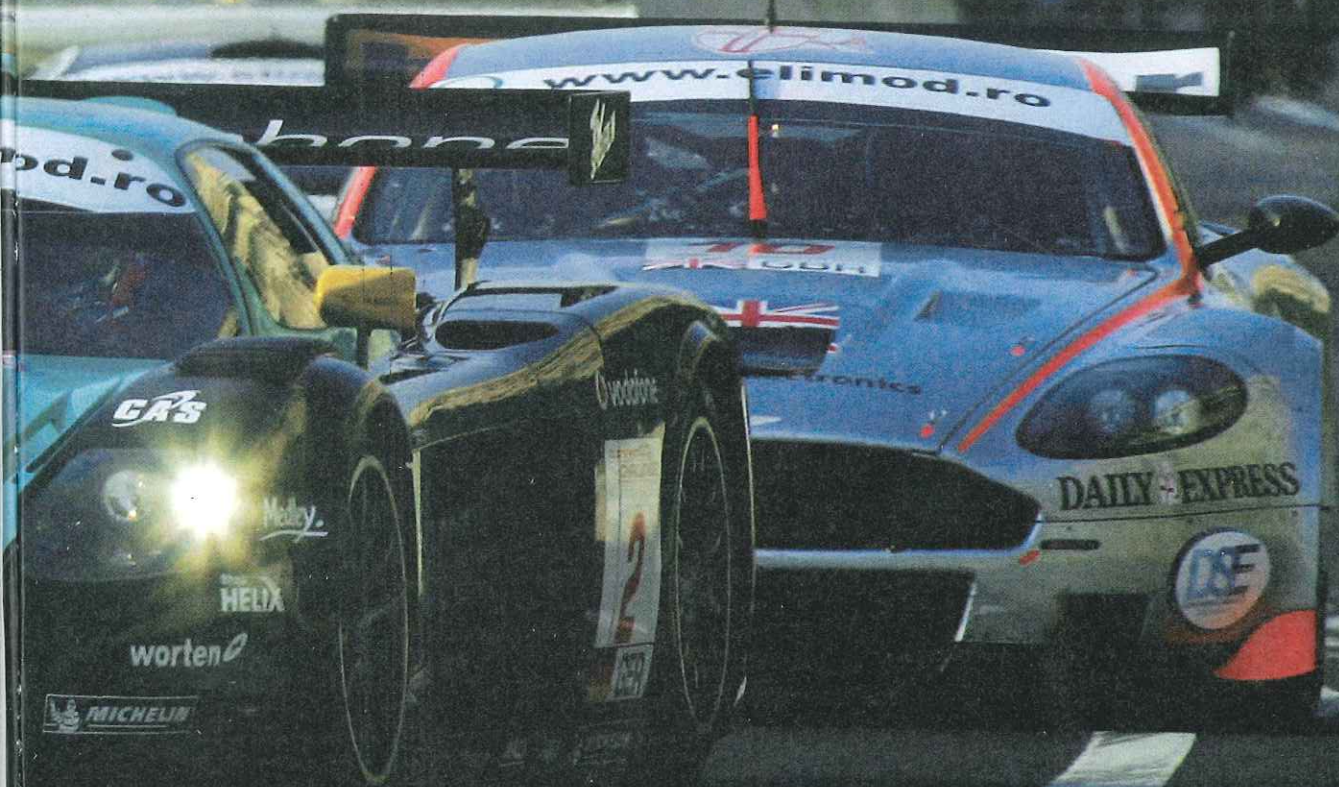
"Quando estou lá, sou piloto a 200% e não penso em mais nada. Tenho as reuniões técnicas com os engenheiros da equipa, não há muito tempo livre, e só penso naquilo. No dia dos treinos,

que é no sábado, por exemplo, chego ao circuito às 7 horas e só vou embora por volta das 22. Portanto..."

SEM COMPETITIVIDADE MELHOR É FICAR EM CASA

Não tem dúvidas de que qualquer pessoa com uma actividade profissional tão intensa quanto a sua é capaz de conciliá-la com a de piloto no Campeonato do Mundo de GT, saindo de casa à sexta-feira para regressar na noite de domingo, podendo ainda aproveitar uma parte das férias para "investir" num campeonato que em 2008 teve apenas uma deslocação bem mais longa (Argentina) que o habitual. É que as restantes nove corridas são em território europeu e durante a época não há sessões de testes que obriguem ao dispêndio de mais dias. "É um escape, adoro guiar nas pistas! Pelo

contrário, detesto conduzir na estrada e evito ao máximo fazê-lo", diz, categoricamente, Miguel Ramos. Não totaliza mais de 10 mil quilómetros/ano ao volante e se vai de férias para o Algarve com a família, é certo e sabido que à sua mulher caberá a tarefa de guiar. Na necessidade de ir a Lisboa, ou viaja de comboio ("é um meio de transporte excelente para se trabalhar...", acentua) ou aproveita a boleia de algum colaborador. Dadas as constantes deslocações a Espanha, e não só, não surpreende que seja passageiro frequente, e com muitas milhas, tanto da TAP como da Ibéria — possui bilhete de identidade espanhol e carta de condução, além de residência, por via das sociedades que detém no país —, mas poucas vezes conduz, porque ou alguém vai buscá-lo aos aeroportos ou anda de... táxi.



É nas pistas que o neto mais velho de Salvador Caetano gosta de acelerar e da sua faceta desportiva já faz parte um palmarés notável e se em 2007 discutiu até à última prova o título mundial de GT, com o Maserati MC12 da Vitaphone Racing Team, acabando em quarto, na época transacta concluiu o ano no pódio (3º), ajudando a equipa a renovar o título. "Quero sempre supercompetição. Não me interessa ganhar ou ir ao pódio sem luta. Para isso, prefiro ficar em casa". Para 2009, Miguel Ramos ainda não definiu que rumo dar à sua carreira, que tanto pode continuar no Campeonato FIA GT ou, então, avançar para os Sport Protótipos no European Le Mans Series, sonhando de novo com a participação, que seria a terceira, nas 24 Horas de Le Mans. 

Perceber dificuldades comerciais ao experimentar os carros novos

Não gosta de guiar na estrada, mas supera essa falta de vontade quando se trata de experimentar carros novos que chegam ao mercado, para ver as suas características e diferenças de uns para os outros. "Isso faz parte do meu negócio e é a forma de eu entender dificuldades comerciais. Todos os carros são bons se forem posicionados no mercado com um preço correcto a nível de segmento", refere Miguel Ramos. Para o administrador delegado do Grupo Salvador Caetano, hoje, no segmento médio, por exemplo, os produtos existentes no mercado são muito equivalentes e mais: "Os carros estão a perder emoção, porque os fabricantes preocupam-se em construir produtos para o transporte de pessoas e não para lhes transmitir emoções, o que quanto a mim é negativo. Depois, há uma grande mistura entre generalistas-premium e premium-generalistas. De um modo geral, os construtores têm sido muito cinzentos nos últimos anos". De qualquer modo, coloca em relevo, referindo-se a modelos já no mercado, os sucessos tanto do Fiat 500 como do Mini e acredita que o Toyota IQ poderá seguir-lhes as pisadas, porque reúne valores como a música, tecnologia e design, entre outros, hoje muito valorizados pelos jovens, em detrimento do número de cavalos (potência) e da rapidez.

