



Circuito de A1 Ring

Conrado Jensen Teixeira. Matemático. MBA em Gestão Estratégica de Pessoas.
conrado.jensen@gmail.com

Aline Rodrigues da Fonseca. Administradora de Empresas. Especialista em Engenharia e Inovação. Especialista em Gerenciamento de Projetos.
aline.fonseca2609@gmail.com

1 Introdução

Era uma corrida diferente para o piloto brasileiro de automobilismo, Nélon Baricelli. Ele havia dominado os treinos do Grande Prêmio – GP então em disputa. Na corrida classificatória logrou êxito com a *pole position*, a quinta na carreira, depois de uma competição intensamente acirrada. E no *warm-up*, o treino de aquecimento que antecede as corridas, também dominou. Além disso, estava liderando a corrida desde o início até a 63ª (sexagésima terceira) volta, ou seja, havia construído um grande favoritismo que ia se consolidando em sua vitória, a segunda em nove anos dentro da modalidade. Dentre os diversos elogios que recebia de sua equipe pelo rádio de comunicação interna, ouve uma estranha ordem: ele deveria deixar seu companheiro de equipe, o então líder absoluto do campeonato, passar. Faltavam oito voltas para o fim da corrida, o que daria para Nélon aproximadamente nove minutos para sua decisão final. Dessa maneira, o piloto brasileiro encontrava-se em um dilema: obedecer a ordem da equipe ou desacatá-la? A primeira acarretaria ver todo um perfeito trabalho realizado durante o GP juntamente com o já fragilizado prestígio com a torcida brasileira e as chances de ganhar o campeonato serem arruinados. Por sua vez, a segunda motivaria retaliações de sua equipe, o surgimento de um atrito com o colega de equipe, que gozava de maior prestígio e regalias com a companhia, e até o risco de perder o emprego em uma das mais desejadas escuderias do automobilismo.

2 Antecedentes e Contexto

O ano era 1993 quando o jovem brasileiro de 21 anos, Nélon Baricelli, surge na principal categoria do automobilismo, a Fórmula Eins. Nélon tinha um currículo respeitável, era detentor de cinco títulos brasileiros de *kart*, além de ter conquistado títulos em duas categorias consideradas de entrada para a Fórmula Eins, ambos vencidos em sua temporada de estreia. Ele era considerado um piloto promissor, e como o Brasil estava entre os países destaques da categoria na época, Nélon era visto naturalmente como um sucessor para o super ídolo brasileiro, detentor de três títulos mundiais, João da Silva.

2.1 João da Silva, o Ídolo

João da Silva era considerado um dos maiores pilotos de todos os tempos por vários críticos especializados do mundo. Com muito carisma, profissionalismo e resultado conquistou grande afeto pelo público brasileiro, que, em sua maioria, o via como o maior ídolo do esporte em geral na época. E as circunstâncias para cativar boa parte dos brasileiros não eram favoráveis para João, pois ele estreara na Fórmula Eins tendo a concorrência do bicampeão mundial Rubens Tiquet para o posto de ídolo máximo. Rubens ainda se tornou tricampeão três anos depois; ele era um excelente piloto, sempre visto como postulante ao título nas temporadas em que disputava.

Além disso, já existia a figura de outro excelente piloto que deu ao Brasil os dois primeiros títulos na principal categoria de automobilismo mundial, o paulista Edison Inaldi. Edison teve ainda a proeza de conquistar duas vezes uma famosa categoria de automobilismo americana após retirar-se da Fórmula Eins, o que fornecia mais credenciais para o *status* de ídolo.

Mas João da Silva, com conquistas memoráveis, superando adversidades extremas durante as corridas, uma vida exemplar fora das pistas, entrevistas bem dadas e demonstrando uma inteligência incomum para certas áreas, incluindo o domínio de

mecânica de carros, fez com que o povo brasileiro sentisse orgulho em acordar aos domingos de manhã e acompanhar, durante pouco mais de duas horas, seus embates ao primeiro lugar do pódio. João ainda tinha um peso extra, o apoio da maior rede nacional de televisão, que o abraçou e fazia questão de alimentar o *status* de ídolo, ainda mais que isso alavancava a audiência.

Dessa maneira, João conseguia fazer o público, acostumado a torcer apenas pelos homens do futebol de campo, a chorar, sorrir e ficar apreensivo com o esporte de quatro rodas.

2.2 Temporada de Estreia

Além de Néelson e João havia outro brasileiro que disputaria o campeonato de Fórmula Eins de 1993, Cristiano Inaldi. Cristiano era sobrinho de outro ídolo brasileiro, que se aposentou com dois títulos mundiais e foi responsável por colocar, pela primeira vez, o Brasil no lugar de maior destaque da categoria. Cristiano era um bom piloto, também carregava um ótimo currículo antes de ingressar na principal categoria do esporte de quatro rodas. No entanto, antigos embates no *kart* gabaritavam Néelson para uma melhor carreira na modalidade.

Naquele ano, Baricelli disputou o campeonato por uma equipe modesta que havia iniciado na principal categoria do automobilismo apenas dois anos antes. Apesar de algumas boas apresentações, conseguiu um desprezível 18º lugar; isso foi suficiente para ficar à frente de seu companheiro de equipe, Eddy Lavrine. No entanto, viu Cristiano, que havia estreado um ano antes, obter uma colocação melhor, 14º lugar.

Em relação a João da Silva, do qual Néelson era fã assumido, depois de uma temporada de uma disputa acirrada pelo título com seu arquirrival de anos, o francês Alano Perreut, então tricampeão da Fórmula Eins, ficou em 2º lugar. João marcou um ano de superação, uma vez que pilotou um carro com equipamentos inferiores aos do terceiro, quarto, quinto e primeiro colocado, Alano Perreut. Isso é corroborado ao se verificar que o seu companheiro de equipe terminara apenas em 11º lugar, mesmo detendo as mesmas condições, exceto por ser o primeiro piloto. A perda do título fez com

que Silva mudasse de equipe e fosse para a então construtora dominante do início da década de 90, um casamento que prometia ser o mais vencedor de todos os tempos.

2.3 Anos de Afirmação

A temporada de 1994 tem início com os mesmos pilotos brasileiros do ano anterior, além de muito promissora para o país. O ídolo João estava na equipe considerada imbatível, e apesar de não ter terminado as duas primeiras corridas, continuava sendo a referência do país no ano para a modalidade. Inaldi, na segunda corrida, fez um 4º lugar, ainda que se encontrasse em uma equipe de menor expressão do que no ano anterior. Nélon, por sua vez, obteve um bom 4º lugar na primeira corrida da temporada e 3º na segunda; o que representou seu primeiro pódio na carreira nessa categoria e a estreia da equipe nos três lugares mais desejados.

No terceiro GP, eventos estranhos e tristes antecederam a corrida. O jovem piloto brasileiro Nélon sofreu um grave acidente nos treinos de sexta-feira e ficou inelegível para a disputa no domingo. No treino de qualificação, no sábado, ocorreu um acidente fatal; um jovem corredor austríaco, cujo contrato era de apenas cinco corridas e dependia do seu bom desempenho para renovação, vê a asa dianteira de seu carro soltar-se deixando o piloto sem controle. Isso o fez chocar-se violentamente contra o muro, a 314,9 km/h. Ele foi declarado morto quatro minutos depois de dar entrada no hospital.

O acidente representou o primeiro registrado em um fim de semana do GP de Fórmula Eins após 12 anos - 8 anos se contabilizar a morte de outro piloto que morreu em testes para um evento. Mesmo após o acidente e o choque emocional que se alastrou entre pilotos e público, a federação que organiza e controla o campeonato manteve a corrida, que valeria pontos, no domingo.

No domingo era nítido o incomodo de alguns pilotos, principalmente, de João da Silva, que se mostrava preocupado e um pouco abatido, talvez até por saber que Nélon ainda se encontrava no hospital e por ter que continuar a desempenhar seu trabalho mesmo depois de dois acidentes graves.

O público brasileiro, apesar de prestar solidariedade a Néelson, foi capaz de esquecer em pouco tempo o piloto, pois no evento viam João da Silva dominar, o que fazia crescer a esperança de um possível título; afinal, já eram dois anos sem o caneco do campeonato. No entanto, o semblante animado da torcida foi tomado por um ar de desespero e angústia após a sétima volta, quando o ídolo brasileiro sofreu um grave acidente que ceifou sua vida. Assim, encerrou a carreira vencedora de 10 anos de um piloto que jamais se conformava em terminar numa posição que não fosse a de primeiro colocado. Além do triste momento para o esporte, via-se um país carente de um ídolo, principalmente naquele esporte que, por um curto período de tempo, reuniu brasileiros de todas as classes sociais em frente à televisão para torcer e vibrar com a música da vitória que a rede de televisão mais poderosa do país, Rede Esfera, colocava a tocar.

Após o infeliz acidente teve início uma busca por um representante a ídolo por parte do povo brasileiro e pela Rede Esfera, visto que os índices de audiência diminuíram muito. Claro que os cidadãos canarinhos ficariam satisfeitos se essa vaga fosse preenchida por algum atleta de outro esporte, todavia, os contratos milionários e os bons números já consolidados faziam a Rede Esfera buscar essa pessoa dentro do automobilismo e, de preferência, na Fórmula Eins.

Como Cristiano ficou em 15º lugar, retirando-se da categoria na temporada de 1994, e Néelson terminou o campeonato num vistoso 6º lugar, mesmo numa equipe de menor porte e que apresentou diversos problemas na temporada, as atenções da emissora se voltaram para o mais jovem dos dois pilotos (Baricelli é um ano e quatro meses mais novo que Cristiano). Baricelli sabia que tinha talento e podia ter uma boa carreira na Fórmula Eins. No entanto, a pressão para ídolo nascia muito antes de qualquer resultado real do piloto e isso crescia devido à carência nacional, os oito títulos mundiais obtidos por outros representantes do país nos últimos 22 anos, e a necessidade de a emissora não ter seus contratos milionários perdidos ao longo dos anos.

Nas duas temporadas seguintes Néelson competiu pela mesma equipe em que estreara, mas os resultados não foram tão animadores, ele terminou a temporada de 1995 em 11º e a de 1996 em 8º. Contudo, Baricelli ainda apresentou melhores resultados que seus companheiros de equipe, além de ter superado em muitos pontos outros

brasileiros. No ano de 1995 os demais brasileiros terminaram a temporada em 21º e 32º, sendo que ambos disputaram o certame do início ao fim. No ano de 1996 o país chegou a ter quatro representantes, com colocações de 15º, 18º obtidas, e a última com o 24º lugar; todos eles, exceto o de última colocação, tiveram a oportunidade de disputar todas as corridas da temporada.

Para as temporadas de 1997, 1998 e 1999 Néelson Baricelli arriscou-se em guiar um carro de uma escuderia recém-criada, que apostara no piloto para o desenvolvimento do automóvel. Ele é eleito o primeiro piloto e obtém bons resultados logo de início, tal como um 3º lugar no *grid* para o GP da Argentina e um 2º lugar em Mônaco, além de outras boas corridas. Apesar disso, termina o ano em 13º lugar, ainda assim na frente de seu companheiro e dos demais brasileiros.

Em 1998 um carro mal feito lhe rendeu várias retiradas de corrida. Todavia, ainda angariou dois quintos lugares – Canadá e Espanha –, e terminou novamente na frente de seu companheiro de equipe e dos brasileiros. O melhor ano da escuderia viera em 1999, quando a primeira vitória foi obtida, porém não com Néelson. Baricelli conseguiu uma *pole position* (a segunda na carreira), três terceiros lugares, duas quintas colocações, além de uma quarta posição e a liderança por 23 voltas no GP do Brasil, até abandonar com o motor estourado.

As apresentações renderam-lhe o 7º lugar, uma à frente de seu companheiro de equipe e bem à frente dos demais brasileiros. Ou seja, após a morte do ídolo brasileiro, o ainda jovem de 27 anos, porém agora experiente piloto, até então apresentava-se como a melhor opção para a os brasileiros acreditarem que poderiam ver um representante nacional dominando o primeiro escalão da categoria de automobilismo. Além de tudo, se comparado com as idades dos primeiros títulos dos campeões nacionais, os quais conseguiram obter a façanha com 25 anos (Inaldi), 29 anos (Rubens Tiquet) e 28 anos (João da Silva), Néelson estava muito apto a brilhar no esporte. E isso aproximou-se do real quando no ano de 2000, após disputas acirradas por equipes do primeiro escalão, Baricelli assinou com a escuderia italiana, Enzo Cavallo. Ele foi escolhido para ser parceiro de equipe do já bicampeão mundial, Mikka Xinaider. O grupo procurava a todo

custo retomar seus anos dourados, e em vista disso os competidores sabiam que iriam encarar um forte concorrente para os próximos anos.

2.4 Scuderia Enzo Cavallo

A escuderia italiana foi fundada em 1929, e no início patrocinava pilotos e carros de corrida já existentes. Sua produção independente começou em 1946. Já em 1947 estreou o modelo produzido, que tinha uso exclusivo para as pistas de corrida, com vitória no GP de Roma. Em 1949 lançou um modelo de carro que poderia ser utilizado nas ruas.

A empresa, como equipe de corrida de automobilismo, disputou diversos GPs até o surgimento do Campeonato Mundial de Fórmula Eins em 1950, no qual a Scuderia Enzo entrou. Na primeira e segunda temporadas do campeonato uma escuderia concorrente dominava as pistas, vencendo todas as corridas, exceto uma em 1951, quando a Enzo Cavallo conseguiu bater essa equipe e, conseqüentemente, obter sua primeira vitória na Fórmula Eins. Em 1952 a equipe Cavallo venceu quase todas as corridas, levando, assim, o campeonato. Já em 1953 seu principal piloto venceu apenas cinco corridas, mas levou o bicampeonato.

Os dois anos que se sucederam não foram muito felizes para a companhia, visto que em 1954 venceram apenas duas corridas e em 1955 somente obteve um local mais alto no pódio. No entanto, em 1956, ao contratar um piloto que viria a tornar-se lendário, a Enzo Cavallo volta ao lugar mais desejado da plataforma entre os competidores. Em 1957 a empresa tem seu pior ano até então, com nenhuma vitória. Isso mudaria em 1958, quando voltou a ter um campeão mundial; nesse mesmo ano foi introduzido paralelamente o Campeonato Mundial de Construtores. Dessa forma, a empresa terminou com quatro dos dez possíveis títulos da década, o que representou um total domínio frente a três outras concorrentes que conquistaram dois títulos cada. Além disso, o sucesso das pistas se refletiu nas ruas, na medida em que seus carros se transformavam em clássicos instantâneos.

A década de 60 não foi muito boa para a empresa, todavia ela conquistou o campeonato de 1961 com seu piloto e angariou seu primeiro título de construtores; isso

viria a se repetir em 1964. Em 1968 lançou um outro carro que foi sucesso nas ruas. Depois de um longo período, a equipe voltou a ser campeã mundial de construtores no automobilismo em 1975, 1976, 1977 e 1979, assim como teve um piloto que se tornou campeão em 1975 e 1977 e outro em 1979. Logo, a equipe tornou-se a segunda maior campeã de construtores com seis títulos, um a menos que a primeira colocada; estabeleceu uma hegemonia entre os pilotos campeões por equipes, dado que acumulara nove títulos, dois a mais que o segundo colocado. Além do mais, era a equipe mais antiga do *grid*, o que dá confiabilidade, credibilidade e cria um legado imbatível; isso se mantém até os dias atuais.

No entanto, depois dos anos dourados, ocorreu um verdadeiro hiato da empresa nas pistas de corrida. Durante o período de 1980 a 1999, ela não conseguiu sequer um título de pilotos, apesar de três títulos mundiais de construtores, que foram conquistados em 1982, 1983 e 1999 – isso a consagrou como a maior vencedora da modalidade, com oito títulos – o máximo que obtivera com seus condutores foram vice-campeonatos nas edições de 1982, 1985 e 1990. E, para agravar o quadro, entre os anos de 1991 e 1993 não venceu nenhuma corrida.

Desse modo, viu outras equipes ameaçarem sua hegemonia, entre pilotos e construtores, mas, dentre elas estavam algumas que pouco pareciam apresentar perigo. Em 1996 foi alcançada por uma equipe em número de títulos de construtores e superada um ano depois. Essa equipe era a BkLoren. Em 1998 outra equipe alcançou os mesmos oito títulos de construtores, a Arao. Na competição em títulos de pilotos por equipes, a BkLoren conseguiu o mesmo número que a Cavallo em 1991, e a superou em dois títulos com as conquistas de 1998 e 1999, ficando, assim, com onze. Por sua vez, a Arao estava em ascendência até encostar no espelho retrovisor da escuderia italiana, quando conquistou o bicampeonato de 1996 e 1997, o que fez com que acumulasse sete títulos; dois a menos que a Enzo Cavallo.

Apesar disso, a marca se conceituava como símbolo de desejo dos amantes de carros super esportivos de rua, devido aos seus carros de sucesso. Dois foram lançados no ano de 1984 e um, considerado um dos maiores esportivos de todos os tempos, em 1987. Mas, teve uma perda importante na década. Seu fundador, cujo nome a companhia

leva, morreu em 1988. A partir dos anos 90, a Cavallo passou a ser não apenas uma empresa referência em veículos esportivos, mas também de luxo, fabricando os carros desejados pelos maiores magnatas e fãs de carros do planeta.

Ante o mau cenário esportivo ocorrido nesses 20 anos, a escuderia passou a escalar para uma melhor conjuntura. Em 1994 e 1995 esteve entre as três únicas participantes do campeonato a vencerem GP. No ano de 1996 resolveu investir pesado e contratou o bicampeão mundial de Fórmula Eins, o alemão Mikka Xinaider, apelidado de germânico pela imprensa brasileira, além de toda a equipe que o acompanhou nos últimos anos.

2. 5 Mikka Xinaider (o germânico)

O germânico Mikka Xinaider estreou na principal categoria do esporte a motor em 1991, aos 22 anos, aproveitando a oportunidade de um incidente com um dos pilotos. Terminou aquele campeonato na 13^a colocação, embora disputara apenas sete corridas das dezesseis dos anos. Isso o fez firmar contrato com uma equipe que avançava para ser uma das mais competitivas do *grid*, uma vez que tinha em seu plantel o tricampeão mundial, Rubens Tiquet.

Em 1992, a equipe perde Rubens e vê o germânico superar já um veterano piloto que foi contratado para ser seu companheiro de equipe. Mikka termina o campeonato obtendo bons resultados: três quartos lugares, quatro terceiros lugares, três segundas colocações e uma vitória no mesmo GP que havia estreado, na Bélgica. O resultado o fez superar o tricampeão brasileiro João da Silva por três pontos e o consagrou com a terceira posição entre os pilotos. Porém, pela pouca idade, a equipe ainda não o credenciava como apto para ser o principal piloto da companhia, apesar de o vir com muito potencial.

Isso fez com que o grupo contratasse para o ano de 1993 um veterano, então vice-campeão do ano anterior. Mas, com os bons resultados do germânico, sempre aparecendo no pódio quando não abandonava por algum motivo, superou o famoso companheiro de equipe no campeonato e findou com o quarto lugar entre os pilotos.

Dentre os resultados teve um de maior destaque: o pódio em Portugal. Com isso, assinou o contrato de principal piloto pela equipe para as próximas temporadas.

Mikka Xinaider conseguiu conquistar a tão desejada taça de campeão já em sua quarta temporada, aos 25 anos. Na temporada de 1994, com oito primeiras posições e duas segundas colocações, superou o jovem britânico David Rio, companheiro de João da Silva por um ponto e levou o título. Em 1995 voltou a repetir o feito, mas agora superando o mesmo britânico com muita folga de pontos. Em 1996, já na escuderia Enzo Cavallo, que prometia sair do saudosismo e voltar a disputar o campeonato para vencer, conseguiu três primeiros lugares – um deles na casa de sua equipe – e mais outras três segundas posições em GPs; mesmo assim, foi suficiente apenas para o germânico terminar o campeonato em terceiro e, dessa vez, ver David Rio levantar o caneco.

Em 1997, numa disputa acirrada pelo título até o final da temporada, fez uma manobra antidesportiva em cima do então segundo colocado da tabela e foi desclassificado. Ainda viu seu algoz terminar a corrida em terceiro lugar e levar o título do ano por três pontos. No entanto, pela manobra teve o vice-campeonato retirado, terminando com a posição de DQS (desqualificado) no ano. Em 1998, Xinaider novamente lutou até o fim pelo título, mas terminou na segunda posição. Por sua vez, na temporada seguinte, teve uma lesão na sétima corrida, voltando somente nas duas últimas da temporada. Conseguiu a proeza de dois segundos lugares, terminando esse ano em 5º.

3 A Decisão

Em 2000, Néelson é contrato como companheiro de equipe na Enzo Cavallo desse germânico, que em todos os anos na Fórmula Eins obtivera bons resultados. No entanto, o piloto tupiniquim se via páreo para o germânico, caso tivesse as mesmas condições de disputa. E isso aconteceu logo em sua temporada de estreia, ao terminar o campeonato em 4º lugar, estando quase sempre no pódio e ficando com o primeiro lugar justamente na Alemanha, casa de seu companheiro. Porém, os bons resultados não foram suficientes para assustar Xinaider, que com nove primeiros lugares levou o campeonato.

Em 2001, o brasileiro melhorou os resultados, apesar de não conseguir atingir nenhuma primeira posição nos GPs. Com isso, findou em terceiro no fim da temporada, mas assistiu de novo o germânico levar a taça para a casa. No meio disso, Nélon já via a torcida brasileira pegar em seu pé. Ele havia sido o melhor piloto brasileiro dos últimos anos, encontrava-se numa melhoria de resultados, mas parecia incapaz de superar o germânico ou até conquistar um título mundial algum dia. Isso gerou algumas gozações e descrédito, todavia Nélon acreditava em si.

No sexto GP da temporada de 2002, que ocorreu no A1 Ring, tendo já o germânico vencido quatro das cinco primeiras corridas e Nélon apenas conseguido um segundo lugar e as demais corridas nem terminara, o piloto brasileiro vê uma grande oportunidade de começar uma virada de jogo: no campeonato e em sua vida. Ele liderava de ponta a ponta, havia ainda feito o melhor treino, a *pole position* e liderou o *warm-up*, ou seja, demonstrava o melhor de si. Foi então que recebeu uma estranha ordem pelo rádio comunicador: ele deveria deixar seu companheiro de equipe, então líder absoluto do campeonato, passar.

Faltavam oito voltas para o fim da corrida, o que daria a Nélon aproximadamente nove minutos para sua decisão final. Dessa maneira, o piloto brasileiro se viu em um dilema: obedecer a ordem da equipe ou desacatá-la? A primeira acarretaria ver todo um perfeito trabalho realizado durante o GP, juntamente com o já fragilizado prestígio com a torcida brasileira e as chances de ganhar o campeonato serem arruinados. Por sua vez, a segunda motivaria retaliações de sua equipe, além de um atrito com o colega de equipe, que gozava de maior prestígio e regalias com a companhia, e até o risco de perder o emprego em uma das mais desejadas escuderias do automobilismo.