



**Στο θολό τοπίο του Καθολικισμού, ο Πορτογάλος Ιησουΐτης ιεραπόστολος Cristovão Ferreira στάλθηκε το 1609 στα 29 του χρόνια στην Ιαπωνία προκειμένου να προσηλυτίσει τον τοπικό πληθυσμό.**

**Μετά από 24χρονη δραστηριότητα στην οποία τέθηκε επικεφαλής της ιεραποστολικής αποστολής, συνελήφθη.**

**Μετά από πεντάωρα βασανιστήρια από τα παλικάρια της Τογκουγκάβα Σογκουνάτε, της τελευταίας φεουδαλικής στρατοκρατικής κυβέρνησης, μοιραία, λησμόνησε τους Ιησουΐτες, τα διδάγματά τους και τον Χριστιανισμό.**

Ο Christovão Ferreira ως διερμηνέας. (Από την μελέτη του Hubert Cieslik)

Δεν ήταν ούτε ο πρώτος ούτε ο τελευταίος. Ήταν όμως ο πιο φημισμένος από τους αποκαλούμενους «πεσόντας κληρικούς». Τώρα για το τι λογική είχε να στέλνονται Ιησουΐτες στην άλλη άκρη της Γης να προσηλυτίσουν Ιάπωνες, ας ερωτηθεί κάποιος πιστός

καθολικός.

Τέλος πάντων, ο Ferreira ασπάσθηκε τον βουδισμό, παντρεύτηκε και μια Γιαπωνεζούλα, έγραψε αρκετά βιβλία και λέγεται ότι στο τέλος της ζωής του, το ξαναγύρισε στον Ιησουιτισμό, οπότε τον ξαναπαρέλαβαν τα παλικάρια της Τογκουγκάβα Σογκουνάτε.

Δεν ήταν τόσο ευγενείς όσο την πρώτη φορά και τον έστειλαν για τον ύπνο, τον αιώνιο. Φέτος κάποια στιγμή θα κυκλοφορήσει και μια ταινία που γύρισε ο Martin Scorsese με αντικείμενο την περιπέτεια της ζωής του. Για τη ζωή του επίσης έχω γράψει σύγγραμμα ιστορικό, ο S. J. Hubert Cieslik, με τίτλο The Case of Christovão Ferreira. Για τους ενδιαφερόμενους υπάρχει στο διαδίκτυο.

Όπως και να 'χει, η θρησκευτική πίστη, όσο και αν σε μερικούς φαίνεται ανερμήνευτη, για κάποιους άλλους είναι ο βασικότερος πυλώνας της ζωής. Σε αυτούς συγκαταλεγόταν και ο Ayrton Senna da Silva. Κι επειδή λευκός και γηγενής Βραζιλιάνος δεν γίνεται, προφανώς ήταν απόγονος Πορτογάλων εποίκων.

Εκδηλώνοντας μια βαθιά θρησκευτική πίστη, που σε όσους δεν ήταν κοντά του εκδηλώθηκε έντονα μετά το Μονακό του '88. Τότε που σε εκείνο τον κολασμένο γύρο στο πριγκιπάτο ποιος ξέρει τι είδε. Με τους Λατίνους ποτέ δεν ξέρεις. Τότε που ήταν η λατρεμένη φιγούρα των Ιαπώνων μηχανικών της Honda. Τότε που οι τηλεμετρίες μαρτυρούσαν λιγότερα από τα πορτογαλέζικα αγγλικά του.



Τρία μόλις χρόνια νωρίτερα, ο προικισμένος Βραζιλιάνος κατακτούσε, εκεί που οι παπούδες του είχαν ρίζες, στη μητροπολιτική Πορτογαλία, την πρώτη του νίκη της καριέρας του στο Estoril με μια Lotus βαμμένη όπως και η ζωή του. Χρυσή και μαύρη μαζί. Υπό καταρακτώδη βροχή, ο Ayrton ήταν αυτός που κέρδισε, όχι το μονοθέσιο. Κι όπως είχε

δηλώσει, η νίκη στο Estoril του '85, ήταν πιο σπουδαία από εκείνη του Donington του '93, όπου οδηγούσε με ενεργητική ανάρτηση και όλοι την προσκυνούμε.



Τον Φεβρουάριο του '89, λοιπόν, όταν ο Βραζιλιάνος ήταν πλέον επισήμως και απολύτως αναγνωρισμένη θεότητα, οι μηχανικοί που είχαν την ευθύνη του πρώτου NSX δούλευαν πυρετωδώς έναν μήνα σε δοκιμές εξέλιξης του στη Σουζούκα. Ήταν βέβαιοι πως είχαν φτιάξει κάτι τόσο κοφτερό και τόσο φοβερό όσο και ένα γνήσιο Κατάνα. Παρακάλεσαν λοιπόν τον ιεραπόστολό τους, που είχε έρθει με μια τροχιά ανάποδη από εκείνη του Ferreira, για δοκιμές του μονοθεσίου του, να οδηγήσει το NSX, να τους πει τη γνώμη του, να τους δώσει ίσως συμβουλές για τις τελικές ρυθμίσεις.



Το οδήγησε στο όριο, με τη γνωστή του πίστη και με τον εξίσου γνωστότερο περφερξιονισμό του απεφάνθη: *«Δεν είμαι σίγουρος ότι μπορώ πραγματικά να σας δώσω τις κατάλληλες συμβουλές για ένα αυτοκίνητο μαζικής παραγωγής»*, και προσπαθώντας να μετριάσει την κριτική του με δόσεις ευγένειας πρόσθεσε: *«αλλά αισθάνομαι ότι είναι λίγο εύθραυστο»*.

Τα σχιστά μάτια σοκαρίστηκαν, κι αφού γλίτωσαν το χαρακίρι, το τμήμα R&D της Honda έσκυψε με ακόμα μεγαλύτερη πίστη καταφέροντας να αυξήσει την ακαμψία του πλαισίου κατά 50 τοις εκατό. Λίγες ακόμα, μικρές παρατηρήσεις του Ayrton, βοήθησαν να δημιουργηθεί ένα ακόμη πιο ισορροπημένο αυτοκίνητο.

