

Rui Peleção

A Paixão de Senna

Vida e morte de um piloto que animava
os nossos domingos e amava Portugal

OFICINA
DO LIVRO

Índice

Dedicatória	11
Agradecimentos.....	11
Introdução	13
I	
<i>Beco</i> , menino-prodígio do <i>karting</i>	17
II	
Harry, um furacão em Inglaterra	45
III	
1984 – Nasce uma estrela	105
IV	
Os anos da Lotus	139
V	
Uma rivalidade para a história	191
VI	
Do céu ao purgatório	269
VII	
O dia mais negro da história da F1	311
Bibliografia	325
Perfil	327
Cronologia de um campeão.....	328
Campeões do mundo de F1 (por ano)	331
Pilotos mortos na Fórmula 1	333

Dedicatória

À memória do meu pai Joaquim que me levou às cavalitas ver o Senna a correr

A todos os meus camaradas jornalistas que fizeram do desporto automóvel o combustível das suas vidas

A todos que, como Ayrton Senna, não desistiram dos seus sonhos

Agradecimentos

Ao Pedro Junceiro pelas pestanas queimadas na Biblioteca Nacional e pela preciosa ajuda na pesquisa para este livro.

Ao Francisco Camacho por se ter lembrado de mim, numa época onde ninguém se lembra de ninguém.

A todos os que pelos seus depoimentos, escrita, reportagens e apoio tornaram este livro possível. São eles:

Beatriz Peleção, Rui Freire, Francisco Santos, Pedro Queiroz Pereira, Domingos Piedade, José Pinto, Adriano Cerqueira, José Miguel Barros, Reis Thomaz, Luís Vasconcelos, Sérgio Veiga, Pedro Roriz, Santos Neves, Hélio Rodrigues, Vítor Abreu, Adalberto Ramos, José Vieira, Rui Faria, Manuel Romão, Fernando Petronilho, Alexandre Correia, Bernardo Gonzalez, José Luís Abreu, Olavo Martins, Luís Netto Rocha, Ana Borges, Ana Silva, Artur Ferreira, Pedro Lamy, Pedro Matos Chaves, José Maria Leitão, Ana Melo, Manuela Melo, Carla Matias, Catarina Peleção, Manuel Soares e Filipa Gambino.

Introdução

Alegria dos domingos

Um domingo de abril. O tal mês de que os franceses diziam «L'Avril au Portugal est une blague meterologique», sempre a pregar partidas.

As nuvens plúmbeas e carrancudas estavam com cara de poucos amigos e o melhor era mesmo ficar em casa, no aconchego, em frente à nova Grundig, a primeira televisão a cores, um luxo.

Naquela manhã sombria de 21 de abril de 1985, Vasco Granja já nos havia feito esperar pelo Bugs Bunny e o Daffy Duck, apresentado mais uns bonecos de plasticina checoslovaca no seu programa «Cinema de Animação» e o engenheiro Sousa Veloso havia feito a sua afetuosa despedida do «TV Rural»: «despeço-me com amizade, até um próximo programa.»

Depois do domingueiro almoço em família, o *jingle* sonoro de uma transmissão da Eurovisão, que normalmente só se ouvia no Festival da Canção, transportava o arroz doce da avó e os digestivos do pai para o sofá.

A RTP iniciava a transmissão em direto do Grande Prémio de Portugal de Fórmula 1 de 1985, ligando mais 600 milhões de televisores ao Autódromo do Estoril. O país, que tem no sol e no clima o principal bem de exportação, mostrava ao mundo que as monções não eram exclusivo de latitudes hindus.

Apesar das otimistas previsões meterológicas, o abril português fazia das suas, inundando por completo o traçado. Péssima publicidade para o turismo de Portugal.

Pelos altifalantes meio fanhosos da Grundig lá de casa, as vozes de Adriano Cerqueira, Domingos Piedade e José Pinto – que seriam os nossos cicerones da RTP neste e em tantos outros domingos – soavam como comunicações distantes, com interferências e rugido de motores em fundo, como nos filmes de aviação da II Guerra Mundial com cenas da batalha do Pacífico. E isso também criava emoção.

Na pista, ultimam-se os preparativos para a partida do Grande Prémio de Portugal. Só se vislumbram guarda-chuvas, enormes, coloridos, de todas as marcas que patrocinam as equipas – da Olivetti, Marlboro, John Player Special, Shell, Candy, Canon. Andam numa azáfama, num bailado lento, serpenteando entre 26 carros de Fórmula 1 alinhados na reta do autódromo.

Como que num passe de mágica, espantados por alguma ordem divina, os guarda-chuvas correm para o muro das boxes. Um som de trovoadas ressoa entre as bancadas e perpassa pelos microfones da RTP. O som e a fúria de 26 motores com mais de 600 cavalos a urrar de impaciência.

Na cabeça desta formação de cavalaria um belo Lotus preto e dourado, pintado com as cores da John Player Special destacava-se de todos os outros. Lá dentro, no *cockpit* aberto, um capacete amarelo fluorescente parecia cabisbaixo, como que mergulhado num transe. Vagarosamente, os carros arrancam para a volta de aquecimento, que sob aquela intempérie, podia apenas aquecer o coração do público no Estoril, dos milhões de telespectadores em casa e sobretudo dos pilotos na pista.

As pulsações cardíacas vão subindo à medida que descrevem uma volta ao Autódromo e se aproximam de novo da grelha de partida. Uma tensão que parece passar pelos feixes hertziano para milhões de lares espalhados pelos quatro cantos do mundo. Mesmo quem não gosta de Fórmula 1, não fica indiferente ao extraordinário magnetismo de uma partida de um Grande Prémio. É o momento mais empolgante, perigoso e por vezes fatal da disciplina rainha do desporto automóvel.

Um a um, os monolugares voltam a ocupar as suas posições na grelha de partida. Na frente, o tal homem do capacete amarelo cabisbaixo; ao seu lado, o poderoso McLaren-TAG Porsche de Alain Prost.

Pelos retrovisores dos dois futuros arquirivais, espreitavam o Lotus-Renault de Elio de Angelis, o *Príncipe Negro* da F1, e o Williams de Keke Rosberg, o homem que não dispensava a sua cerveja após a corrida.

Na terceira fila, Derek Warwick, no Renault amarelo e branco, e Michele Alboreto, no lendário Ferrari, a mais apaixonante equipa da história da F1.

Atrás de si, o austríaco que ajudou a construir parte da mitologia do *cavalino rampante* da Ferrari, Niki Lauda, tricampeão do mundo, agora montado num belo McLaren, ladeado pelo desastrado Andrea de Cesaris no Ligier-Renault azul clarinho. Atrás dele, no Brabham com as cores da Oliveti, outro ídolo da F1, o brasileiro Nelson Piquet, fogoso na pista e de língua viperina fora dela. Das boxes partia o último dos grandes, a nova esperança do automobilismo britânico, Nigel Mansell, no segundo Williams-Renault.

Naquelas primeiras filas da grelha de partida do Grande Prémio de Portugal de 1985 marcavam presença todos os grandes vultos da década de ouro da Fórmula 1. Antigos e futuros campeões, antigos e futuros rivais, que proporcionariam alguns dos mais inesquecíveis momentos a uma geração de adeptos, graças às suas audaciosas ultrapassagens, golpes sujos, polémicas na imprensa, manobras de bastidores, dramáticos desastres, duelos fraticidas a 300 km/h e rivalidades ferozes.

Um entre todos ascenderia por direito próprio à categoria de ícone do desporto do século xx, algo só acessível a quem transcende as barreiras do seu desporto, as fronteiras do seu país e o efémero do seu tempo, para entrar no coração do povo.

Fama e posteridade podem alcançar-se num carro de competição. A imortalidade só no coração das pessoas.

Foi nesse domingo de chuva intensa no Estoril que o coração do povo brasileiro começou a bater mais forte – e o nosso também. Tudo por causa do homem do capacete amarelo cabisbaixo no Lotus preto.

Ayrton Senna do Brasil, o piloto que trouxe alegria aos nossos domingos.

I

Beco, menino-prodígio do karting

*No princípio, só o fazia por causa da emoção de pilotar.
Adorava girar o volante, as travagens, meter potência no chão,
sentir o motor e levar com o ar na minha cara.
Adorava a velocidade. Era algo que eu tinha dentro de mim
em criança, e ficou cá.*

Ayrton Senna



Foi em setembro que te conheci

Naquela manhã a prometer calor ameno de setembro, a estação de caminho de ferro do Estoril registava um movimento pouco habitual para canto do cisne da época balnear.

Os comboios vinham à pinha e não havendo *derby* lisboeta – o Sporting jogava em Setúbal e lançava-se para uma época de glória com o triunvirato Manoel, Manuel Fernandes e Jordão no ataque – a explicação para esta insólita afluência aos comboios da linha de Cascais não se podia dever exclusivamente aos domingueiros da passeata e do piquenique.

O País vivia ainda os primeiros anos da democracia pintada de fresco e Maria de Lourdes Pintasilgo liderava um governo de transição que iria conduzir à primeira maioria da Aliança Democrática de Francisco Sá Carneiro nas eleições que se realizariam em dezembro.

Nas rádios mais populares e menos politizadas – que eram poucas – escutava-se o «Sobe, Sobe, Balão Sobe» de Manuela Bravo, que nesse ano tinha representado Portugal no Festival Eurovisão da Canção.

As calças à boca-de-sino do início da década de 70 começavam a ficar mais justas à perna e as barbas pós-revolucionárias a ficar mais aparadas. Naquele dia 24 de setembro de 1979 faltavam menos de 100 dias para o fim de uma década de históricas mudanças no nosso país e respirava-se já um certo ar de novo tempo.

Os autocarros fretados pela Bridgestone, estacionados à porta da estação de caminho de ferro do Estoril, levavam largas centenas de adeptos até ao Autódromo Fernanda Pires da Silva, inaugurado

há apenas sete anos com a primeira volta de honra a ser dada pelo Rolls Royce presidencial de Américo Thomaz.

O Rolls estava agora guardado a sete chaves na garagem do Presidente Ramalho Eanes – que a época não era de dignatárias opulências – e naquele dia a pista estava reservada ao *karting*, já que a pista do Estoril recebia «A fina flor do *karting*», conforme noticiava o jornal *Motor* na sua exaustiva reportagem de antecipação do Campeonato do Mundo da modalidade, que pela segunda vez subia ao palco do Autódromo, sonhado e criado pela empresária Fernanda Pires da Silva.

A primeira grande competição internacional realizada no Autódromo do Estoril foi precisamente o Campeonato do Mundo de Karting de 1974. Apesar das limitações ao automobilismo criadas pela crise energética, o dr. Augusto Martins, jornalista, dirigente do Automóvel Clube de Portugal (ACP) e grande impulsionador da modalidade em Portugal, conseguiu fazer valer a importância do evento que trouxe ao Estoril 107 pilotos oriundos de 20 países.

Portugal estava a dar os primeiros passos na modalidade que era já encarada como a grande escola de talentos do automobilismo, autêntica *cantera* de campeões. Na comitiva lusa pontificavam nomes como Luís Botelho, Figueiredo e Silva e Manuel Mello Breyner, atual presidente da Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting, que acabou por ser impedido de realizar a prova porque na época prestava serviço militar – foi *caçado* pela Polícia Militar quando se preparava para participar na corrida, sem autorização das chefias militares.

Manuel Mello Breyner e os seus irmãos Tomás e Pedro deram as primeiras voltas de *kart* em Cascais com um bólido oferecido pelo rei Juan Carlos de Espanha, vizinho e amigo da família.

As voltas que a história dá, como se fosse um circuito. Senão vejamos:

Seis anos mais tarde, Manuel Mello Breyner pedia emprestado um motor no mundial de *karting* na Bélgica a Ayrton e colocava-lhe no capacete um autocolante da Miura, seu patrocinador.

Riccardo Patrese conquista o Campeonato do Mundo de Karting de 1974, na mesma pista em que, 17 anos depois (em 1991), venceria o Grande Prémio de Portugal de F1 ao volante de um

Williams-Renault e onde, no ano seguinte (1992), sobreviveria ileso a um aparatoso acidente na reta da meta, quando utilizou a traseira do Ferrari de Gerhard Berger como rampa de lançamento.

A primeira página da história de Ayrton Senna da Silva em Portugal também começou a ser escrita no Autódromo do Estoril naquela tarde do dia 24 de setembro de 1979.

Como na letra da música de Vítor Espadinha «foi em setembro que te conheci.» Aquele domingo seria o primeiro de muitos domingos de alegrias dadas aos adeptos portugueses pelo franzino e tímido menino do bairro do Tremembé, em São Paulo.

O campeão que não foi

Ayrton Senna da Silva não era propriamente um desconhecido para os adeptos do *karting*. O jovem piloto brasileiro, então com apenas 19 anos, fora eleito «Piloto Revelação» no primeiro mundial que disputou em 1978 num kartódromo desenhado na pista de Le Mans, onde um excesso de confiança numa travagem para lá dos manuais de física lhe roubou o título.

Agora, mais *rodado* e mimado como a nova coqueluche da equipa de fábrica dos irmãos Parilla, Ayrton era elencado como um dos favoritos à vitória no Estoril, juntamente com o seu companheiro de equipa e arquirrival, o veterano Terry Fullerton (campeão em 1973); o norte-americano e campeão em título, com um nome convenientemente adequado à competição, Lake Speed; os holandeses Peter de Bruyn e Peter Koene; os britânicos Mickey Allen e Mike Wilson (que viria mais tarde a ser um *papa-mundiais* de *karting*, com um recorde de seis taças); os austríacos Toni Zoseri e Max Lauda (primo de Niki Lauda, que venceria o primeiro GP de F1 do Estoril, cinco anos mais tarde) ou até a francesa Cathy Muller, irmã mais velha daquele que viria a ser um grande campeão do WTCC, Yvan Muller.

Em resumo, o desporto automóvel sempre foi uma pequena grande família.

Naquele campeonato marcava presença a *finha flor* do *karting* mundial que durante quatro dias se digladiou nas manches eliminatórias na pista improvisada, utilizando parte do *paddock* e do *pit lane*.

Com menos experiência e material inferior, a comitiva portuguesa tinha ficado pelo caminho nas fases eliminatórias, em que, pela primeira e rara vez, pilotos portugueses defrontaram Ayrton Senna em pista.

Com as maiores esperanças portuguesas – como Figueiredo e Silva ou *Gêhéfe* – a serem afastadas nas encarniçadas batalhas campais das eliminatórias, o público que enchia as bancadas tratou rapidamente de escolher o seu paladino na liça – que isto de ver desporto sem torcer por ninguém tem tanta graça como uma reunião de condomínio ou comer arroz branco.

Este paladino distinguia-se bem em pista pelo seu vistoso estilo de pilotagem e pelo capacete amarelo de riscas verdes, desenhado pelo célebre Sid Mosca, que reluzia no meio do pelotão, permitindo ao público identificar o seu piloto dileto naquela e em muitas outras tardes que se seguiriam na década de 1980.

Vítor Abreu, jornalista do *Autosport* destacado para a reportagem do Estoril, juntamente com José Vieira e Dina Lopes, recorda o entusiasmo do público a cada frenética passagem de Ayrton: «Era incrível ver como a multidão reconhecia o Senna, celebrando cada ultrapassagem como se fosse um golo num jogo de futebol. No meio daquelas *molhadas*, Ayrton Senna destacava-se pela bravura com que disputava cada posição e também pelo mítico capacete amarelo. Um contraste total com o rapaz discreto, compenetrado e tímido que passava no *paddock* com o seu facto preto e capacete pendurado na mão. Mas, mesmo assim, e com apenas 19 anos, já transmitia uma certa aura de campeão.»

Um campeão adiado, pelo menos no *karting*, disciplina onde competiu dez anos, sem nunca ter conquistado o título mundial, dissabor que acompanhou Ayrton pela vida fora. No Estoril, Senna experimentaria pela primeira vez a desilusão de se ver arredado de uma vitória em pista por uma questão regulamentar.

O brasileiro sentia-se vítima de uma injustiça, mas a verdade é que «os regulamentos são para ler antes, não depois», como ironizou o chefe da comitiva brasileira e presidente da Comissão de Kart da Confederação Brasileira de Automobilismo, Rubens Carpinelli, dirigente que não morria de amores pelo piloto brasileiro

(o sentimento era recíproco), como se pode depreender pelo depoimento dado ao jornalista Francisco Santos no seu livro *Ayrton Senna – Saudade*: «As participações do Ayrton Senna em campeonatos mundiais de *karting* foram frustrantes para ele, por não ter conseguido o título de campeão mundial do esporte que adorava.

O Ayrton disputava os campeonatos em nome do Brasil, mas nunca participou efetivamente da equipe brasileira. Dois foram os motivos desse afastamento: seu génio individualista e a sua condição de piloto oficial da fábrica DAP. Sua participação na equipe brasileira se resumia à apresentação dos países participantes. Nunca compartilhou das boxs da equipe do Brasil. Em Le Mans (1978) sequer respeitou o seu companheiro de equipe (Mário Sérgio de Carvalho) alijando-o da prova [...]. No campeonato realizado no Estoril jogou fora o título ao bater no seu companheiro de equipe na DAP (Fullerton).»

Ayrton Senna acabaria por perder o título nas eliminatórias de domingo de manhã, mas só o saberia depois de festejar efusivamente após levar a bandeira de xadrez na finalíssima.

As eliminatórias não tinham corrido nada bem ao seu companheiro de equipa Terry Fullerton, que, numa delas, ficou furo com um espectador espanhol que aplaudia e gozava de pé quando o motor do *kart* do inglês entregou a alma ao criador.

O irado piloto perdeu as estribeiras; arremessou o capacete ao adepto espanhol; preparava-se para lhe aplicar um corretivo mais completo, não fosse travado pelos comissários de pista. Não seria o último britânico irascível a atravessar-se na carreira de Senna.

Já com 30 anos e consagrado campeão de *karting*, Fullerton precisava de um bom resultado na quarta eliminatória para se classificar para as finais.

Ainda que contrariado, Senna, que dominou as suas eliminatórias, concedeu em fazer o jeito ao seu colega de equipa, como explicou a reportagem do *Autosport*: «Uma *manche* de peso. Fullerton, Senna da Silva, Allen e Wilson ocupavam as duas primeiras linhas da grelha de partida. [...] Senna da Silva tomou a dianteira, seguido de Fullerton, mas, na terceira volta, deixou passar o piloto britânico para o primeiro lugar. Era uma pura manobra tática de jogo

de equipa de fábrica, uma vez que os dois pilotos correm pela DAP. No entanto, Senna da Silva cometeu o erro que no final do dia se viria a revelar bastante grave. Da Silva colou-se a Fullerton e quando este gripou o motor na reta que antecede a curva do bar e lhe barrou o caminho o brasileiro saiu fora de pista juntamente com Fullerton, que provavelmente terá sentido o seu motor a gripar e avisou tardiamente Senna da Silva. O piloto brasileiro pôde continuar a prova, mas os primeiros já estavam longe e os pontos perdidos nesta *manche* viriam a mostrar-se preciosos para o desempate final com Kone.»

Independentemente do resultado e da polémica final, a verdade é que Senna da Silva – como então era conhecido – foi a estrela mais cintilante nas três finais disputadas na tarde de domingo, oferecendo grandes duelos com os holandeses Peter de Bruyn e Peter Kone.

Na primeira final, partindo do quarto lugar, Senna da Silva ganha sucessivamente posições para gáudio dos adeptos, até tomar de assalto a liderança de Peter de Bruyn logo na quarta volta.

O brasileiro mantém a liderança até à décima volta, impressionando o público pela acrobática capacidade de fazer curvas a alta velocidade apenas com uma mão no volante – a esquerda – já que era canhoto.

Com a mão direita, Senna tapava a refrigeração do carburador, uma técnica de pilotos de *karting* para manter a temperatura ideal de carburação, mas que ninguém tinha coragem de fazer nas curvas, sob o risco de perder precisão e controlo do *kart* – só Senna se atrevia a esta gracinha.

Apesar da eficácia dessa técnica, Senna acabaria por cometer um erro que lhe custou a vitória nessa primeira *manche*, vencida por Peter de Bruyn.

Às 18 horas e com pateada e assobios do público iniciava-se a segunda *manche* das finais, com um atraso tipicamente português de uma hora e meia. A corrida começa como acabara a anterior, com Bruyn na liderança e restante pelotão ao ataque.

Na décima segunda volta a correia do *kart* do holandês parte-se, obrigando o piloto a assistir ao resto da corrida na relva, a ver a banda passar.

Senna da Silva salta para a liderança que não conseguiu conservar até à bandeira de xadrez, já que perto do fim foi ultrapassado por outro holandês voador – Peter Kone.

Já caía a noite no ventoso Autódromo do Estoril quando se deu a partida para a terceira e última *manche*, autêntico recital de pilotagem de Senna da Silva, a fazer fé na reportagem do jornal *Motor*, assinada por Olavo Martins e Luís Netto Rocha, que não poupava elogios ao fenómeno paulista: «Ayrton Senna da Silva. Um brasileiro endiabrado, bem na senda da escola a que o Brasil nos habituou, que fez levantar as bancadas do autódromo com as suas ultrapassagens temerárias. Com o sol a pôr-se no horizonte, pois eram 19 horas, foi baixada a bandeira de partida para a última *manche* do campeonato. Schurman partiu à frente e de novo Senna da Silva vem desde a quarta posição até ao primeiro lugar que ocupa desde a quinta volta e até final. Corrida disputadíssima, várias vezes fez levantar o público das bancadas.»

Ao vencer a terceira *manche*, e dados os resultados obtidos nas finais, Senna da Silva cruzou a meta de punho vitorioso erguido no ar, mítico gesto que repetiria 41 vezes na F1, convencido de que era o novo campeão do mundo de *karting*, apesar de terminar o campeonato em igualdade pontual com Peter Kone.

O público nas bancadas acompanhou a festa do brasileiro, mas a crua verdade é que o campeão era outro, como explicava o *Motor* aos seus leitores mais distraídos: «Guindou-se ao primeiro lugar na *manche* final. Facto infelizmente insuficiente para o consagrar campeão do mundo, pois acabou empatado em pontos com Peter Kone, atual campeão, sendo o desempate feito pelas classificações das eliminatórias, onde este obteve melhor pontuação. Estamos aliás em crer que muita gente que esteve no Autódromo vai ter uma desilusão, pois não se aperceberam deste pormenor subtil que ditou o segundo lugar a Senna da Silva; diga-se de passagem que o próprio piloto não sabia deste detalhe importantíssimo.»

Para um piloto que anos mais tarde defenderia que «o segundo lugar é o primeiro dos últimos. Vencer é o que importa, o resto é consequência», a derrota no Estoril custou a digerir. Foi, aliás, a vez que esteve mais próximo de ser campeão do mundo de *karting*,

sonho que nunca viria a concretizar, sendo o eterno segundo, um duplo vice-campeão mundial da modalidade em que competiu dez anos ao mais alto nível.

Mas, naquele final de tarde de domingo de setembro de 1979, Senna da Silva não se sentia derrotado, sentia-se injustiçado e desiludido, o que se percebe pelo seu desabafo ao jornal *Motor*, naquela que terá sido a primeira entrevista do piloto brasileiro a um jornal português.

Vale a pena recordar:

Motor – «Sena» da Silva, como lhe correu este campeonato do mundo de 79? Você foi quase campeão.

Senna da Silva – Pois é cara, eu devia ser mesmo campeão, mas não sou porque o regulamento está mal feito. Não compreendo como é que vão buscar o resultado de uma eliminatória que tem menos valor, e não contam com o resultado de uma final, que é muito mais importante. Se fosse o desempate feito com o resultado da final que nós não aproveitamos, o que dava certo, o campeão seria eu.

M – Mas aí a organização da prova não tem culpa.

SS – Para mim acho que tem, porque o director da prova, o sr. Martins, é membro da CIK (Comissão Internacional de Karting) e nessa qualidade não devia deixar que se fizessem coisas como esta. Para mim está muito mal. O Kone andou muito bem, é bom piloto, mas eu merecia ganhar.

M – «Sena», qual é a sua opinião da pista e da organização?

SS – A pista está muito boa. É muito difícil, mas o traçado é muito bom. O piso é formidável, pois não se estraga com o calor e o atrito dos pneus.

M – Mas há uns quantos ressaltos que por vezes alteram as trajetórias.

SS – Isso não é nada, pois a gente aqui faz um montão de corridas e não fica machucado. Só na entrada e saída da recta da meta há o ressalto que chateia um pouquinho, mas não dá para machucar. Há pista na Europa onde a gente depois de uma corrida tem de ir direito para o hospital porque está mesmo machucado de verdade. Quanto à organização não foi muito má, mas aborreceu muito o pessoal porque não respeitou o horário.

Senna da Silva sem papas na língua a não poupar críticas à Comissão de Karting da então Federação Internacional do Desporto Automóvel (FISA), entidade com quem viria, anos mais tarde, a alimentar uma guerra surda que quase o levou a abandonar a Fórmula 1, após os infames incidentes de Suzuka com Alain Prost nos Grandes Prémios do Japão de 1989 e de 1990.

Mas aqui, no Estoril, Senna da Silva ainda estava longe dos holofotes da fama e das manobras do todo-poderoso presidente da Federação, Jean-Marie Balestre.

Os entusiastas portugueses presentes nesse mundial de *karting* ficaram com o nome de Senna da Silva gravado na memória, mas seriam necessários mais cinco anos para o endiabrado brasileiro regressar ao Autódromo do Estoril e se transformar no maior fenómeno de popularidade de um desportista estrangeiro no nosso país.

Quem esteve naquela tarde de setembro nas bancadas do Estoril assistiu a um momento histórico, ainda que sem o saber.

007- Licença para vencer

O futebolista argentino Lionel Messi teve na infância sérios problemas de atrofia muscular que quase o impediram de seguir uma carreira de futebolista até ao estrelato, a que se alcançou com o *jersey da* melhor equipa de futebol de todos os tempos – o Barcelona.

O médico que examinou o encefalograma de um garoto de três anos – Ayrton Senna da Silva – diagnosticou-lhe um problema de descoordenação motora devido à sua hiperatividade – o cérebro era demasiado rápido a dar ordem de marcha para a estrutura de um menino de três anos –, e também ele dificilmente acreditaria que aquele ensimesmado garoto se tornaria, anos mais tarde, num dos maiores ases do volante da história do automobilismo.

Mas a verdade é que Ayrton Senna da Silva, ou *Beco*, como sempre foi tratado pela família e pelos amigos mais próximos, ultrapassou os problemas de descoordenação motora, graças à sua paixão precoce pelas corridas de automóveis.

Depois de receber de prenda do pai o primeiro carro a pedais com três anos e o primeiro *kart* com motor de picador de cana-de-açúcar, com um cavalo de potência, aos quatro anos, Senna deixou de

precisar que a mãe lhe comprasse sempre dois sorvetes, porque um deles caía invariavelmente ao chão, devido à sua incapacidade de coordenar o olhar com o movimento das mãos – ele que acabou por fazer isso como ninguém.

Na chapa desse seu primeiro *kart*, o pai Milton, um fã de automobilismo e de James Bond, mandou estampar o primeiro patrocínio da carreira do seu rebento – «007- Licença para Vencer».

Mais do que uma filial gracinha, acabou por ser profecia, porque *Beco* foi desenhado para vencer, como o próprio sugeriu anos mais tarde no auge da sua carreira.

Ayrton Senna da Silva nasceu no dia 21 de março de 1960 em São Paulo, na mesma segunda-feira que, no outro lado do mundo, a polícia *afrikaner* chacinava 72 manifestantes do ANC em Sharpeville, África do Sul.

Ayrton nascia sob o signo de Áries, cujo símbolo é o obstinado carneiro. Para quem acredita em horóscopos, como Ayrton acreditava, o homem Ariano (carneiro) é assim descrito: «Energia, iniciativa e audácia. O Sol neste signo de sua exaltação confere-lhe muita energia mental. A pessoa é decidida, impulsiva, empreendedora e uma fonte de ideias, ambiciosa, pioneira, confiante, entusiasta. Adora a justiça e a liberdade.»

As palavras-chave que descrevem os nativos deste signo são: «Iniciativa, coragem, dinamismo, obstinação, cólera.»

Os mais incrédulos poderão defender que a arte da astrologia está em escrever apreciações tão genéricas que encaixem na visão que temos de nós mesmos; ainda assim é curioso ver que Ayrton Senna corporizava todas as características atrás descritas e que se revelariam ao longo de uma vida em que a superação foi permanente desafio, fonte de angústia e até de fatal insensatez.

Mas nada disso perturbaria a infância feliz de Ayrton Senna em Santana, bairro da burguesia paulistana. Ayrton foi o segundo filho de Milton da Silva e de Neyde Senna. A primeira foi Viviane, e mais tarde nascia o *caçula* Leonardo.

Este constituía o núcleo duro familiar que acompanhou Ayrton Senna ao longo da sua vida e carreira, ocupando papel determinante na saga e nos dramas do novo herói brasileiro.

Ayrton reconheceu a importância de uma infância feliz e de crescer numa família estruturada e unida por laços de afeto: «Se cheguei onde cheguei, e consegui fazer tudo o que fiz, isso se deve em grande parte a ter tido, mais do que tudo, a oportunidade de crescer bem, num bom ambiente familiar, de viver bem, sem qualquer problema económico e de ser orientado no caminho certo nos momentos decisivos da minha vida.»

Como a maioria dos pilotos de Fórmula 1, Ayrton Senna nasceu em berço de ouro. O seu pai era proprietário de uma metalúrgica que empregava mais de mil trabalhadores, de um negócio de componentes de automóveis e de uma empresa de distribuição de refrigerantes.

Mas a joia da coroa da família era o rancho em Goiás, que Milton comprara com o seu sócio e amigo, Armando Botelho Teixeira, homem que viria a ocupar um papel fulcral na gestão dos primeiros contratos de Ayrton como piloto profissional.

A fazenda em Goiás foi durante muitos anos o último reduto da família Senna da Silva e um dos refúgios prediletos de Ayrton.

Curiosamente, o seu grande ídolo, o escocês Jim Clark, que realizou a sua primeira prova de F1 dois meses depois de Senna nascer, era também oriundo de uma família abastada com quintas e criação de gado na Escócia, onde Jim gostava de se retirar e trabalhar para descomprimir da pressão dos Grandes Prémios.

A carreira do piloto mais emblemático da década de 1960 foi relativamente curta e meteórica – durou apenas oito anos – e Ayrton cresceu a idolatrar o virtuosismo do escocês voador nos Lotus desenhados por Colin Chapman, sem imaginar que um dia seria ele a sentar-se num Lotus. Quando, em 1968, Jim Clark morreu num terrível acidente de F2 em Hockenheim, o pequeno Ayrton ficou destroçado, mas já lapidara a sua vocação. Iria ser piloto de Fórmula 1, e o melhor, tal como Jim Clark, o mais rápido *farmer boy* da história.



Muitos acreditam que a atração pela velocidade é a cifra de um código genético. Ayrton é um verdadeiro caso de vocação precoce, como antes dele outros grandes pilotos tinham sido.

Juan Manuel Fangio, filho de um acordeonista argentino, passava as tardes na oficina do sr. Carpettini que o autorizava a guiar um furgão de madeira e motor de motociclo. Aos 12 anos, Tazio Nuvolari conduzia o Bianchi do seu tio Giuseppe na estrada entre Brescia e Ronchesana.

No Canadá, Gilles Villeneuve, uma criança de 11 anos, dominava com incrível à vontade uma *pick up* que guiava horas a fio na quinta comprada pelo seu pai perto do rio São Lourenço.

Para contrariar esta tese de que os grandes pilotos já nascem com um dom, há a história do campeão do mundo Graham Hill, que nunca guiara nada com quatro rodas até aos 24 anos de idade. Mas se há piloto que parece ter nascido com a marca do génio, esse piloto é Ayrton Senna da Silva.

A irmã, Viviane, recorda que quando iam às lojas o pequeno Ayrton passava o tempo a fazer uma chiadeira, a imitar som de pneus a derrapar, travagens e motores em alta rotação.

Quando o pai Milton lhe ofereceu o *kart-picador-de-cana* que atingia mais de 50 km/h, Ayrton passou a canalizar toda a sua hiperativa energia para a condução desse bólido que rapidamente se mostrou demasiado lento para a evolução de *Beco*: «Ninguém acredita que comecei a pilotar aos quatro anos de idade», recordava Ayrton, que na época já dirigia e estacionava o carro de *seu* Milton, sentado ao colo dele.

Na fazenda em Dianópolis, o velho *jeep* foi também banco de escola para Ayrton, que engrenava mudanças só de ouvido pelo som da rotação do motor, já que não conseguia chegar aos pedais de embraiagem.

Aos oito anos, roubou a carrinha ao pai e foi apanhado pela polícia – um susto para o tímido rapaz, indultado pelo seu pai, também ele um adepto do desporto automóvel que lhe ofereceu uma prenda muito especial: «Eu tinha nove anos quando ele comprou o

meu primeiro verdadeiro *kart*. Era o meu brinquedo preferido. Só me sentia bem sentado nele e treinando».

As prestações escolares de Ayrton acabaram por sair beliscadas por esta sua obsessão com a velocidade, apesar de os pais terem tentado refrear o seu entusiasmo infantil com a velha estratégia da cenoura à frente do pau. A melhor cenoura foi mesmo o reluzente *kart* de competição equipado com motor de 100 cm³ Parilla, com que Ayrton começou a fazer o *vestibular* nas pistas do Anhembi e de Interlagos, para onde o seu pai o levava.

Na primeira corrida não oficial em que participou, as posições da grelha eram definidas à rifa. Como era o mais pequeno, Ayrton teve direito a ser o primeiro a tirar o papelinho – saiu-lhe a sua primeira *pole position*.

Numa célebre entrevista ao jornalista Mike Doodson, Ayrton Senna recordou essa sua primeira corrida, onde defrontou *calmeirões* de 15 a 18 anos: «Eles eram mais rápidos do que eu nas curvas, mas nas retas eu ia embora graças ao meu peso, por isso eles não conseguiam ultrapassar-me. Mas, finalmente, à décima quinta volta, passaram-me. A três voltas do final, quando estava em terceiro, o cara atrás de mim – que insistia em ultrapassar-me – tocou-me na traseira e eu saí da pista no meio de uma enorme poeira. Preguei um susto no meu pai que não queria que eu entrasse naquela corrida.»

Ayrton teria de esperar mais uns anos para poder entrar numa corrida a sério.

No dia 1 de Julho de 1973, com 13 anos de idade, Ayrton Senna da Silva estreava-se em competições oficiais em Interlagos. Um ano de estreias, já que naquele ano também teve outra iniciação, conforme confessou anos mais tarde numa entrevista à edição brasileira da revista *Playboy*: «Fomos a uma *boite*, mas como eu era baixinho – nem 1,50m eu tinha – fiquei no carro esperando o meu primo (Fábio Silva Machado). Ele voltou com uma loiraça de 1,80 m. Até fiquei sem respiração e pensei: tudo isso para mim? Fomos para o apartamento dela. Não me assustei. Deixei lá a minha virgindade, apesar da minha ferramenta não ser suficiente para aquele monumento.»

Ayrton revelava já uma certa inclinação para louras, como confirmaremos a seu tempo.

Talentos da *escolinha* do *Karting*

O Autódromo de Interlagos foi durante alguns anos a segunda casa de Ayrton Senna, que ali passava longas horas a testar e afinar o seu *karting*. O complexo foi construído em 1940, após o *crash* da bolsa, e deve o seu nome ao facto de ficar literalmente entre dois lagos artificiais que abastecem de água a cidade de São Paulo – Guarapiranga e Billings.

Foi durante décadas o grande santuário da velocidade brasileira e escolinha de *karting*, onde se formaram os primeiros grandes vultos internacionais do automobilismo brasileiro, como Emerson Fittipaldi ou José Carlos Pace.

O primeiro era conhecido como O *Rato* – e foi o primeiro campeão do mundo de Fórmula 1 brasileiro. Filho de mãe polaca e do jornalista brasileiro Wilson Fittipaldi (que acompanhou a carreira de Chico Landi, o primeiro piloto brasileiro na F1), o jovem Emerson começou a competir com o seu irmão Wilson em provas de *karting*, passando depois para os monolugares, disciplina onde iniciou uma meteórica carreira internacional em 1969.

Tão meteórica que despertou a atenção de Colin Chapman, o lendário patrão da Lotus, equipa que ficara órfã do talento do malogrado Jim Clark em 1968, mas tinha agora uma nova e cintilante estrela – o austríaco Jochen Rindt.

Emerson foi convidado a integrar a equipa Lotus como terceiro piloto e *asa* de Jochen Rindt na época de 1970. Numa das últimas corridas da temporada, em Monza, o austríaco pediu a Emerson que afinasse o seu Lotus para a corrida. O brasileiro teve um acidente nos treinos e destruiu o monolugar do seu chefe-de-fila, sendo obrigado a ceder a sua montada para Rindt defender a liderança do campeonato.

O virtuoso piloto austríaco teve um terrível acidente devido a uma falha mecânica grave e morreu. Na última corrida daquela temporada em Brands Hatch, Emerson Fittipaldi tornava-se o primeiro brasileiro a vencer um Grande Prémio de Fórmula 1 e, com aquela pontuação, permitiu que o malogrado Jochen Rindt conservasse postumamente o seu título de Campeão do Mundo.

Dois anos mais tarde, na temporada de 1972, Emerson Fittipaldi, então com 25 anos, seria consagrado como o mais jovem

campeão do mundo de Fórmula 1 – recorde que manteve durante três décadas, até 2005, quando o asturiano Fernando Alonso conquistou aos 24 anos o seu primeiro título com a Renault.

A carreira de Emerson Fittipaldi foi acompanhada com entusiasmo pelo povo brasileiro e por um adolescente fanático de *karting*, que via um compatriota tomar o lugar do seu ídolo de criança – Jim Clark.

A popularidade do automobilismo e da Fórmula 1 crescia em flecha no país onde se cantava: «noventa milhões em ação, pra frente Brasil do meu coração [...] De repente é aquela corrente pra frente parece que todo o Brasil deu a mão. Todos unidos na mesma emoção tudo é só um coração. Todos juntos vamos, pra frente Brasil, salve a seleção.»

É bom não esquecer que no ano em que Emerson se estreava na F1, o melhor escrete da história gingava nos relvados aztecas, com Pelé, Rivelino, Tostão e Jairzinho a conquistar no México o direito a levar para casa a Taça Jules Rimet, prêmio reservado a tricampeões mundiais.

Foi a primeira copa do mundo transmitida pela TV para 90 milhões de brasileiros. Os sucessos no desporto eram instrumentalizados pela ditadura militar, que naquele ano exercia o mais alto nível de repressão das últimas décadas. Para o povo, fustigado pela pobreza e pelas agruras da ditadura, o futebol era mais do que válvula de escape para as misérias do quotidiano; era betão armado da identidade brasileira, fator de união, que mais tarde ou mais cedo se viraria às botas engraxadas dos coronéis.

Apesar de mais elitista, o desporto automóvel beneficiou dessa onda contagiante e orgulhosa que varreu o Brasil e Emerson Fittipaldi foi nessa época o *Pelé do asfalto*.

O *Rato* levou ao delírio a torcida que em fevereiro de 1973 se deslocou ao Autódromo de Interlagos para assistir ao primeiro Grande Prémio do Brasil de Fórmula 1. Na bancada estava um tímido e atento Ayrton Senna da Silva que, 18 anos depois, teria ali mesmo a sua tarde de glória, numa das suas mais emocionantes e dramáticas vitórias.

Na grelha de partida do Grande Prémio do Brasil de 1973, quatro pilotos brasileiros – os irmãos Fittipaldi, o *wild-card* Luiz

Bueno e o talentoso José Carlos Pace – que venceria a prova dois anos mais tarde e que acabou por dar o nome oficial ao circuito de Interlagos (agora Autódromo José Carlos Pace), após ter sido vítima de um acidente de aviação.

Para júbilo do público, naquela tarde Fittipaldi estava inspirado, deu *show de bola*, vencendo em casa, proeza que repetiu em 1974, ano em que conquistou o seu segundo e último título mundial com a Lotus, antes de se lançar numa aventura desastrosa com o irmão Wilson, com a criação da primeira equipa brasileira de Fórmula 1 – a Copersucar –, cujos carros eram maliciosamente conhecidos como *cafeteiras*.

Na bancada, o jovem Ayrton deve ter pensado: se ele conseguiu, eu também sou capaz.

Mas, por enquanto, a Fórmula 1 estava muito longe. *Beco* tinha ainda um exigente e implacável caminho a trilhar, a começar pelo *karting* de competição.

Tchê, o pai na competição

Enquanto o futebol é desporto do povo, onde um menino de pé descalço das favelas se pode tornar um craque, o desporto automóvel exige, mesmo na sua iniciação, outro tipo de competências.

Para um adolescente se destacar no *karting* de competição é necessário mais do que talento – é preciso ter acesso ao melhor material, aos melhores pneus e aos melhores preparadores. E, para tudo isso, é preciso dinheiro, o que numa primeira fase – que por vezes dura anos, como no caso de Ayrton – depende da boa vontade e do apoio da família. Na gíria, isso chama-se *paitrocínio*.

São raros os pilotos que chegam à Fórmula 1 sem um bom apoio financeiro, mesmo que isso exija sacrifícios, como o de Nigel Mansell e da mulher que hipotecaram a casa para ele poder continuar a correr ou o do pai de Lewis Hamilton, que foi obrigado a arranjar um segundo emprego como motorista de autocarro para financiar a carreira do filho, quando este ainda não estava sob a asa protetora de Ron Dennis, patrão da equipa de Fórmula 1 McLaren.

Apesar de renitente com a vocação do filho, Milton não tinha problemas em desembolsar umas centenas de milhares de reais. Era