

# I

## Mónaco

(domingo 16 de mayo de 2010)

«¡Bernie, Bernie! ¡Cielo!», exclama una bella muchacha negra mientras cubre al diminuto hombrecillo de besos de pies a cabeza. Atrapado contra una desvencijada pared de malla metálica, el afortunado destinatario de los arrumacos —de 79 años de edad— sonríe a la exuberante modelo para por fin saludarla con un escueto «Hola, Naomi». Un personaje de rostro ajado con gorra de béisbol y gafas de sol observa la escena en silencio desde un rincón del ascensor improvisado en el que bajan todos juntos. Al cabo de unos segundos se abren las puertas con un repiqueteo metálico y una treintena de fotógrafos tratan de atraer a gritos la atención de Mick Jagger, Naomi Campbell y Bernie Ecclestone en el momento en que echan a andar hacia un exterior bañado por el resplandeciente sol de Mónaco.

«¿Dónde podemos ir a ver la carrera?», pregunta Jagger.

«A mi caravana», responde el hombrecillo de mirada astuta mientras se quita a los fornidos fotógrafos de encima, a derecha e izquierda, ante la mirada de impotencia de un guardaespaldas de más de ciento cincuenta kilos que permanece de pie a un lado.

Seguido por los *flashes*, el grupito avanza en dirección a la verja de seguridad que marca el perímetro de la «caravana», un autobús de color gris con cristales ahumados, aire acondicionado, insonorización y asientos tapizados en cuero, además de cámaras ocultas que captan todos los ángulos posibles de los alrededores. El impresionante vehículo en cuestión está aparcado a la entrada del *paddock*, que en este caso es una exclusiva porción del puerto aprisionada entre el mar y la colina cercana y ahora reservada a los equipos de Fórmula 1 y allegados. Ecclestone, cuyo corte de pelo a lo paje le hace parecer veinte años más joven, está disfrutando de lo lindo de la imprevisibilidad de sus movimientos.

«¿Agua?», les ofrece a los invitados en el momento en que toman asiento para ver la salida del sexagésimo octavo Gran Premio de Mónaco.

Cuarenta minutos antes, Bernie Ecclestone se había abierto paso entre una nube de fotógrafos aún mayor a la salida de ese mismo ascensor: «¡Jennifer, aquí, aquí!», chillaban los *paparazzi*. «¡Jennifer, te queremos!», rugía el público desde la colina y las gradas que rodean el circuito. Jennifer Lopez había aparecido por sorpresa a visitar a Bernie: «Jennifer quiere ver los monoplazas», comentó a modo de explicación sir Philip Green —dueño de varias cadenas de grandes almacenes en Gran Bretaña—, que tenía a Lopez invitada en el *Lionheart*, su yate de sesenta y tantos metros de eslora atracado a poca distancia. Al cabo de tres días, Green debía estar de vuelta en Londres para inaugurar una tienda en Knightsbridge, y toda publicidad que incluyese a la estrella de Hollywood y la Fórmula 1 era bienvenida. «Bueno, está bien, te echaré una mano», accedió Ecclestone haciendo una pausa momentánea en el festín de langosta que por él mismo había comprado esa mañana. Precedidos por una nube de fotógrafos que los precedían, caminando de espaldas al tiempo que tomaban fotos, Ecclestone, Lopez y Green se habían dirigido juntos hacia la zona de *boxes*, los doce garajes donde los mecánicos preparaban ya los vehículos para el gran premio de esa tarde.

—¡Qué pequeños son! —comentó Lopez al tiempo que posaba la mirada en la exigua estructura que formaban los ejes del Renault de Robert Kubika—. Y las ruedas ¿dónde están?

—Las han vendido —bromeó Ecclestone.

—Bueno, yo no cabría ahí dentro, imposible —continuó J-Lo entre risas—, el asiento es demasiado pequeño.

—Ya te apretujaríamos de algún modo —intervino Green con una carcajada—, y luego te coseríamos la ropa una vez dentro.

—Gracias por la publicidad, Bernie —intervino agradecido el jefe de Renault.

Ecclestone y Lopez prosiguieron su recorrido hacia el *box* de al lado, el de Ferrari. Las fotografías de J-Lo junto al emblemático monoplaza rojo eran el sueño de todo publicista, y justificaban por sí solas los cuatrocientos millones de dólares que se gasta Ferrari en las diecinueve carreras de cada temporada.

Veinte minutos antes de que comenzara la prueba se notaba la tensión en el ambiente y por lo general los visitantes no eran bienvenidos a esas alturas, pero en este caso se había hecho una excepción por deferencia al hombre que los había hecho ricos a todos.

—Hola, Bernie —saludó un tipo de cabellos blancos que se encontraba en el grupito parado a las puertas del *box* de Ferrari.

—¿Cómo va eso, Michael? —respondió Ecclestone.

—¿Qué tal está tu hija, Bernie?

—Muy bien, gracias —contestó Ecclestone al tiempo que seguía avanzando y comentaba—: Michael Douglas es un buen tío.

Se arrepintió de no haberse parado a charlar un poco con el actor, que había acudido en avión desde Cannes, donde se encontraba para asistir al festival.

Lopez iba ya de vuelta hacia el puerto cuando Ecclestone empezó a caminar por la parrilla de 22 monoplazas preparados para la inminente salida. Entre gritos de «¡Bernie, Bernie!» que llegaban desde las gradas, la verdadera estrella del espectáculo se acercó a estrechar las manos que le tendían y corresponder a las sonrisas que se iba encontrando al pasear la mirada por la multitud.

«Pareces muy relajado», saludó Ecclestone a Nico Rosberg, quien estaba de pie junto a su Mercedes.

«Por dentro estoy hecho un manojo de nervios», le respondió el piloto alemán.

El príncipe Alberto, soberano de Mónaco, pasó de largo junto a ellos. Ecclestone no se había dignado asistir a la fiesta ofrecida en palacio la noche anterior. Al final de la parrilla, Ecclestone dejó atrás los dos Virgin.

«Una operación de poca monta —comentó Ecclestone acerca del intento de Richard Branson de irrumpir a todo gas en el mundo de la Fórmula 1—. Va en turista en vez de hacerlo en primera. Ya se lo he dicho: «Intentas conseguir los resultados de un Rolls-Royce con un Ford Cortina». No va a durar. La Fórmula 1 es únicamente para los que son ricos de verdad.

«Ése es Lakshmi Mittal —murmuró luego al ver al magnate del acero, cuya fortuna se calcula en más de veinte mil millones de libras, charlando con Vijay Mallya, el propietario de la cervecería Kingfisher, junto a los dos monoplazas de Force India.

Dos días antes Ecclestone había visitado el fastuoso yate de Mallya, atracado justo al lado del de Philip Green. El proyecto de llevar la Fórmula 1 a la India en 2011 dependía del éxito de las negociaciones que mantenía Ecclestone con el gobierno del país. Los inmensos diamantes que adornaban las orejas de Mallya lanzaron un destello en el momento en que él y Ecclestone se saludaron para reanudar brevemente la charla sobre los planes del primero de convertirse en el gran jefe supremo de la Fórmula 1 en el subcontinente indio.

«¡Bernie, Bernie!» rugía la multitud de espectadores británicos desde las gradas decoradas con la Union Jack al tiempo que apuntaban con sus cámaras al personaje, que recorría a pie la parrilla iluminada por un sol cegador, sin apenas reparar en su presencia.

«Hoy te aclaman y mañana te abuchean», comentó el antihéroe.

Más allá de las gradas, en terrazas y balcones, miles de espectadores elegantemente vestidos —copa de champán en mano— también apuntaban los prismáticos hacia la figura de camisa blanca que cruzaba a grandes zancadas el asfalto. A bordo de sus deslumbrantes Rolls-Royce, Bentley y Ferrari, los infinitamente ricos han acudido todos los años desde 1929 a darse cita en esta meca de la Fórmula 1, un refugio que verdaderamente hace honor al comentario atribuido a Somerset Maugham de que Mónaco es «un lugar luminoso repleto de gentes de reputación oscura». Para los miembros de ese club, Ecclestone era un auténtico héroe.

Durante los últimos treinta y seis años, Ecclestone se las había ingeniado para transformar la Fórmula 1, que hasta entonces era un deporte para unos cuantos entusiastas, en uno de los espectáculos más populares del mundo. Los abucheos —y había habido muchos a lo largo de todos esos años— procedían por lo general de los propietarios de las escuderías, a quienes Ecclestone había hecho lo bastante ricos como para que pudieran comprarse yates, aviones privados e innumerables casas. La gratitud por sus fortunas no estaba exenta de resentimiento. Solo los más cercanos al mundillo de la Fórmula 1 sabían que las heridas abiertas por las últimas luchas intestinas producidas desde el gran premio de Mónaco del año anterior seguían sin cicatrizar. El pequeño manipulador vivía en la jaula dorada que él mismo se había construido, rodeado de bichos raros, y el multimillonario sabía de sobra que pasearse por ahí acompañado de grandes estrellas confirmaba a ojos de todos que era indispensable. En plena recesión generalizada, las oportunidades que ofrecía Mónaco valían su peso en oro.

Esa misma mañana había desfilado por «el Kremlin» (la caravana de Ecclestone) toda una serie de personajes en busca de un algún tipo de acuerdo, y a todos los había recibido él, estableciendo desde el principio —y con un simple puñado de palabras en ese inglés suyo con fuerte acento del sur de Londres— cuál era su posición en las negociaciones, que a menudo se resumía en un resolute «tú hazlo y luego ya veremos cómo lo arreglamos». En el exterior, en cambio, Flavio Briatore, el denostado hombre de negocios italiano, había preparado algo distinto: para restaurar su maltrecha reputación en el mundo de la Fórmula 1, Briatore posó con Ecclestone para los fotógrafos. Mientras a ellos los deslumbraban los *flashes* de cuarenta cámaras, a lo lejos podía verse a Michael Schumacher concediendo entrevistas. En cierto sentido, el alemán estaba en la misma situación que el italiano, pues también podía decirse que trataba de volver a aquel mundo. Los más cínicos llegarían a la conclusión de que no eran más que «exhibicionistas posando con sus juguetes». Nadie reparó ni tan siquiera en Richard Branson cuando pasó junto a ellos camino de su caravana pintada en tonos oscuros, que quedaba a cierta distancia.

Unos minutos antes de que empezara la carrera, Ecclestone, Mick Jagger y Naomi Campbell estaban ya cómodamente instalados en sendos asientos tapizados en cuero en el interior de la caravana completamente insonorizada que les ahorraría el estruendo de los rugidos de 22 motores diseñados para alcanzar los trescientos kilómetros por hora. Las angostas calles del circuito urbano del Principado son el reto definitivo para las habilidades de los pilotos. A los pocos minutos de haber comenzado la carrera por el lugar que posee las propiedades inmobiliarias más caras de toda Europa, uno de los Williams se estrelló contra una barrera metálica, y uno de sus neumáticos y un alerón saltaron en mil pedazos, que se desparramaron por toda la curva.

«Uno menos», musitó Mick Jagger antes de pedirle a un amigo que andaba por allí que le hiciera una foto viendo la tele con Ecclestone.

Al cabo de unos minutos empezó a salir humo del motor del McLaren de Jenson Button: al ganador del año anterior había derrotado un mecánico descuidado.

«Pues sí que están pasando cosas en los primeros cinco minutos...», comentó Jagger.

«Está todo el mundo con los nervios a flor de piel, aquí la cosa es difícil», comentó Ecclestone.

Las dos celebridades mundiales —ambos de Dartford, en el sur de Londres—, compartían una complicidad campechana y un tanto descarnada.

«Supone un reto increíble —había dicho Mark Webber, el conductor australiano sobre Mónaco antes de empezar la carrera—; el trazado del circuito es el que manda, de modo que aquí tanto da cometer un error pequeño como uno grande, pues el resultado es el mismo: un monoplaza destrozado.

Los recorridos peligrosos no dejaban de ser algo que Jagger y Ecclestone tenían en común.

«Has planeado alguna gira?», le preguntó el zar de los deportes al rey del *rock*.

«No —respondió el enjuto roquero de sesenta y cinco años al tiempo que lanzaba una mirada a L'Wren Scott, su espectacular novia de metro ochenta de estatura, y añadía—: Si sigues por aquí el miércoles, Bernie, ven a Cannes a ver nuestra última película. Luego hay una fiesta».

La respuesta de Ecclestone fue un movimiento afirmativo casi imperceptible de la cabeza. Evita las fiestas.

«Cielo, te llamo mañana en cuanto me levante —prometía Naomi Campbell arrastrando un tanto las palabras al hablar por teléfono desde el otro extremo de la caravana donde había ido a sentarse (estaba rechazando un trabajo)—, y entonces decido si nos podemos ver. No quiero defraudarte.»

En cuanto colgó, se volvió hacia una amiga y dijo:

«Tengo hambre, ¿comemos ya?»

El grupo de Jagger estaba esperando a que llegara una lancha para llevarlos de vuelta al *Lionheart*.

«Ya está aquí la lancha», anunció un asistente sorprendentemente obeso y conocido porque siempre andaba pegado a los famosos.

El *Lionheart* estaba atracado a menos de cincuenta metros. Campbell atravesó la caravana para despedirse de su anfitrión, que le comentó en tono travieso:

«Vas a estar a seis barcos de distancia del *Force Blue*.»

«¡Ya, ya me he dado cuenta! —le contestó ella con una sonrisa—, pero no creo que aparezca por allí, precisamente.»

La broma venía porque el *Force Blue* era propiedad de Flavio Briatore, con quien Campbell había salido haría unos siete años, cuando él era una personalidad de la Fórmula 1, cosa que en cierto modo seguía siendo, aunque con una pésima reputación.

«El pasado de Flavio nunca me ha supuesto el menor problema», respondería Ecclestone a quienes cuestionaron su amistad con él. Había quienes decían que, de hecho, la lealtad que profesaba hacia el exhibicionista italiano había quedado sellada en una ocasión en que Ecclestone (cosa rara en él) dejó entrever una debilidad en presencia de Briatore.

Ecclestone estaba invitado a pasar el fin de semana en la rutilante mansión flotante de Briatore. Danielle Steele, la escritora, y algún que otro multimillonario más también formaban parte del pasaje por 250 000 euros a la semana (comida, combustible y propinas aparte). Cuatro días antes, durante el vuelo a Niza que habían hecho juntos desde Biggin Hill —el aeródromo privado de Ecclestone en el sur de Londres— a bordo del Falcon 7X del inglés, uno de los *jets* privados más rápidos del mundo, habían hablado de cómo redimir la tempestuosa carrera de Briatore en la Fórmula 1. La buena fortuna del italiano había alcanzado la cima en los tiempos en que fue director del equipo Renault, para luego caer en picado en 2009 en medio de una tormenta de escandalosas alegaciones. Su acusador y juez era Max Mosley, a quien el escándalo también había salpicado. Las puñaladas por la espalda y las airadas recriminaciones que habían intercambiado Mosley, Briatore y Ecclestone durante los dos años anteriores estaban a la altura de cualquier drama del mismísimo Shakespeare. «Max me tiene envidia —se había quejado Briatore durante el vuelo—. Pero no lo entiendo: ¿si hasta accedí a darle trabajo a Alexander...!», añadió refiriéndose al hijo de Mosley, que había muerto en 2009, se sospechaba que de una sobredosis. Ambos llegaron a la conclusión

de que a Mosley le gustaba ejercer su poder, pero no se pusieron de acuerdo en cuanto a la opinión global que el personaje merecía a cada uno. La relación de Ecclestone y Mosley en el contexto de la Fórmula 1 se remontaba a los años sesenta y, pese a los desacuerdos que pudieran haber tenido, los unía el fenomenal éxito que habían cosechado. En cambio, la aparición en escena de Flavio Briatore era muy posterior; el italiano debía gran parte de su fortuna a Ecclestone y además, ya en 2009, pesaba sobre él la acusación unánime de haber querido derrocar a Ecclestone como jefe supremo de la Fórmula 1. Por ese motivo, la reconciliación de ambos había desconcertado a todo el mundo. «La gente dice que no debería mezclarme con Flavio y tramposos como él —reconoció Ecclestone—, pero a mí me da igual. Yo sé lo que sé. En la Fórmula 1 todo el mundo hace trampa, y a él no lo tenían que haber pillado. Ha sufrido más de lo que le correspondía.»

El *jet* privado de Ecclestone valorado en 78 millones de dólares, reflejaba la frugalidad de su propietario: a Briatore le ofrecieron agua o café y, cuando llegó la hora de la comida, no había nada que llevarse a la boca. Ecclestone se puso a rebuscar por los armarios y descubrió un tubo de Smarties de chocolate que compartió con sus dos pasajeros, y al cabo de un rato de rebuscar un poco más, también dio con una bolsa de aros de patata Hula Hoops, que asimismo se ofreció a compartir, si bien un Briatore bronceado y un poco tripón, propietario del restaurante Cipriani de Londres y residencias en Londres, Nueva York y Cerdeña, declinó la oferta. Antes de que el avión aterrizara en Niza, Briatore ya había accedido a invitar a Mosley a cenar en el *Force Blue* y, para cuando llegó la víspera del gran premio, ya se habían reconciliado. En un momento en que Briatore se había levantado del asiento para ausentarse brevemente, Ecclestone lo había comparado con Ron Dennis, su enemigo acérrimo de toda la vida y artífice del éxito de McLaren: «Cuando Flavio me clavó el cuchillo por la espalda lo hizo desplegando todos sus encantos y diciéndome: “Te irá bien sangrar un poco”. En cambio, cuando Ron te apuñala quiere que sepas que el que manda es él y que te acaba de asesinar». Ecclestone había sobrevivido a muchos intentos de asesinato motivados por la ambición, pero se mostraba igualmente cauteloso ante una aparente intachabilidad: «No creas a los que dicen que son honrados».

Después de aterrizar, un chófer llevó a Ecclestone y Briatore a la terminal del helipuerto de Niza. El inglés sacó un fajo de billetes de quinientos euros para pagar y, por suerte para el destinatario, Ecclestone nunca acepta cambio. Tras otro vuelo de tan solo seis minutos, los dos hombres salieron del helicóptero directamente a una lancha que los estaba

esperando, y de allí al barco, donde los recibieron las 17 personas que componen la tripulación del *Force Blue*.

Tres días después, la víspera de la carrera, Flavio Briatore y Elisabetta Gregoraci —su esposa de treinta años de edad, y antigua modelo de Wonderbra— hicieron las veces de amables anfitriones en la cena que ofrecieron a setenta invitados, podría decirse que muchos de ellos caras conocidas de las páginas de cotilleos, ya que Boris Becker, Tamara Beckwith, Nick Candy y Goga Ashkenazi aparecen con frecuencia en las revistas del corazón. A Briatore le gustó mucho que Robert Kubica, el piloto de Renault, apareciera a tomar una copa con el mono reglamentario. La Fórmula 1 había hecho rico a Briatore y quería volver a formar parte del espectáculo.

Mosley no había venido al final: «Flavio ha concedido una entrevista a un periódico italiano para hablar de mí, lo que no contribuye a mejorar las cosas —había aclarado desde su apartamento situado en el mismo Mónaco—. Le ha dicho a un periodista que me ha perdonado». Briatore, por su parte, no se disculpó por el venenoso comentario. Estaba convencido de que Mosley le había destrozado la reputación y poco menos que lo había arruinado. En cuanto al paradero del antiguo presidente de la FIA (*Fédération Internationale de l'Automobile*, Federación Mundial del Automovil con sede en París) esa noche, en vez de asistir a la cena de Briatore optó por irse a otra para ochenta personas que ofrecía su sucesor en el cargo, Jean Todt, a bordo del *Maltese Falcon*, el yate privado más grande del mundo, que estaba atracado cerca. Entre los invitados de Todt se encontraban Michael Schumacher y otras estrellas de la Fórmula 1. A medianoche Briatore llevó a una escogida selección de sus invitados a la cena al exclusivo club nocturno de Montecarlo, el Billionaire, del que es propietario. Una mesa cuesta unos diez mil euros por noche, y estaba prácticamente lleno, todo un logro en medio de una recesión. Una semana más tarde la policía local confiscó el *Force Blue* mientras navegaba por aguas italianas, después de que se acusara a su propietario de deber al fisco 4,5 millones de libras. Mosley no expresó el menor pesar y la reacción de Ecclestone fue pragmática: para él los egos vapuleados eran cosa de todos los días. Durante su estancia en Mónaco, Bernie había mediado en unos cuantos conflictos, resuelto problemas y, de paso, había aprovechado también para negociar el suministro de neumáticos de la siguiente temporada.

Una carrera puede ganarse o perderse por culpa de los neumáticos. Durante los doce últimos años, el fabricante japonés Bridgestone había suministrado a los equipos de la Fórmula 1 aproximadamente unos treinta mil al año —valorados en unos cuarenta millones de dólares— a coste cero, a cambio de la publicidad continuada en televisión en más de cien países

durante las carreras, publicidad que había convertido a Bridgestone en un éxito mundial. Con el tiempo, la marca, satisfecha con el triunfo publicitario, había decidido finalizar el contrato en 2009, y otros tres potenciales proveedores de neumáticos —Michelin, Pirelli y Avon— se habían interesado por suministrar a los equipos, pero cobrando. Algunas semanas antes, Jean Todt había prometido a Michelin, una empresa francesa, que cada equipo pagaría por los neumáticos tres millones de dólares por temporada. Ecclestone sospechaba que Todt había favorecido a Michelin, en primer lugar porque su hijo se proponía crear una escudería nueva. Ecclestone, que no simpatizaba particularmente con Todt y se había opuesto a su elección, había negociado con Avon el suministro de neumáticos por un millón y medio de dólares durante la estancia en Mónaco, y al mismo tiempo había animado a Pirelli a hacer una oferta a la baja y llevarse la palma. «Decidirán los equipos, no Todt —dijo Ecclestone a los directores de equipo—. Dejád-melo a mí —añadió con su característico acento, dando a entender que era un batalla que no estaba dispuesto a perder, y concluyó con la siguiente sentencia—: No pienso permitir que Todt me gane la partida.»

Desde 1974 Ecclestone se había encargado de todos los aspectos empresariales relacionado con la Fórmula 1; el espíritu negociador corría por sus venas, lo llevaba en la sangre y era hábil como pocos. Conseguir los doscientos juegos de neumáticos que necesitaba cada equipo a precio de ganga era para Bernie una negociación insignificante, pero al mismo tiempo confería al hecho de lograr llevarla a cabo con éxito una importancia equiparable a la que le atribuía al aire que respiraba. Antes de abandonar Mónaco, el negociador de Michelin acordó con Ecclestone bajar el precio un 50% y, durante una visita a la caravana de Ecclestone, Norbert Haug —director de Mercedes— aprobó el acuerdo. Pero Ecclestone quería más. Cada una de esas pequeñas victorias, multiplicadas a lo largo y ancho de una serie de acontecimientos deportivos que en su conjunto movían mil millones de dólares de presupuesto al año, contribuía a confirmar su dominio de la situación. Todos los días, un solo hombre se las ingeniaba para equilibrar las exigencias de 12 escuderías, 19 circuitos, una infinidad de patrocinadores, 18 gobiernos, más de cien cadenas de televisión y las autoridades deportivas, con el objetivo de ofrecer un espectáculo sin el menor fallo. Y lo irónico del caso era que Ecclestone rara vez se quedaba hasta el final.

A media carrera salía de su caravana, se despedía de la pequeña muchedumbre congregada en su cafetería privada —incluido Niki Lauda— y se marchaba camino del helipuerto. Ecclestone quería evitar a toda costa el tráfico de salida, así que no llegaba nunca a ver ondear la bandera a

cuadros blancos y negros en la línea de meta. Ese día, sentado en el Falcon al cabo de veinte minutos, se recostó en el asiento tapizado de cuero con el *Observer* en las manos para leer un artículo previo al Gran Premio de Mónaco: debajo el titular «Las calles donde se forjan los héroes... y la tragedia parece siempre inminente» había una foto antigua en blanco y negro del Gran Premio de Mónaco de 1957 en la que podía verse la alineación de ocho automóviles con Juan Manuel Fangio, el legendario piloto argentino, a la cabeza. «Tengo en casa esos dos Ferrari, y el Maserati y el Lancia también», comentó Ecclestone señalando con orgullo la imagen de los monoplazas antiguos en plena carrera por las calles flanqueadas por casas ya demolidas hacía muchos años. Ecclestone hablaba con nostalgia de los «viejos tiempos» y de su colección de ochenta monoplazas antiguos dispuestos en un hangar de Biggin Hill en perfecto orden, como si de un museo se tratara.

En el momento en el que el Falcon iniciaba el descenso hacia el estuario del Támesis en dirección a la pista de su aeródromo privado, Ecclestone contempló Dartford desde lo alto: «No he vuelto jamás —comentó—, nunca he tenido el menor interés en volver. —Hizo una breve pausa y se acercó un poco más al cristal de la ventana—: En otro tiempo esa casa era mía, y esa...», señaló dejando la frase a medias. Pocos de los testigos que había a su alrededor cuando comenzó su particular carrera hacia lo más alto siguen con vida, pero los que quedan hablan a media voz sobre las víctimas que ha ido dejando a su paso. «No soy ningún santo», reconoce él. El tiempo ha suavizado un tanto las aristas, pero el núcleo de contundente acero sigue ahí.

Mientras conducía él mismo de vuelta a casa, del aeropuerto de Biggin Hill a Knightsbridge, Ecclestone iba pensando en la siguiente carrera, la de Estambul, y se dio cuenta de que estaban a punto de transportar su caravana por barco desde Mónaco hasta la otra punta del Mediterráneo. «Un despilfarro», musitó en voz baja. Sentado en la parte trasera del 4x4, Pasquale Lattuneddu, el guardaespaldas sardo contratado por Slavica, su exmujer, captó perfectamente el mensaje, y en cuestión de segundos ya estaba hablando por teléfono con Karl-Heinz Zimmerman, el austríaco que hacía las veces de «anfitrión» de la caravana de Ecclestone:

«Ya está todo organizado para mandar el autobús a Estambul desde Italia por barco», confirmó Zimmerman.

«El señor E quiere cancelar el transporte», le respondió Lattuneddu.

La frugalidad de Bernie Ecclestone, siempre cuidadoso con el dinero, hace honor a sus orígenes.