

MEDDO?

SÓ DE NÃO ANDAR DEPRESSA

AOS 21 ANOS, FOI O SEGUNDO PORTUGUÊS A ACEDER AO MUNDO DA FÓRMULA 1, DEPOIS DE UMA DÉCADA A ACUMULAR VITÓRIAS NO AUTOMOBILISMO. HOJE, COM 36 ANOS, SONHA GANHAR AS 24 HORAS DE LE MANS E CONFESSA QUE, APESAR DE JÁ TER TIDO UM ACIDENTE GRAVE, O ÚNICO RECEIO QUE TEM É O DE NÃO ANDAR TÃO DEPRESSA COMO QUER. A ESPIRAL DO TEMPO REVELA-LHE QUEM É JOSÉ PEDRO MOURÃO NUNES LAMY VIÇOSO. PEDRO LAMY, ESSE MESMO.

Entrevista Isabel Stilwell / Fotos Kenton Thatcher

Lembra-se do seu primeiro triciclo?

Triciclo? (risos) Por acaso recordo-me de que tinha um, mas só muito vagamente. Da bicicleta e da mota já me lembro perfeitamente. Aos seis anos já corria em motas pequeninas, entusiasmado pelo meu pai.

A sua mãe não o esganou, nem o ameaçou com o divórcio?

Até hoje, não! A iniciativa e o apoio eram do meu pai, mas a minha mãe nunca se opôs. Mas as motas andavam pouco e comecei logo a ganhar no minimotocross e no motociclismo, e as pessoas diziam que eu tinha jeito. Já não havia volta a dar...

Na escola, era um herói?

Vivia na Aldeia Galega, ao pé de Alenquer. Andava na escola pública com miúdos que tinham muito menos do que eu e sempre tive consciência de que era um privilegiado, mas não sentia que olhassem para mim como um herói. Talvez como um tipo com sorte. Até ao dia...

Até ao dia em que...

Em que o filho do nosso mecânico teve um grande acidente, e aí acabaram as motas.

Mas chegaram os carros?

Exactamente. Aos 13 anos já corria em *karts*, aos 16 anos era campeão nacional de *karting* e aos 17 anos de Fórmula Ford.

É evidente que é preciso ter condições económicas para entrar neste mundo, mas o que é que distingue um piloto que pode ir longe?

Alguém que não tenha medo. Não se pode ter medo. Para além da vontade de praticar e persistência. Depois, há uma percentagem de talento natural, não sei definir, mas sei que uns conseguem logo demonstrar resultados e outros não. Ah, esquecia-me de que existe uma outra coisa fundamental...

Que é?

O bicho da competição. O querer mesmo, mesmo, vencer. Que eu tinha e ainda tenho.

Mas se não tivesse sido corredor de automóveis, o que é que desejava ter sido?

Não sei. Talvez engenheiro mecânico, mas para isso teria de ter sido melhor aluno e voltar à escola. Nunca chumbei, mas era de suficientes e rezava para que a escola acabasse.

Tirou a carta de condução no dia em que fez 18 anos?

Para dizer a verdade, no dia em que fiz 18 anos já a tinha na mão... Consegui obtê-la uns meses antes dessa data, porque precisava dela para ir correr numas provas a Inglaterra e integrar a equipa de Fórmula Ford que estagiava lá. Interrompi o 12.º ano, mas passei com as notas do primeiro período. Não sei se isso ainda é possível, mas a mim soube-me mesmo bem.

Era a primeira vez que estava sozinho, longe da família, que já percebi que funcionava muito em clã?

Julgo que a experiência de um mês de inter-rail que tinha feito aos 16 anos com outros pilotos de *kart*, e que constituía então a mais fantástica experiência de liberdade, me ajudou a encarar com optimismo os primeiros

Aí sentiu que já estava definitivamente no bom caminho, que ia ser piloto de alta competição?

Não, nunca tive a segurança de dizer «Ah, esta é a minha profissão para sempre». Aqui em Portugal o meu desempenho era francamente bom, mas como seria contra estrangeiros – seria capaz? E durante quanto tempo? Estas questões põem-se sempre, ainda hoje. Encarava tudo como experiências. Naquele tempo, sabia que, se não corresse bem, voltava para a escola...

As primeiras provas correram bem?

Venci a Taça das Nações em Fórmula Opel e o campeonato europeu de Fórmula Opel/Lotus. Comecei então a ter mais confiança, afinal só tinha 19 anos, era dos mais novos, tinha competido contra os melhores e vencido. Depois, vai-se passando de categoria em categoria...

Até à Fórmula 1?

Até à Fórmula1, que é o ponto mais alto de uma carreira de piloto de automóveis. Cheguei ao topo com 21 anos, em 1993, e tenho orgulho nisso.

O primeiro Grande Prémio em que participou foi em...?

Em Itália. Tenho a memória desse dia ainda muito viva. Treinei pouco, estar ali já era realizar um sonho, mas tinha muito pouca experiência. Lembro-me de estar assustado...

Assustado, com medo de um acidente?

Não, não, de maneira nenhuma. Isso nem me passava pela cabeça, nunca passa. Do que tinha medo, e ainda tenho, é de não andar tão depressa como quero. É o receio de falhar.

Um dia os medos do seu avô aconteceram. Em 1994, teve um acidente enorme. Pensou: «Pronto, já está!»?

De maneira nenhuma. Nunca se está à espera de um acidente e quando acontece é tudo tão rápido que não se pensa nada. Mas nesse desastre parti, de facto, as duas pernas e estive meses sem andar e outros tantos em fisioterapia, mas não perdi a vontade de voltar a competir. O meu último GP só foi em 1996, dois anos depois, no Japão. Nessa altura, já tinha participado em quatro épocas, e 32 Grandes Prémios, ao volante da Lotus e da Minardi. E já tinha pontuado no GP da Austrália em 1995.

O efeito das vitórias é completamente inebriante?

As vitórias são muito boas. É por elas que damos tudo, mas são muito curtas. As derrotas são mais difíceis de gerir e muito mais duradouras. Felizmente tenho tido muitas das primeiras...

O meu relógio das corridas

Quando se passa tanto tempo a velocidades tão grandes, vive-se mais, tem-se a sensação de viver mais intensamente?

O tempo é fundamental, o tempo contado aos milésimos de segundo. No momento de uma prova, vive-se, de facto, intensamente.



Na Fórmula 1 a parada é maior – alguém lhe pediu para não correr?

Os meus pais, mesmo que o pensassem, sabiam que não podiam pedir nada, era tarde demais para isso. Mas o meu avô, apesar de ser aventureiro e de gostar imenso de carros, oferecia-me dinheiro para eu deixar de correr.

Olha para um relógio para medir o tempo durante as provas, ou sente-o? É capaz de perceber se fez um bom ou mau tempo antes de que lhe digam o que regista o cronómetro?

Não tenho grande percepção do tempo. Há pilotos que dizem que têm, não sei se têm ou não, mas eu não. Apesar de tudo, consigo ter a consciência, no final de uma volta, se correu bem ou menos bem.

Usa algum relógio nas provas?

Usava sempre um relógio Ferrari, fininho, pequenino, que os meus pais me ofereceram ainda era eu muito miúdo. Chamava-lhe «o meu relógio das corridas», e punha-o sempre, quase como um amuleto. Sem ele sentia-me inseguro. Mas esta superstição já passou e hoje não uso relógio no pulso quando estou dentro do carro. Mas tenho o meu Ferrari religiosamente guardado. Talvez para o dar a um dos meus filhos – tenho dois rapazes ainda pequenos.

Um dia abandonou a Fórmula 1, mas continuou a competir. Se os GP são o clímax, sentiu que os ponteiros estavam a voltar para trás?

A competição é feita de bons momentos, e os melhores de todos são as vitórias. Não importa muito em que categoria. O importante é ser o mais rápido contra os adversários que temos no momento. Sabe tão bem vencer em Fórmula 1 como numa prova de resistência. Logo depois, fiquei em quarto na final do Le Mans, o melhor lugar de sempre obtido por um piloto português. Em 1998, conseguia o primeiro título de velocidade para Portugal. E depois, tudo depende do carro. Tudo o que se quer é um bom carro. Se possível, o melhor. Quando se tem o melhor carro, seja em que categoria for, o gozo da experiência está garantido.

Sente que agora tem essas condições?

Agora tenho a melhor equipa e estou integrado na maior estrutura em que já estive. E tenho ainda muita ambição.

Trazer a Fórmula 1 para Portugal

Inaugurou há semanas o autódromo do Algarve. Gostou do que viu?

O autódromo do Algarve é espectacular. É dos melhores do mundo, não só pelas infra-estruturas como por ter um traçado interessante, com curvas iguais às que marcam noutros circuitos.

Uma das críticas que é feita é de que corre o risco de «ficar às moscas», como o estádio do Euro. Considera que há esse risco?

Julgo que a Fórmula1 era importante para Portugal, em termos turísticos. Julgo que vai ser possível fazer provas do GP no Algarve. O autódromo do Estoril já está muito limitado, tem pouco espaço, embora ainda seja prestigiado, sobretudo por causa do GP de Motas, que é um pólo de atracção forte. Mas é claro que, para criar o hábito de ir a provas, é preciso ir tendo corridas ao longo do ano, nomeadamente corridas de teste. É preciso que os portugueses aprendam de novo a gostar do desporto automóvel.

Diz «de novo». Portugal já foi mais interessante para o automobilismo?

Não há muito dinheiro em Portugal para investir no automobilismo, e também não há campeonatos com peso internacional. Acho que o esforço de recuperar o Rally de Portugal é fundamental, e o ACP está a fazer um bom trabalho nesse sentido. Era uma prova muito popular e muito forte.

Temos jovens pilotos com futuro?

Hoje, é mais fácil uma carreira no automobilismo, mesmo para um piloto português, porque as grandes equipas, até por uma questão de custos, estão dispostas a investir em jovens sem muita experiência, mas que podem vir a ser as grandes revelações. Mas continua a ser preciso ter talento e persistência, porque não é fácil vencer em todas as categorias e continuar por aí acima.

Diz-se, também, que hoje os carros fazem tudo...

Mas não é verdade. De facto, os carros são cada vez mais sofisticados, com programas computadorizados que ajudam imenso, mas o talento e a capacidade de correr riscos, continua a ser o que faz a diferença. Além disso, por serem mais sofisticados, os carros, sobretudo os de Fórmula 1, são mais difíceis, exigem uma maior formação dos pilotos. Em Portugal, Álvaro Parente e Filipe Albuquerque, por exemplo, têm todas as hipóteses.

Qual é a velocidade máxima de um carro de Fórmula 1?

Os 320/330 km/h. No Le Mans são 340 km/h. Mas depende das curvas, porque é obvio que a velocidade nas rectas tem de ser dominada nas curvas. Os novos pneus ajudam muito e a evolução é constante.

Onde se vê daqui a dez anos?

A correr. Vou correr até ao mais tarde possível. Tenho 36 anos e há muitos pilotos que são óptimos e correm até aos 50, 50 e picos. Depois sei que estarei ligado aos carros, sempre.

E treinador e *manager* dos seus filhos, como o seu pai foi seu?

Se eles quiserem correr. O mais velho já tem mota.

Qual a competição que ainda quer vencer?

As 24 Horas de Le Mans. É uma das três maiores corridas do mundo, e tenho possibilidade de vencer uma delas. Aliás, já venci as 24 Horas de Nürburgring, e no ano passado fiquei em segundo no Le Mans, em que já participei cinco vezes. A sério: é o meu grande sonho.

Chopard

Fascínio perpétuo



L.U.C Lunar One. Chopard traz o universo ao pulso num modelo estrelar, que reproduz precisamente as fases da lua, segue os padrões celestiais e regula a nossa divisão de tempo em dias, noites, semanas, meses e anos bissextos. Um mostrador admiravelmente balanceado exalta a poesia e o romance de um céu estrelado, representando o indicador orbital de fases da lua e complementando as funções de calendário perpétuo que inclui uma escala de 24 horas. Estas indicações esteticamente atractivas e úteis são accionadas por um movimento automático com certificado cronómetro com a marca de qualidade "Poinçon de Genève".

L.U.C

MANUFACTURE DE HAUTE HORLOGERIE
LOUIS-ULYSSE CHOPARD



L.U.C Lunar One: disponível em duas séries limitadas e numeradas de 250 em platina e ouro rosa de 18 quilates, com duas versões de mostrador, em algarismos romanos ou árabes.