

ERNESTO RODRIGUES

AYRTON

O Herói Revelado

TORDESILHAS

Rio de Janeiro, 2024





*De um lado,
para Sylvia, Tadeu, João,
Carolina e Mariana*

*De outro,
para Milton Coelho da Graça,
meu saudoso mestre*

SUMÁRIO

Prefácio		xi
Os Enigmas de Ímola		1
Capítulo 1	O CAMPEÃO DO TREMEMBÉ	3
Capítulo 2	UM CERTO DA SILVA	27
Capítulo 3	COMEÇA O ESPETÁCULO	58
Capítulo 4	O MÁGICO DO LOTUS PRETO	81
Capítulo 5	O EIXO BRASIL-JAPÃO	129
Capítulo 6	TRIUNFO E MÁGOA	161
Capítulo 7	O FIM DA PERFEIÇÃO	203
Capítulo 8	PERDAS, TROCOS E GANHOS	235
Capítulo 9	TEMPO DE GLÓRIA	272
Capítulo 10	O ANO DO DESCONTROLE	311
Capítulo 11	LÚCIDO, VELOZ E FELIZ	346
Capítulo 12	GLÓRIA INCERTA	384
Capítulo 13	A PERDA	407
Capítulo 14	O ADEUS	440
Capítulo 15	DEPOIS DE MAIO	463

Referências Bibliográficas	479
Entrevistados	483
Índice Remissivo	487

AMOSTRA

CAPÍTULO 1

O CAMPEÃO DO TREMEMBÉ

Milton Guirado Theodoro da Silva sempre foi o primeiro a dizer que jamais havia planejado ou sonhado que o filho se tornaria um piloto de competição, mesmo quando, em 1964, construiu para ele, em seis meses, um kart equipado com freios a disco e um motor de picadeira de cana que permitia uma velocidade de até sessenta quilômetros por hora. No início, era somente uma brincadeira a mais para aquele filho inquieto e agitado, facilitada pelo fato de Milton ser dono de uma metalúrgica.

Um homem de origem simples, filho de um motorista do Horto Florestal de São Paulo, Milton começou a construir sua fortuna pessoal no ramo de compra e venda de automóveis, negociando com as lojas situadas nas proximidades do complexo penitenciário do Carandiru, no bairro de Santana, Zona Norte de São Paulo.

Habilidoso e rigoroso no trato com o dinheiro, Milton não demorou a acumular um capital que lhe permitiu não só financiar os donos das lojas como ampliar os negócios e montar a Metalúrgica Universal, que o transformou num próspero fornecedor da nascente indústria automobilística brasileira. Milton também entrou no ramo da construção civil e, anos depois, tornou-se proprietário de dezenas de fazendas e milhares de cabeças de gado na região Centro-Oeste e na Bahia.

“Miltão”, como sempre foi tratado pelos amigos e a família, incluindo a mulher, Neyde Joanna Senna da Silva, gostava de carros e de corridas. Por mais que gostasse, no entanto, é possível afirmar que nunca passou por sua cabeça que Ayrton pudesse se tornar piloto de competição.

Nem no âmbito sul-americano o automobilismo brasileiro era uma força. As poucas corridas, naquele início dos anos sessenta, eram muito perigosas e às vezes fatais para pilotos e espectadores, principalmente quando disputadas em circuitos de rua como os de Piracicaba, Petrópolis e Rio de Janeiro.

Um retrato da época foi um fim de semana de outubro de 1964, no circuito da Barra da Tijuca, quando houve um episódio que muitos do esporte consideraram um acontecimento único no automobilismo mundial: um mesmo carro, um Alfa-Giulia, matou duas pessoas, na mesma corrida, em dois momentos distintos, com dois pilotos diferentes ao volante. No primeiro acidente, Mário Oliveti atropelou dois guardas da Polícia Militar, um dos quais morreria dias depois. Depois, Carlos Augusto Lamego assumiu a direção do mesmo Alfa-Giulia para concluir a corrida, mesmo não estando inscrito na prova. Derrapou, perdeu o controle do carro e foi em direção aos espectadores. Uma jovem morreu na hora.

Para Ayrton, a ideia era que o kart fosse, portanto, um brinquedo. Uma alternativa às bicicletas e carrinhos de rolimã daquele menino que nascera de parto normal no início da madrugada do dia 21 de março de 1960, na tradicional maternidade Pro Matre, na Bela Vista, região central de São Paulo. A casa em que Ayrton passou os primeiros quatro anos de vida pertencia a João Senna, pai de Dona Neyde, e ficava na esquina da Rua Aviador Gil Guilherme com a Avenida Santos Dumont, a menos de cem metros do Campo de Marte, uma grande área onde funcionavam o Parque de Material da Aeronáutica e um aeroporto.

A velocidade era vizinha de porta.

National Kid

Nos primeiros anos de vida, Ayrton não deu o menor sinal de que poderia ser tornar o prodígio de precisão e concentração que assombraria o mundo do automobilismo. Dona Neyde e a irmã mais velha, Viviane, eram testemunhas diárias de seu jeito desastrado e de sua média preocupante de tombos, tropeções e batidas de cabeça, algumas delas fortes o suficiente para deixar grandes galos e marcas pelo corpo.

Ser canhoto, naquela época, no Brasil, era motivo de preocupação até para educadores. E Dona Neyde chegou a agradecer a oferta curiosa de uma professora de Ayrton: ela tinha se oferecido para forçá-lo a trocar mão esquerda pela direita na hora de escrever. A preocupação de Dona Neyde com o que posteriormente se chamaria “hiperatividade” do filho a levou a procurar até um neurologista.

O resultado do exame foi tranquilizador. Não havia nada de errado com Ayrton. Na verdade, era desajeitado, soube a mãe, por ser rápido demais em tudo o que fazia. Era voraz na hora de experimentar, veloz na hora de aprender. Faltava apenas descobrir um pouco mais de precisão na ocupação dos espaços físicos. E era apenas uma questão de tempo. O problema desapareceria, levando consigo o estilo e a fama de desastrado.

O neurologista não fez apenas um diagnóstico. Tateou um fenômeno.



Em 1964, Milton da Silva, cada vez mais bem-sucedido nos negócios, levou a família para a região mais alta e nobre do bairro de Santana, uma área onde, graças ao aclave geográfico, os moradores tinham uma das mais belas vistas da cidade. A nova casa, situada na esquina das ruas Pero Leme e Condessa Siciliano, tinha dois pavimentos, jardim e garagem. Era a mais confortável e bonita da rua.

Os pais de Senna eram admirados por serem pessoas simples, apesar da notória e crescente riqueza. Robinson Gaeta, morador da rua e amigo de Ayrton quando os dois tinham entre quatro e sete anos, era um dos que admiravam a família Senna. O pai de Robinson, Martino, também não escondia dele, sua admiração pela beleza de Dona Neyde. E dizia que a avó de Ayrton era chamada na vizinhança de Maria Bonita pelos mesmos motivos.

Dentro de casa, a preocupação de Ayrton era com a destruição do planeta pelos incas venusianos e, posteriormente, pelos seres abissais, vilões submarinos que emergiam do fundo mar e provocavam terremotos, sempre no Japão. Todos eram exemplarmente derrotados, ao final de cada um de 39 episódios, por National Kid, herói da tevê para Ayrton e para muitos dos meninos de sua geração. Alguns anos depois, passou a ser um entusiasmado fã do desenho animado *Speed Racer*, um jovem piloto de competição, sempre disposto a lutar pelos amigos, pela justiça e para ser o melhor corredor do mundo ao volante do Mach 5 que, assim como o kart de Ayrton, era um carro construído pelo pai.

Na rua, Senna era o menino que tinha sempre os brinquedos mais bonitos e caros, pelo menos na memória de Virgínia Bertinni, vizinha três anos mais velha. Muito tímido, ele gostava de emprestar tudo o que levava para a rua:

“Ele era uma graça. Tão bonzinho que alguns até se aproveitavam e tentavam fazê-lo de bobo. Tudo o que falavam que ele fizesse, ele fazia. E pediam tudo emprestado. Ele sempre emprestava e ficava sentadinho na calçada, olhando.”

Quando o menino entrou no kart pela primeira vez, a ternura que ele despertava deu lugar à incredulidade.

Seria assim por trinta anos.

João Alberto, um vizinho, seis anos mais velho que Ayrton, amigo de Viviane, estava entre as pessoas que testemunharam a primeira vez em que o menino se ajeitou no banco anatômico do kart fabricado pelo pai e acelerou:

“Foi arrepiante. Ele tinha uns quatro anos e todo mundo ficou vendo-o andar no kart. Logo na primeira volta na rua de terra, ficamos todos impressionados com a noção que ele já tinha.”

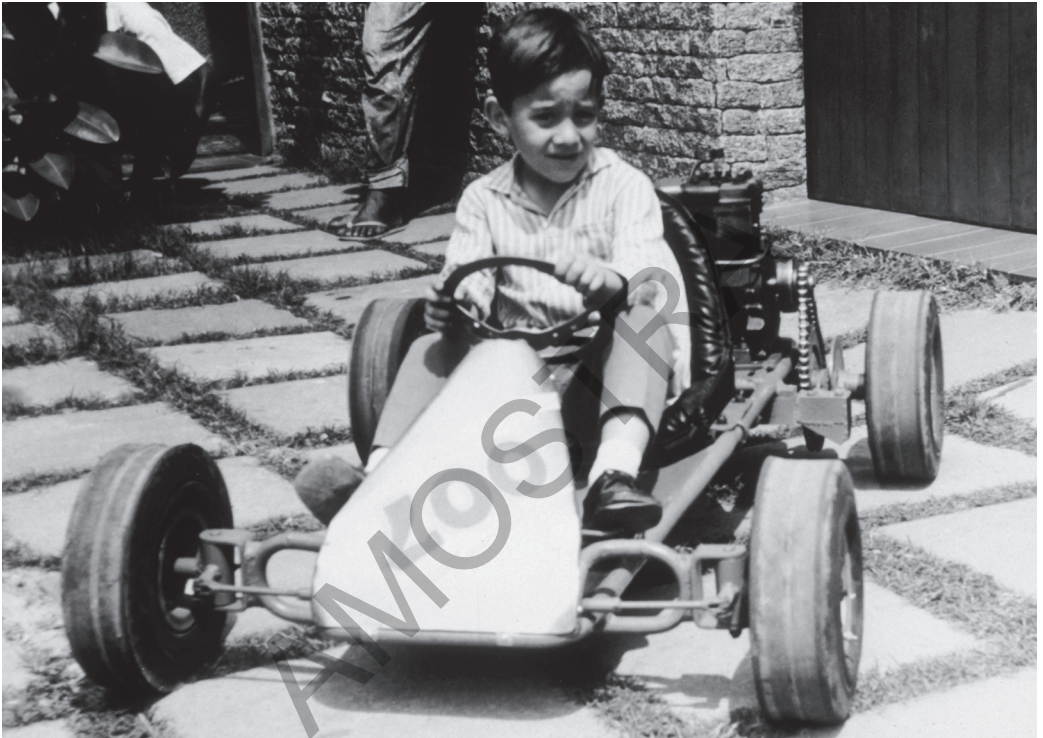
Em pouco tempo, aos sábados, aos domingos e feriados, Milton começou a levar Ayrton, os amigos e o kart a locais mais amplos e fechados, para que eles se divertissem com mais segurança. Podia ser um loteamento próximo à rodovia Fernão Dias, na saída de São Paulo para o Sul de Minas, ou áreas ainda em



*Ayrton, o Beco, um
pequeno paulistano
inquieta, estabonado
e comilão.*

construção próximas à Marginal Tietê. O local preferido, por anos a fio, era, no entanto, um loteamento situado na parte alta do bairro, o Palmas do Tremembé, futuro local de mansões, ainda vazio na época. João Alberto foi um dos primeiros adversários de Ayrton ao volante:

“Não dava. Eu tinha uns doze anos e não corria como ele, que tinha somente seis.”



Quando os pais tentaram afastar Ayrton da velocidade, era tarde: "Ninguém mandou me colocar sentado num kart quando eu era pequeno. Gostei e agora não peçam jamais para eu desistir.

É minha vida!"

No início, Milton acompanhava o show de kart dos meninos com zelo. Ou ele ou Pedro, motorista da família, sempre ficavam por perto. Aos poucos, Ayrton foi ganhando autonomia. Aos sete anos, já ia por conta própria até a oficina mecânica de Martino Gaeta, pai do amigo Robinson, para providenciar “uma graxinha” para as rodas do kart. E acabava ficando:

“Ele punha a graxinha no kart e ficava por lá. Adorava observar os carros e o trabalho na oficina.”

Em 1968, durante um fim de semana na cidade de Itanhaém, litoral de São Paulo, a família tomou um susto que depois virou motivo de muitas risadas. Ayrton,

então com apenas oito anos, foi conduzido à casa de praia da família pelo delegado da cidade, que o flagrara dirigindo, sozinho, a camionete Veraneio do pai.

Ayrton era tão pequeno que a primeira impressão do delegado foi que o carro estava sem motorista.

Já aos dez anos, Ayrton passou a ter uma espécie de aventura secreta. Seus vizinhos de porta no alto da Rua Condessa Siciliano, Norberto Vieira Lima – então com dezoito anos – e a irmã mais nova Vera, saíam com ele num carro da marca Puma e, sem que Milton e Dona Neyde soubessem, entregavam o volante a Ayrton que, de acordo com Vera, mal conseguia alcançar os pedais:

“A gente colocava uma almofada para ele dirigir o carro. E ele adorava. Nunca aconteceu nada porque ele era sempre muito ponderado. Ayrton era audacioso, sim, mas muito responsável, sabia o que estava fazendo.”

Vinte e três anos depois daquelas escapadas para matar a fome precoce e intensa de dirigir, Ayrton foi visto por Vera em uma rua do bairro do Morumbi, logo depois de vencer o GP do Japão de 1993. Ela estava com o filho Renato, de 12 anos, e se aproximou do Mercedes-Benz que ele dirigia.

A surpresa e a satisfação foram tão grandes que Ayrton insistiu para que ela entrasse no carro com o filho e assim poder retribuir as voltas às escondidas nas ruas de Santana. Vera entrou e ele pôs o menino ao volante do Mercedes. Deram uma volta para lembrar os tempos do Puma.

O primeiro susto

Aos nove anos de idade, Ayrton ganhou um kart de verdade. O novo brinquedo era um pequeno foguete que pesava menos de cinquenta quilos, tinha um volante igual ao dos carros de Fórmula 1, freios a disco hidráulicos e era empurrado por um motor com cerca de 100 cilindradas. Chegava a mais de 100 quilômetros por hora em pistas que tinham como proteção alguns metros de gramado e pilhas de pneus velhos.

“Mataram o moleque”

Em depoimento ao jornalista Lemyr Martins, Milton da Silva lembrou que levou um grande susto logo na primeira corrida em que o filho enfrentou os pilotos oficiais da categoria. Ao defender a liderança em uma prova amistosa realizada em Campinas, Ayrton e seu novo kart sumiram em meio a uma nuvem de poeira, depois de um estrondo.

Já antes da corrida, Milton, assustado com o ar carregado da competição, a média de idade dos concorrentes – quase todos mais velhos que o filho – e o zumbido impressionante daqueles pequenos bólidos, tremeu com o resultado do sorteio da ordem de largada. Na sorte, aos nove anos de idade, Ayrton tinha conquistado a primeira pole position de sua carreira. Em pânico, Milton partiu para uma solução radical:

“Fiz tudo para ele não entrar na pista. Retirei a inscrição e guardei o kart. Mas a insistência dele foi tão grande que acabei concordando, com uma exigência: não sair na pole position e sim em último. Também perdi essa parada.”

Ayrton não apenas aproveitou a pole position como manteve a liderança da prova por 35 voltas, resistindo à pressão dos veteranos que o seguiam. A cinco voltas do final, o acidente. Milton correu para o local pensando o pior:

“Cheguei na curva ele já estava de pé, sacudindo a poeira e olhando feio para o garoto que o tirou da pista.”

A brincadeira dos loteamentos tinha acabado. Mas o gosto do menino só aumentava.

Dever de casa

Antes de completar 12 anos, quando frequentava a piscina do Clube Macabi, Ayrton já flertava com uma menina de olhos claros que tinha sua idade. Era a filha de Grizelda, uma amiga de Dona Neyde, casada com o psicoterapeuta Fábio de Vasconcellos. A menina era a bela Lilian de Vasconcellos, que, anos depois, seria namorada de Ayrton e única mulher a se casar com ele. Mais de trinta anos depois, ela identificaria no padrão ético e moral dos Senna da Silva a mesma herança que tinha em casa.

O “lado ruim” da herança das duas famílias, de acordo com Lilian, era “a falta de permissão para errar”. Uma situação que, para ela, muitas vezes impedia que Ayrton aproveitasse as coisas boas da vida:

“O próprio Ayrton se cobrava. Ele perdeu algumas coisas – como eu também perdi – pelo excesso da obrigação de ser. O fato de seu pai ter ficado rico saindo do nada, por exemplo, fez com que ele desejasse percorrer uma trajetória própria, sem nada do Seu Milton.”

Para Lilian, o perfil de comportamento da família de Ayrton combinava bastante com o estilo discreto, caseiro e conservador das famílias abastadas que viviam naquela região de São Paulo que, não por acaso, no início dos anos 1980, foi berço das *Senhoras de Santana*, grupo que defenderia a censura de conteúdos relacionados à sexualidade na televisão. Mas havia, também, para Lilian, uma grande vantagem naquele jeito de ser da família:

“A formação era moralmente rígida e tinha um lado muito bom. Havia princípios, respeito às pessoas e aos compromissos de toda ordem. Foi nesse ambiente familiar que nasceu a determinação com que Ayrton perseguiu seus objetivos.”

Nada mais natural, portanto, que Ayrton fosse matriculado pelos pais no austero Colégio Santana, o melhor e mais tradicional do bairro. Em entrevistas futuras, Ayrton reconheceria que seu desempenho escolar diminuía à medida que seu envolvimento no mundo do kart ficava mais intenso. Ainda assim, para uma de suas

ex-professoras, Maria do Carmo, ele era um aluno cujas notas não destoavam da média da sala.

Só costumava chegar atrasado do recreio, vermelho e suado. Correndo.

O velho desafio de canalizar as energias continuou na escola. E, no caso das aulas de judô, o tiro saiu pela culatra nos pátios do Colégio Santana. Em fevereiro de 1989, em entrevista à revista Exame VIP, Ayrton contava:

“Como todo ariano, sou um tanto difícil e estourado. Na escola, eu era brigão, com o agravante de saber lutar judô. Minha mãe me pôs na escola de judô naquela de que eu precisava queimar energias, ficar mais calmo. Fiquei cada dia mais brigão. Acabei batendo em muito garoto na escola apenas para treinar um pouco.”

O espanhol

Maurizio Sandro Sala, um dos melhores pilotos de kart que o Brasil já teve, começara a correr, em 1973, seis meses antes de Ayrton, na categoria Júnior. Tinha feito o prestigiado curso da escola de pilotagem de Carol Figueiredo e preparava seu motor na oficina do espanhol Lucio Pascoal, o Tchê. Maurizio era então a sensação do kartódromo de Interlagos até que um dia, Tchê avisou:

— Tem um moleque muito bom que está treinando na pista do Anhembi.

Era Ayrton, que vinha de uma série de vitórias na categoria Estreantes e Novatos e estava chegando à categoria Junior. O que se viu com os dois pilotos, a partir da primeira prova em que eles estiveram na mesma pista, foi um enredo só, até o final da temporada: batidas, rodadas e saídas de pista todas as vezes em que Ayrton e Maurizio disputaram posição. Sem exceção. A razão de tanta encrenca, de acordo com Maurizio, era uma só:

“Ele era mesmo mais rápido. Era eu que não o deixava passar.”

No final daquele ano, Maurizio mudou de categoria, passando a Piloto de Competição (PC). Ayrton ficou na Júnior. Os dois jamais voltaram a se enfrentar em competições oficiais. E ficaram amigos para o resto da vida.

Maurizio e outros contemporâneos de Ayrton que não conseguiam resistir ao ímpeto dele na pista sempre insistiam em lembrar que, desde o primeiro momento, Senna teve nas mãos um equipamento de primeira e um “envolvimento mais profissional” que, na opinião de Maurizio, era decorrente da atitude do pai:

“O estilo Miltão era o seguinte: se vai fazer, faz direito.”

Fazer direito incluía, de acordo com a indicação feita pelo piloto Aloísio Andrade a Milton da Silva, entregar o kart de Ayrton aos cuidados de Tchê:

— Se você quer um motor bom, fala com o espanhol da Mooca.

Assim foi feito. No dia 26 de junho de 1974, uma quarta-feira, Milton e Ayrton, então com 14 anos, foram até a oficina de Tchê, para pedir que o motor do kart fosse preparado já para a corrida daquele fim de semana, em Interlagos. Tchê sabia o que

tinha de ser feito com o motor e o preço era trezentos e sessenta e um mil cruzeiros. A reação de Milton, de acordo com Tchê, foi o primeiro ruído em um relacionamento que jamais deixaria de ser delicado e tenso:

— Está muito barato para ficar bom.

— Vai ficar bom. E se o moleque andar certinho, ele vence.

O negócio foi feito. Na pista, durante os treinos, o “moleque” experimentou a primeira lição daquele espanhol que tinha em comum com o pai dele um estoque limitado de sorrisos. Ayrton estava atravessando o kart nas curvas, certo de que dava show:

— Menino, quem te ensinou a guiar desse jeito?

— Aprendi sozinho, na pista do Anhembi.

— Não é assim. Tenta andar mais redondinho.

No domingo, Tchê teve o orgulho de dar a bandeirada para a primeira vitória oficial de Ayrton Senna da Silva. A foto da chegada se tornou uma espécie de grife da oficina.

Mas então começou a chover, e o rapaz reservado e desconfiado que começava a fazer história no kartismo com o apelido de “42”, o número de seu kart, se tornou, durante as demais corridas, o que ele mesmo, mais tarde, julgava ser uma “piada completa”. Ayrton simplesmente não conseguia manter-se na pista molhada:

“Foi um desastre. Os caras me passavam por todos os lados. E eu não podia fazer nada. Naquele dia, decidi aprender a andar na chuva.”

O aprendizado tinha como base o índice pluviométrico da região de Interlagos. Bastava chover e Ayrton parava o que estivesse fazendo, colocava o kart na Caravan e corria para o kartódromo. Passava horas no volante. Rodava, derrapava, entortava, corrigia e acelerava na pista molhada até a luz do dia acabar ou a chuva parar. Voltava para casa encharcado, cansado e feliz.

Logo nos primeiros dias de trabalho com Ayrton, Tchê viu algo que jamais vira e nunca mais voltaria a ver durante o que seriam mais de trinta anos de kartismo: Ayrton saía para treinar levando um cronômetro na mão esquerda. Um caso curioso de acumulação das funções de piloto e chefe de equipe.

Ayrton não cronometrava a volta completa. Ele dividia o kartódromo de Interlagos em quatro trechos e ficava experimentando diferentes freadas, trajetórias, acelerações e regulagens que lhe dessem mais alguns décimos ou centésimos de segundo. Para quem assistia ao treino, ele parecia lento, pois só andava no limite em um dos quatro trechos a cada volta.

Só na hora da tomada oficial de tempos é que o kartódromo descobria que o kart número 42 era quase sempre o mais veloz. Sem o cronômetro na mão esquerda, a mão boa, ele juntava, em uma volta voadora, tudo o que tinha aprendido separadamente nos quatro trechos do circuito. Charles Marzanasco Filho, então