

AYRTON SENNA, O PRIMEIRO ÍDOLO

NUNO AMADO

Quando era pequeno, a maior parte dos meus ídolos eram desportistas. Só muito mais tarde é que dei por mim a admirar escritores, por exemplo. E não me passava sequer pela cabeça que os cientistas, os filósofos, os políticos ou os benfeitores pudessem suscitar qualquer espécie de admiração. Não sei se isto será assim para toda a gente, mas a noção de proeza foi-me apresentada através do desporto. Havia desportistas que faziam coisas extraordinárias, e eu idolatrava-os precisamente porque percebia que essas coisas não estavam ao alcance de qualquer um. E, como tal, era à imagem deles que me sonhava. É possível que haja uma relação entre as pessoas que admiramos na infância e a pessoa que projectamos ser quando somos crianças. Nos anos 90, achava que queria ser jogador de futebol, e por isso admirava profundamente alguns futebolistas. Alguns anos antes, contudo, o meu grande ídolo era um piloto de Fórmula 1. Como descobri mais tarde, eu não gostava particularmente de Fórmula 1, mas a verdade é que não perdia um Grande Prémio ao domingo à tarde. Assim como é verdade que, durante algum tempo, fui capaz de convencer os colegas da turma da terceira ou da quarta classe de que eu e um outro colega que já não sei quem era, mas que alinhava

Partilhe:

[Facebook](#), [Twitter](#),

[Google+](#).

Leia depois:



na patranha, éramos pilotos de Fórmula 1 ao fim-de-semana: participávamos em corridas por todo o mundo; competíamos contra outros jovens pilotos, ao sábado, no mesmo circuito onde ao domingo competiam os crescidos; de quinze em quinze dias estávamos em Monte Carlo, em Jerez de la Frontera, em Hockenheim, em Silverstone, em Hungaroring, em Spa-Francorchamps ou em Adelaide. Só muito mais tarde é que percebi que a assiduidade com que me sentava à frente da televisão ao domingo à tarde e o esforço para manter esta mentira, que tanto quanto me lembro durou vários meses, não eram fruto de um fascínio por bólides em geral nem pela modalidade em particular. A Fórmula 1, para mim, só tinha um motivo de interesse: o Ayrton Senna da Silva.

O sucesso, no entanto, nunca foi critério suficiente para admirar um desportista. Pelo Michael Schumacher, que é o piloto de Fórmula 1 mais bem sucedido de sempre, nunca tive qualquer admiração. Era demasiado perfeito, demasiado fleumático e calculista, não cometia erros, não arriscava uma ultrapassagem numa zona da pista que não o favorecesse, não cometia loucuras. O Senna era completamente diferente. É verdade que também foi muito bem sucedido, e que conseguiu resultados impressionantes, mas não me recordo de admirá-lo por ganhar mais do que os outros (pelos vistos, já quando era pequeno os argumentos numéricos me pareciam pouco fiáveis). No fundo, acho que o idolatrava porque percebia que era especial, porque fazia coisas incríveis, que não via os outros fazer, porque arriscava onde mais ninguém tinha coragem para arriscar, porque forçava uma ultrapassagem difícil mesmo que a desaceleração na curva o fizesse perder a posição logo a seguir.[1] Bastava ver o Senna numa corrida à chuva para ver a diferença. Todos os outros pilotos eram particularmente cautelosos, quando o piso estava molhado. A condução do Senna, pelo contrário, era agressiva. E, ignorando a menor aderência do seu carro, andava mais rápido do que toda a gente. O piloto brasileiro é aliás um ótimo exemplo não só para todos aqueles a quem a banalidade repugna como para todos aqueles que não têm pela noção de talento a desconsideração de achar que é coisa que nasce com a pessoa em quem se verifica. É que, apesar de ser o melhor piloto que já existiu a conduzir à chuva,[2]

Senna era particularmente mau nessas condições no início da carreira. Foi justamente essa debilidade que fez com que, ainda muito jovem, sentisse necessidade de se aperfeiçoar (diz-se que, sempre que chovia em São Paulo, saía de casa com o kart para treinar e só voltava à noite), e foi isso, e não uma predisposição especial para dominar um carro em piso molhado, que fez com que se tornasse tão bom quando a pista estava molhada. Tenho a impressão de que, entre outras coisas, também devo ao Senna a repulsa pela ideia de talento inato.

É possível que tenha começado a admirá-lo por causa do seu icónico capacete amarelo, que dava muito mais nas vistas do que qualquer outro. Mas havia no Senna um génio que não havia em mais nenhum piloto, por mais eficiente que fosse. Devo ter-me apercebido disso ainda nos tempos da Lotus (entre 1985 e 1987). Embora não tenha muitas recordações das duas primeiras épocas do Senna ao serviço dessa equipa, lembro-me muito bem do Lotus amarelo-torrado, patrocinado pela Camel, que pilotou em 1987. Datará com certeza dessa época o início do meu fascínio por ele. É verdade que só seria campeão de Fórmula 1 pela primeira vez em 1988, já ao serviço da McLaren, mas a destreza com que conduzia o seu Lotus e a intrepidez com que tentava bater-se com os melhores, mesmo com um carro mais fraco do que os Williams e os McLarens (os melhores à altura), devem ter despertado a minha atenção.

Apesar de ter terminado o campeonato duas vezes em quarto lugar e uma vez em terceiro, Senna mostrou nas três épocas ao serviço da Lotus que não era um piloto qualquer. A sua irreverência e o seu talento faziam adivinhar um futuro campeão, o que se viria a confirmar na época seguinte, já na McLaren. Os Grandes Prémios do Mónaco e do Japão, nessa época, ajudam aliás a perceber o tipo de piloto que era. Em Monte Carlo, liderava a corrida com quase um minuto de avanço para o companheiro de equipa, Alain Prost, quando se despistou, já nas últimas voltas, e teve de abandonar. Um piloto vulgar teria decerto abrandado e gerido a vantagem com cautela. Mas ele não era um piloto vulgar. Tinha conquistado a *pole position* (primeiro lugar na grelha de partida) no sábado fazendo uma volta 1.5s mais rápido do que Prost (uma enormidade), e a vitória naquela

corrida estava praticamente garantida. Mas isso não lhe chegava. Era a terceira corrida do mundial, mas Senna queria esmagar a concorrência. Alain Prost convenceu-se inclusivamente de que o colega de equipa o queria humilhar, e é bem possível que isso fosse verdade. E em Suzuka, na penúltima corrida da época, conseguiu mesmo fazê-lo, tornando inequívoca a sua superioridade. Embora partisse da primeira posição, teve problemas no arranque e caiu para o 17º lugar. Não obstante o contratempo, que regra geral sentencia as possibilidades de vitória de qualquer piloto, Senna começou a ultrapassar todos os outros carros em pista, alcançou Prost, passou por ele como se nada fosse e ainda terminou a corrida com 13 segundos de avanço, sagrando-se campeão do mundo pela primeira vez nesse mesmo dia. O mundo terá ficado boquiaberto. Alain Prost era bicampeão do mundo, conduzia um carro com um motor tão potente como o de Senna, teve a felicidade de gozar de dezasseis lugares de avanço e, mesmo assim, não foi capaz de se superiorizar ao brasileiro. Depois disto, era impossível não idolatrar Ayrton Senna.

Essa época de 1988 marcou também o início da rivalidade entre os dois colegas de equipa na McLaren, que duraria vários anos mas que teria o seu momento mais alto no famoso desfecho do campeonato do mundo do ano seguinte. A memória da corrida em Suzuka, em 1989, é das mais vívidas que tenho, talvez por ser uns dos melhores exemplos do que o Senna significava para mim. A corrida japonesa era a penúltima do campeonato, que Alain Prost liderava. Os 16 pontos de avanço de Prost sobre Senna obrigavam o piloto brasileiro a vencer a corrida (e a vencer também a última corrida na Austrália). Prost assumiu a liderança desde o início, andou mais rápido do que o companheiro de equipa durante o primeiro terço da corrida, e Senna só conseguiu voltar a apanhá-lo na volta 40, a 13 voltas do fim. Durante 7 voltas, Senna não conseguiu sequer uma oportunidade para experimentar a ultrapassagem. Na volta 47, na desaceleração para a entrada de uma chicane (desvio artificial, normalmente curva e contra-curva, que obriga a uma desaceleração grande), Senna conseguiu finalmente aproximar-se da traseira do carro de Prost e, sem hesitar, tentou ultrapassá-lo por dentro. Prost apercebeu-se de imediato que chegara o momento por que

esperava há muito e, bem antes de onde deveria fazer a curva, guinou o seu carro para a direita, de modo a embater propositadamente no de Senna. Embora se tenha acusado Senna de ter arriscado demasiado, de ter tentado passar pelo buraco da agulha, a trajectória iniciada pelo francês antes do local onde ela deveria ser iniciada torna inequívoco que o embate não resultou da curva que pretendia executar, mas da intenção de acabar com a corrida para os dois. Prost viu que Senna ia ultrapassar e, como sabia que seria campeão se o brasileiro não pontuasse, projectou o seu carro em direcção ao outro. Mesmo que a manobra de Senna tenha sido imprudente, qualquer piloto que precisasse de facto dos pontos alargaria a trajectória para não provocar o embate, permitindo a ultrapassagem ao adversário. Estou aliás convencido de que Prost, incapaz de manter Senna à distância por mais tempo, convidou o brasileiro a tentar a ultrapassagem ali precisamente para provocar o acidente e [assim acabar com as contas do campeonato](#).

Com o embate, os dois carros entrelaçaram-se e seguiram em frente na chicane, imobilizando-se à entrada da escapatória. Alain Prost saiu de imediato do seu monolugar, talvez convencido de que o plano dera certo e que acabara de se sagrar campeão do mundo. Mas, para Senna, a corrida não terminara. Como o seu carro ficou preso no de Prost, pediu ajuda aos comissários de pista, que empurraram o carro, e reentrou em pista. O embate tinha danificado a dianteira do monolugar, que se desfez em poucos segundos, e o carro tornou-se muito instável. Não obstante a enorme vantagem que trazia para o Benetton de Alessandro Nannini, o acidente e a paragem nas boxes para substituir o *aileron* dianteiro fizeram com que Senna fosse ultrapassado. Com 5 voltas para o final da corrida e a ter de ganhá-la para poder continuar a sonhar com a revalidação do título de campeão do mundo, Senna saiu das boxes com uma dianteira nova, mas alguns segundos atrás do piloto italiano. Esse contratempo não o demoveu, claro está. Em duas voltas apanhou Nannini e — adivinhem! — no final da antepenúltima volta, exactamente na mesma chicane de antes, ultrapassou-o por dentro no momento da travagem, tal como tentara fazer com Prost. Senna venceu a corrida, mas acabou por ser desclassificado por ter utilizado a escapatória para reentrar na pista mais à frente, a seguir à

colisão com Prost, sem ter feito a chicane. Alain Prost sagrou-se campeão, portanto, mas aquilo que Senna acabara de fazer, a audácia de ultrapassar naquela zona da pista, sabendo que bastava um pequeno erro para deitar tudo a perder e sabendo que Prost tudo faria para provocar esse erro, a decisão de voltar a tentar ultrapassar na mesma zona, poucas voltas depois, o inconformismo, a perseverança, tudo aquilo que sobrara, no fundo, daquela derrota desoladora, era muito mais significativo do que um troféu de campeão.

Aquela corrida foi uma demonstração de génio. E era isso, muito mais do que as medalhas ao peito, a quantidade de vitórias no final da carreira, o prestígio gravado nos almanaques desportivos com que se legam às gerações vindouras os números dos campeões do passado, que me impressionava. A minha admiração por desportistas foi quase sempre suscitada, aliás, pelo reconhecimento desse génio. Nunca me interessei por vencedores apenas por se mostrarem capazes de vencer. Era preciso que o fizessem de uma determinada maneira. Em muitos casos, era preciso que o fizessem afrontando tudo e todos. Naquela corrida no Japão, Senna não correu apenas contra Prost; correu contra o mundo. No final, o mundo derrotou-o, claro. Mas que importância tem isso? Quando comparada com a demonstração de classe que deu, o que é aquela derrota insignificante? Sim, foi derrotado e não conseguiu revalidar o título. Mas o que interessam os troféus, quando se é melhor do que isso?

Quando Zinedine Zidane decidiu dar uma cabeçada em Marco Materazzi e foi expulso no prolongamento da final do campeonato do mundo de futebol de 2006, as câmaras filmaram-no a passar ao lado da taça que não ganharia, a caminho dos balneários. Para muitos, o momento simboliza a derrota de um grande jogador, que não soube estar à altura dos acontecimentos no momento decisivo do campeonato. Sempre entendi aquele momento, pelo contrário, como a mais alta manifestação de desprezo pelas coisas dos homens. Depois de uma carreira extraordinária, no final de um campeonato do mundo em que se exibira a um nível inacreditável, erguer aquela taça e sagrar-se novamente campeão do mundo era demasiado humano

para o seu génio. Zidane não venceu o campeonato do mundo, mas obrigou o mundo a vergar-se à sua vontade. Com um simples gesto, deixou claro que, se quisesse, era campeão, e que, se não quisesse, não era. A mesma atitude afrontosa está na base da minha admiração pelo ciclista britânico Christopher Froome, que nasceu no dia em que, depois cumprir a sua função de gregário, «rebocando» o seu chefe de fila montanha acima de modo a deixá-lo no grupo dos favoritos, decidiu mostrar que, se quisesse, era ele quem ganhava aquele *Tour de France* em 2012. À data, Bradley Wiggins era o líder da Sky, e era nele que a equipa britânica apostava. Wiggins era um contrarrelogista formidável, e teria apenas de passar as etapas de montanha com os melhores para vencer o *Tour* desse ano. Froome estava destacado para o ajudar a superar tais dificuldades, e fê-lo naquela 11ª etapa com grande categoria. Mas isso não lhe chegava. Apesar de se sentir em melhor condição do que o colega de equipa, não era o chefe de fila e jamais o autorizariam a tentar ganhar o *Tour*. Mas podia pelo menos esboçar uma afronta. E foi isso que fez. Assim que completou a sua tarefa de gregário, e não obstante o esforço que acabara de fazer para trazer Wiggins até ao grupo dos favoritos, Froome desferiu um ataque que deixou toda a concorrência para trás. O britânico sabia perfeitamente que receberia de imediato indicações para parar, e travou de facto o ataque alguns metros à frente, esperando pelo grupo e por Wiggins. A intenção não era isolar-se na frente para ganhar a etapa, nem era testar a reacção dos adversários da Sky, como também se pensou. O que Froome pretendia era mostrar a toda a gente que o melhor ciclista do pelotão era ele, e que só não vencia aquela edição da volta a França porque não lho permitiam. No final, e já depois de Froome voltar a repetir a graça (na etapa 17), Wiggins venceu mesmo o *Tour*, tendo Froome ficado em segundo. A demonstração de qualidade nesse *Tour* de 2012, porém, foi tão inequívoca que o actual palmarés de Froome não pode ser surpresa para ninguém.

Os desportistas que mais prezo são desta estirpe. Em todos eles se sente fervilhar, de um modo ou de outro, o génio que os distingue, e todos eles valem mais do que aquilo que conquistam. O Ayrton Senna foi o primeiro desportista cujo génio pude apreciar. Apesar de ter competido na era

dourada da Fórmula 1 e de ter travado batalhas com grandes pilotos (Nelson Piquet, Nigel Mansell, Alain Prost), era de facto muito diferente de todos eles. O melhor exemplo dessa diferença, e talvez a melhor síntese da sua carreira, é a primeira volta do Grande Prémio da Europa em 1993, que se correu no circuito de Donington Park. Senna partia da quarta posição, mas arrancou mal e caiu de imediato para o quinto posto. O que se seguiu foi aquilo que haveria de ficar conhecido como «[a melhor primeira volta da história](#)».

Com o asfalto encharcado, o favoritismo dos melhores carros diminui e é muitas vezes o talento dos pilotos que faz a diferença. E a condução de Senna à chuva era realmente digna de se ver. Logo na primeira curva, e já depois de ter tentado passar o Benetton de Michael Shumacher por fora, sem êxito, Senna tirou o alemão da frente e colou-se à traseira do Sauber de Karl Wendlinger. Na curva seguinte, por fora, passou o piloto austríaco e encostou-se à traseira do Williams de Damon Hill. Duas curvas foi o quanto se demorou atrás do britânico, ultrapassando-o por dentro, na travagem. E, ainda antes de terminar a primeira volta, colou-se ao Williams de Alain Prost e passou-o por dentro também na travagem para uma curva a 180°. Embora os Williams fossem, na altura, muito mais potentes do que os McLaren, Senna travava sempre mais tarde, arriscando o que os outros não eram capazes de arriscar num piso tão molhado.^[3] Foi essa coragem, e o talento que ela requer, que lhe permitiu ganhar quatro posições numa só volta e foi isso que lhe permitiu depois ir ganhando vantagem sobre quem vinha atrás. Nesse dia, em Donington Park, Senna chegou mesmo a ter uma volta de avanço sobre todos os outros pilotos em pista. Mas essa espantosa volta inaugural é das proezas do Senna de que me lembro com mais nitidez.

Ayrton Senna da Silva morreu mais ou menos um ano depois, a 1 de Maio de 1994, no autódromo de Ímola, no Grande Prémio de San Marino, a terceira corrida da temporada. Nesse dia, como era hábito, estava a ver a corrida em directo na televisão. Senna tinha trocado a McLaren pela Williams no início da temporada, e voltava a ter um carro à medida do seu talento (os Williams tinham dominado o campeonato em 1992 e 1993, depois de Senna se ter sagrado campeão em 1990 e 1991). Não obstante, não conseguira terminar as duas primeiras corridas, e Michael

Shumacher liderava o campeonato. Nesse dia, Senna largou da *pole position* e, à sexta volta, quando liderava a corrida, saiu em frente na curva *Tamburello*, a cerca de 300 km/h, indo embater com violência no muro. Não me lembro de quanto tempo a corrida esteve parada, mas foi bastante. Todo o aparato que se seguiu, bem como os graves acidentes de Barrichello e Ratzenberger nos dias anteriores (o piloto austríaco perdera mesmo a vida), provocaram em mim um mau pressentimento. Não vi o resto da corrida, e quando confirmaram o falecimento do Senna, algumas horas mais tarde, já eu chorara as minhas lágrimas, certo do fim trágico do meu primeiro ídolo. Tinha 13 anos, e em parte acho que a minha vida adulta começou nessa tarde de domingo. Para muitos, a temporada de 1994 assinalou o final de uma era na Fórmula 1 e o início de outra. Para mim, foi um pouco mais sério do que isso. Não só não vi o resto da corrida como, depois desse dia, não voltei a ver Fórmula 1. Deixou de haver razão para o fazer.

[1] [Veja-se esta disputa com Jean Alesi.](#)

[2] Apelidado de «Rei da Chuva», Senna venceu 66,7% das corridas que disputou à chuva, uma percentagem superior a qualquer outro piloto na História da Fórmula 1 (<https://www.autosport.pt/formula1/os-reis-da-chuva-na-formula-1/>).

[3] Veja-se, a título de exemplo, a ultrapassagem de Senna a Damon Hill no Grande Prémio do Brasil, em Interlagos, apenas duas semanas antes (essa corrida em Interlagos constitui, aliás, outro bom exemplo da extraordinária habilidade de Senna para conduzir debaixo de chuva intensa): <https://www.youtube.com/watch?v=JWy8gZ5iGQ8>.

INFO INSTRUÇÕES/INSTRUCTIONS CONVERSA DE MESA
SÉRIES CONVERSAS DAS SETE PARTIDAS SEPARATAS
PODCASTS EXTRAS WFL

A **FORMA DE VIDA** É A REVISTA DO PROGRAMA
EM TEORIA DA LITERATURA DA FACULDADE DE
LETRAS DA UNIVERSIDADE DE LISBOA.
TEM ARBITRAGEM INDEPENDENTE E ACEITA
PROPOSTAS DE ARTIGOS.

Acompanhe ainda as iniciativas da [Rede de Filosofia e Literatura](#).

Para nos contactar, use [este endereço](#).

ISSN 2183-1343